



**HAL**  
open science

# Devenir cycliste, s'engager en cycliste : communautés de pratiques et apprentissage de la vélonomie

Margot Abord de Chatillon, Manon Eskenazi

## ► To cite this version:

Margot Abord de Chatillon, Manon Eskenazi. Devenir cycliste, s'engager en cycliste : communautés de pratiques et apprentissage de la vélonomie. *SociologieS*, 2022, 10.4000/sociologies.18924 . halshs-03584656

**HAL Id: halshs-03584656**

**<https://shs.hal.science/halshs-03584656v1>**

Submitted on 3 Mar 2022

**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.

# Devenir cycliste, s'engager en cycliste : communautés de pratiques et apprentissage de la vélonomie

Abord de Chatillon Margot, Laboratoire d'Aménagement et d'Economie des Transports, ENTPE, Lyon, et Laboratoire interdisciplinaire de recherches en sciences de l'action, Conservatoire national des arts et métiers, Paris, France, [margot.abord-de-chatillon@entpe.fr](mailto:margot.abord-de-chatillon@entpe.fr)

Eskenazi Manon, Lab'Urba, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, France ; Laboratoire Ville Mobilité Transport, Ecole des Ponts, Université Gustave Eiffel, Champs-sur-Marne, France, [manon.eskenazi@enpc.fr](mailto:manon.eskenazi@enpc.fr)

Pour citer cet article : Abord de Chatillon, Margot, et Manon Eskenazi. « Devenir cycliste, s'engager en cycliste : communautés de pratiques et apprentissage de la vélonomie ». *SociologieS*, 22 février 2022. URL : <https://journals.openedition.org/sociologies/18924>.

## **Résumé :**

L'acquisition de la vélonomie, c'est-à-dire de l'autonomie avec le vélo en ville, est un processus complexe. Les communautés de pratique constituent un espace d'échanges de connaissances et de ressources nécessaires pour l'acquisition d'une pratique. Nous analysons trois communautés de pratiques dans la métropole du Grand Lyon : les cercles sociaux proches, les ateliers d'auto-réparation et les réseaux sociaux virtuels. Elles constituent des espaces physiques et virtuels de socialisation au vélo qui participent à l'apprentissage de la vélonomie, contribuent à définir des identités cyclistes et rendent possible un engagement citoyen dans ce sens. Ces communautés de pratiques sont donc nécessaires au développement et à la pérennisation des pratiques cyclistes en ville.

**Mots-clé :** *cyclisme utilitaire ; vélo urbain ; socialisation ; communautés de pratiques ; apprentissage ; vélonomie*

## **Resumen :**

La adquisición de la ciclonomía, es decir la autonomía en cuanto a la bicicleta en la ciudad, es un proceso complejo. Las comunidades de práctica constituyen un espacio de intercambio de conocimientos y recursos necesarios para la adquisición de una práctica ciclista. Analizaremos tres comunidades de práctica ciclista en la metrópolis del Grand Lyon : los círculos sociales cercanos, los talleres de auto-reparación y las redes sociales virtuales. Estas comunidades constituyen espacios físicos y virtuales de sociabilización de la bicicleta, participan al aprendizaje de la ciclonomía, contribuyen a definir identidades ciclistas y en ese sentido, hacen posible un compromiso ciudadano. Estas comunidades de prácticas, por lo tanto, resultan necesarias al desarrollo y la perenización de prácticas ciclistas en la ciudad.

**Palabras clave :** *Prácticas ciclistas ; comunidades de prácticas ; reparacion ciclista, aprendizaje ; ciclonomía*

## **Summary:**

The development of velonomy is a complex process of getting at ease with the various components of cycling practices: moving, using, repairing, etc. Communities of practices enable the circulation of knowledge et resources needed for the development of practices. Three communities of practices were studied in the metropolis of Lyon: networks of relatives, community repair workshops and online social networks. These three communities of practices are physical and virtual spaces that enable the socialization to urban cycling. They facilitate the process of learning velonomy, and contribute to defining cycling identities, thus enabling civic commitment from cyclists. Communities of practice thus appear to be necessary for the development and sustaining of urban cycling practices.

**Keywords:** *utilitarian cycling; urban cycling; socialization; communities of practices; learning; velonomy*

Ces dernières années ont marqué un tournant volontariste dans les politiques de développement de l'usage du vélo utilitaire dans de nombreuses métropoles françaises. Facilitées par le contexte particulier de la crise sanitaire, de nombreuses communes ont mis en place des infrastructures cyclables temporaires ou permanentes et des politiques d'aide à l'achat de vélos. Ces politiques ont contribué à une augmentation des déplacements à vélo en ville [1]. Cette croissance est en partie due à l'arrivée de nouveaux usagers, qui doivent donc (ré)apprendre à se déplacer à vélo dans un milieu urbain. La mobilité est une pratique routinière, et le changement de mode de déplacement entraîne une transformation des habitudes (Vincent-Geslin, 2012). La transformation des pratiques de mobilité nécessite de nouveaux apprentissages pour acquérir les compétences nécessaires pour les réaliser.

Dans ce contexte, cet article interroge les processus d'apprentissage mis en œuvre lors de l'entrée des nouveaux cyclistes dans une pratique du vélo utilitaire régulière. Faire du vélo en ville nécessite la familiarisation avec de nombreux savoir-faire qui dépassent le fait de savoir pédaler : savoir se repérer dans la ville, interagir avec les autres usagers, mais également savoir réagir face à un problème technique du vélo. Nous mobilisons ici le concept de « vélonomie » pour décrire l'acquisition d'une autonomie à vélo à travers l'apprentissage des compétences diverses qui permettent de faciliter les pratiques cyclistes.

Une grande partie des déterminants environnementaux et des motivations de la pratique du vélo commencent à être connus (Martinez Tabares, 2017 ; Nello-Deakin, 2020). Cependant, les processus d'entrée dans cette pratique par les non-participants le sont moins. L'acquisition de la vélonomie est à la fois un apprentissage de codes techniques (changer les vitesses, réparer une crevaison) et sociaux (interagir avec les autres usagers, évoluer dans un contexte de trafic urbain). Les compétences requises pour une pratique autonome du vélo ne sont pas toutes déployées lors du déplacement mais peuvent aussi concerner l'usage du vélo hors de celui-ci, comme la faculté à attacher son vélo pour le garer, ou l'acquisition d'équipement pour se protéger en cas d'intempéries. Les vélos se dégradent dans le temps et peuvent subir une panne accidentelle, et les compétences mécaniques sont donc nécessaires pour de nombreux.ses cyclistes (Aldred 2013).

Ensemble, toutes ces compétences permettent la *vélonomie* : ce néologisme, utilisé couramment dans les milieux militants cyclistes et les ateliers d'autoréparation, peut décrire

l'acquisition de compétences dans la réparation et l'entretien d'un vélo (Mundler et Rerat, 2018, Abord de Chatillon, 2021) ou le développement d'une autonomie à vélo en général (Batterbury et Vandermeesch, 2016). Dans cet article, nous utilisons le terme « vélonomie » dans ce second sens: **pour désigner une forme d'autonomie à vélo, c'est-à-dire une aisance du ou de la cycliste dans l'utilisation d'un vélo en fonction de ses objectifs, notamment lorsqu'il faut l'entretenir, l'ajuster ou le réparer.** Le terme « aisance » désigne ici une forme d'auto-évaluation par le cycliste de l'interaction cycliste-vélo au moment où elle se produit (Gardella 2006). Sous cette forme, le terme de vélonomie évoque celui de motilité, soit le potentiel qu'ont les individus à se déplacer (Kaufmann 2007). La vélonomie met quant à elle une emphase sur l'aspect matériel de la pratique du vélo et sur la relation entre cycliste et vélo. Ainsi, bien que cet article se concentre sur la vélonomie du ou de la cycliste, celle-ci est en réalité partagée entre les cyclistes, l'objet-vélo et la société (plus ou moins vélonome suivant les ressources qu'elle met à disposition des cyclistes pour s'approprier leur vélo).

L'environnement social dans lequel évoluent les cyclistes constitue un aspect central de l'apprentissage du vélo urbain. L'environnement familial et amical joue un rôle important dans l'apprentissage du vélo dans l'enfance, puis dans la mise au vélo à l'âge adulte. 94% des Français de plus de quinze ans déclarent savoir faire du vélo ; la majorité a appris à en faire avant l'âge de 10 ans, principalement avec un membre de la famille (CVTC, 2013). Outre les cercles proches, l'environnement social se compose notamment de communautés de pratiques qui réunissent des individus avec un même intérêt, le vélo utilitaire, et qui échangent à ce sujet. Elles s'inscrivent à la fois dans des espaces localisés, notamment les associations, et dans des réseaux plus globaux à travers les communautés numériques. Pour autant, le rôle de ces communautés dans le développement des pratiques du vélo est peu documenté. Dans cette optique, cet article s'articule autour de deux questions : quel est l'apport du concept de communauté de pratiques à la connaissance des pratiques du vélo utilitaire ? Comment les communautés de pratiques contribuent-elles à l'apprentissage de la vélonomie pour les cyclistes adultes ?

Nous nous intéressons à trois communautés de pratiques identifiées à partir d'enquêtes de terrain menées auprès de cyclistes du Grand Lyon. Une première communauté de pratiques est constituée par les cercles sociaux proches (famille, amis, collègues), qui représentent une première étape pour les nouveaux cyclistes dans l'apprentissage de la pratique du vélo, et donc vers la vélonomie. Les cercles de relations interpersonnelles favorisent l'émergence et la diffusion de pratiques partagées par les membres (Shove *et al.*, 2012). La deuxième communauté de pratique étudiée est celle des ateliers d'autoréparation. Ces ateliers sont des espaces collectifs qui ont pour objectif de mettre à disposition de leurs adhérents les outils et conseils de bénévoles nécessaires à la réparation de leur vélo. Ils poursuivent un objectif d'autonomisation des cyclistes vis-à-vis de la mécanique vélo et de promotion du cyclisme utilitaire urbain en général. Présents dans plusieurs pays du monde, la France est un de ceux où ces ateliers sont les plus nombreux, avec 349 ateliers recensés à l'échelle nationale [2]. L'agglomération lyonnaise n'est pas en reste puisqu'elle compte 13 de ces ateliers. Constitués en un réseau à l'échelle de la métropole lyonnaise sous le nom de Clavette [3], ceux-ci disposent d'une grande popularité auprès des cyclistes lyonnais. La troisième communauté de pratiques mobilisée est virtuelle : celle des cyclistes sur les réseaux sociaux. La communauté « vélotaf » [4] les utilise comme un espace d'échange de conseils, d'expérience, et de lobbying pour des politiques cyclables locales et nationales. Les cyclistes présents sur Twitter y marquent souvent leur ancrage local, mais ils forment également une communauté active à l'échelle nationale.

## **1. LE CADRE THEORIQUE**

### **1.1. L'apprentissage, un processus individuel et collectif**

L'étude des changements et des transformations des pratiques de mobilité est une préoccupation importante pour la recherche en mobilité. Une approche fréquente de ces transformations est celle des "événements-clé" déclencheurs de transformations des comportements de mobilité des personnes, comme un déménagement ou un décès dans la famille (Müggenberg, 2015). Cependant, de nombreux changements de comportements de mobilité ne sont pas la conséquence directe d'une rupture dans la vie des personnes concernées. Ils peuvent être le fruit d'un faisceau de circonstances, et s'inscrivent souvent dans la durée. Par exemple, le choix de se déplacer à vélo peut être présenté comme une décision de rupture prise consécutivement à une grève des transports en commun, mais s'inscrit souvent dans une réflexion à plus long-terme, facilitée par les attitudes des proches à ce sujet et certaines ressources disponibles telles que la présence de pistes cyclables à proximité. Par ailleurs, le changement modal survient dans un contexte de prédisposition de la personne préalable à ce changement (Vincent-Geslin, 2012).

Dans son ouvrage sur les trajets domicile-travail, David Bissell (2018 : 14) s'inspire du philosophe français Ravaisson (1838) afin de voir les pratiques de mobilité comme des habitudes, c'est à dire des manières d'agir répétées et automatisées. La notion d'habitude nous permet de dépasser cette conception du changement par rupture et d'envisager la socialisation au vélo urbain comme la transformation lente des habitudes du ou de la cycliste. Cette transformation s'effectue par l'acquisition progressive de nouvelles représentations, la transformation de son équipement matériel et le développement de compétences, qui permettent une nouvelle relation au vélo. L'aisance dans la relation cycliste-vélo qui constitue la vélonomie coïncide alors avec l'aisance acquise grâce au développement progressif d'habitudes dans la pratique (Breviglieri 2004). Les études de biographies de mobilité portent un intérêt croissant à la notion de socialisation aux mobilités, et donc à l'importance des relations sociales et interpersonnelles dans le développement de pratiques de mobilités (Scheiner, 2017).

L'approche par les biographies de mobilité et les évènements-clés envisagent le changement modal comme un processus individuel ; l'apprentissage du vélo s'inscrit dans cette logique, mais il nous paraît important de ne pas en exclure la dimension collective. La notion de savoir-faire recouvre une aptitude à juger et à maîtriser un processus technique, mais s'insère aussi dans des rapports sociaux. La vélonomie ne dépend pas de la personne seule, mais de sa relation aux éléments qui l'entourent. En effet, faire du vélo est un savoir-faire situé (Wenger, 1998). La pratique du vélo, et les savoir-faire qu'elle requiert, n'est pas la même en fonction de l'environnement matériel (caractéristiques du vélo à disposition, terrain plus ou moins escarpé, existence ou non d'infrastructures protégées...) ou social (perception du vélo comme une pratique positive ou négative dans son entourage, soutien et accompagnement dans celle-ci...). Pour mieux saisir les interactions entre les dynamiques individuelles et collectives de l'apprentissage de la vélonomie, nous proposons de croiser l'approche par les biographies de mobilité avec la théorie des pratiques (Greene et Rau, 2018).

### **1.3. Les communautés de pratique dans la socialisation aux pratiques**

La notion d'habitude est également au cœur de la théorie des pratiques. Ce courant sociologique s'est développé à partir de la fin des années 90, dans la lignée des travaux de Schatzki et

Reckwitz (1996; 2002). Ces auteurs envisagent les pratiques comme l'espace de réalisation du social, « c'est-à-dire le lieu de constitution et de transformation de la vie sociale [...], et comme une manifestation organisée des actions humaines » (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). S'appuyant sur les travaux de Bourdieu, de Certeau et Giddens, les pratiques sont envisagées comme des entités sociales à part entière constituées de manières de faire routinisées (Shove et Pantzar, 2005). La théorie des pratiques situe les structures cognitives et symboliques produisant l'ordre social au cœur des pratiques sociales, articulant des dimensions cognitives, normatives et matérielles (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Dans cette perspective, les pratiques sont comprises comme un assemblage d'éléments indispensables à leur réalisation : « *des formes d'activités corporelles, des formes d'activités mentales, des "choses" et leur usage, une connaissance de base sous la forme de compréhensions, de savoir-faire, d'états émotionnels et de connaissances motivées* » (Reckwitz, 2002) [5]. Reckwitz (2002) prend l'exemple du football, une pratique sportive qui requiert du matériel et des manières de se mouvoir spécifiques liées à des représentations et un savoir-faire spécifique. Shove, Pantzar et Watson (2012) simplifièrent ensuite l'analyse des pratiques en synthétisant les éléments en trois catégories : les compétences, les artefacts et des représentations. Les liens entre ces éléments forment les trajectoires des pratiques : une pratique ne peut être reproduite que si les trois éléments sont présents. L'émergence, le développement et la disparition d'une pratique découlent de ce triptyque. Concernant la pratique du vélo utilitaire en ville, les éléments nécessaires pour le développement de la pratique sont l'objet vélo, les compétences de savoir rouler et savoir se déplacer dans l'espace urbain, ainsi que des représentations du vélo comme mode de déplacement. A ces éléments peuvent s'en ajouter d'autres, comme des aménagements cyclables, des vêtements spécifiques, des compétences liées à la réparation et autres.

La théorie des pratiques envisage les individus comme des praticiens, des porteurs de la pratique qui ne sont pas au centre de l'analyse. Pour autant, nous considérons les pratiques comme le produit d'interactions individuelles et collectives : l'individu n'est pas au cœur de l'analyse mais il en est une composante importante, car la manière dont il réalise la pratique va dépendre de son vécu, de ses expériences et compétences propres. A l'inverse, une pratique va être réalisée et interprétée différemment par plusieurs groupes sociaux, ce qui va conditionner son évolution (Warde, 2005).

Ces groupes sociaux forment des communautés de pratiques, c'est-à-dire des groupes de personnes qui partagent une même pratique, qui la portent et la reproduisent, et progressent dans la pratique à mesure qu'ils interagissent (Wenger, 1998). La communauté de pratique est un espace social dans lequel les individus apprennent des manières de faire, mais également des manières d'être à travers l'acquisition de codes explicites ou tacites (Duguid, 2005). Les codes explicites peuvent prendre la forme d'indications orales ou écrites sur le savoir-faire et le savoir-être nécessaires pour mettre en œuvre la pratique. Leur apprentissage ne suffit cependant pas pour maîtriser la pratique, et l'acquisition des codes tacites par le contact prolongé des membres de la communauté de pratiques est nécessaire. Ces interactions avec les autres membres créent un processus de socialisation qui permet d'acquérir une identité de praticien à partir de significations et de valeurs partagées dans la pratique (Audran et Daele, 2009).

Les communautés de pratique sont polymorphes : mobilisées dans les entreprises, elles peuvent aussi être liées à des pratiques de consommation (Sahakian et Wilhite, 2014). Elles peuvent également prendre des formes informelles en-dehors de toute institution (Shove *et al.*, 2012). Les communautés peuvent se former à partir des liens déjà établis entre les praticiens comme la marche nordique, un sport qui s'est diffusé par « contagion sociale » entre personnes qui se connaissaient déjà et avaient déjà des intérêts en commun (Shove et Pantzar, 2005). Elles peuvent aussi se développer dans des espaces numériques, notamment sur les réseaux sociaux

et les forums en ligne : rejoindre des groupes en ligne liés à une activité personnelle ou professionnelle ancre l'adhésion à une communauté de pratiques et le développement d'une culture propre (Audran et Daele, 2009). Cox souligne l'importance que revêtent aujourd'hui les réseaux sociaux dans le développement de la pratique du vélo : « *aujourd'hui, les forums de discussion en ligne et les sections commentaires sur les sites liés au vélo continuent de montrer ce sens du collectif : même pratiqué seul, le vélo est une activité partagée en raison de son interprétation constante à travers des récits sociaux, culturels et historiques* » (Cox, 2020) [6].

Dans cet article, nous appréhendons les communautés de pratiques du vélo à la fois comme des espaces sociaux pluriels qui facilitent le processus d'apprentissage de la pratique du vélo et de la vélonomie, et comme une forme de socialisation au vélo par la construction de valeurs et de significations communes à chaque communauté. Dans cette optique, l'approche croisée par les biographies de mobilité et la théorie des pratiques permet d'appréhender les dynamiques individuelles et collectives mises en œuvre dans l'apprentissage de la vélonomie.

#### **1.4. La socialisation à la vélonomie**

Parmi les recherches menées sur l'apprentissage du vélo en milieu urbain, on peut citer les travaux de Mundler et Rerat sur les cours de vélo pour adultes (2018) qui mettent en avant l'aspect émancipateur de l'apprentissage du vélo. D'autre part, Sayagh (2018) montre que la manière dont les adolescentes sont socialisées, et notamment leur lieu de résidence et milieu social, joue un grand rôle dans ce choix de continuer ou non ces pratiques. Les évolutions du mode de vie, telle que l'évolution de la structure familiale, jouent souvent un rôle important dans l'évolution des pratiques cyclistes d'individus (Chatterjee *et al.*, 2013). La famille et les réseaux amicaux peuvent faciliter le développement de pratiques cyclistes, notamment grâce au partage d'informations (Bartle *et al.*, 2013). Les normes et représentations dominantes de la communauté à laquelle appartient une personne orientent aussi ses pratiques cyclistes (Handy *et al.*, 2014). Les pratiques cyclistes diffèrent aussi fortement en fonction du genre, un autre vecteur de socialisation important (Aldred, 2016).

L'apprentissage de la réparation de vélo, lui, est simultané de la progression des pratiques cyclistes en général (Abord de Chatillon, 2022). De plus, tout comme les pratiques cyclistes, la mécanique cycliste demeure très genrée, ce qui constitue un obstacle à l'apprentissage pour les femmes qui le souhaitent (Abord de Chatillon, 2021). Par ailleurs, en parallèle du développement des tutoriels vidéo en ligne et de la culture associée (Dant, 2018), l'émergence des ateliers d'autoréparation a pour effet de démocratiser les pratiques de réparation de vélo (Bradley 2016 ; Dant et Batterbury 2019). Ces ateliers d'autoréparation sont aussi des lieux dans lesquels un certain partage de valeurs et de modes de vie peut avoir lieu (Mené, 2018 ; Rigal, 2019). Ces ateliers représentent un espace d'apprentissage privilégié puisque parmi les 451 cyclistes lyonnais consultés dans notre enquête par questionnaire en 2019, 48% avaient déjà été à un atelier d'autoréparation et 31% déclaraient en fréquenter un occasionnellement ou souvent, soit une fréquentation moins nombreuse, mais plus régulière, que les magasins de vélo.

## **2. METHODOLOGIE**

Cet article s'appuie sur deux enquêtes de terrain menées dans le Grand Lyon sur les pratiques du vélo. Métropole de 1,7 millions d'habitants, le Grand Lyon a une superficie de 533 km<sup>2</sup> et comprend cinquante-neuf communes. Si la métropole a développé quelques aménagements cyclables dès 1978, c'est à partir de la fin des années 90 que les politiques cyclables lyonnaises commencent à se développer, suivant la tendance nationale (Baldasseroni, 2019). La pratique du vélo utilitaire est cependant basse à cette époque, la part de déplacements réalisés à vélo sur l'ensemble des déplacements de la métropole ne dépassant pas les 1%. Le système de vélo en libre-service Vélo'v est lancé en 2005 mais la pratique du vélo utilitaire reste marginale : en 2015, seuls 4% des Grands Lyonnais déclaraient faire du vélo au quotidien, tandis que les deux-tiers déclaraient ne jamais en faire (EMD Grand Lyon, 2015). On observe cependant une progression du trafic à vélo dans les rues lyonnaises (Adam, 2018), ainsi qu'une augmentation du nombre d'associations et de collectifs liés au vélo sur l'ensemble de la métropole, notamment des ateliers d'autoréparation.

Le corpus mobilisé est composé de deux séries d'entretiens. La première série porte sur les pratiques du vélo utilitaire en ville et dans l'agencement des activités quotidiennes. Vingt-quatre entretiens semi-directifs ont été réalisés entre mars et juin 2019 auprès de cyclistes quotidiens recrutés sur le réseau social Twitter, et par effet « boule de neige », c'est-à-dire par l'entremise d'autres cyclistes. Cette méthode de recrutement permet d'accéder à des membres d'une communauté de pratique mais présente un biais, avec une représentation importante de cyclistes utilisant les réseaux sociaux. Les entretiens portaient sur le parcours biographique des enquêtés et l'évolution de leurs pratiques du vélo, sur l'organisation de leur vie quotidienne et sur leur mobilité à vélo en ville.

La deuxième série porte sur les pratiques de réparation en d'entretien de vélo, et consiste en trente-quatre entretiens semi-directifs auprès de cyclistes, dont dix-huit auprès de personnes ayant déjà fréquenté des ateliers d'autoréparation, soit en tant que bénévoles, salariés ou adhérents. Les entretiens portaient sur les pratiques cyclistes des enquêtés, leur relation au vélo ainsi que sur l'évolution de leurs pratiques de réparation et d'entretien cycliste. Dans cet article, les enquêtés ont été anonymisés, ainsi que les ateliers dont il est fait mention en les désignant sous le terme "atelier".

### **3. RESULTATS**

#### **3.1. Les cercles de proches dans la mise au vélo utilitaire à l'âge adulte**

Pour les cyclistes qui se remettent au vélo à l'âge adulte, la présence d'un proche qui utilise déjà le vélo utilitaire participe souvent à la (re)mise au vélo. Les cercles sociaux proches favorisent l'accès à la pratique en agissant sur les éléments qui la composent : l'acquisition des compétences comme le savoir-rouler, l'acquisition de l'objet vélo, et transmission de représentations favorables à l'usage du vélo comme mode de déplacement. Comme dans l'enfance, le premier cercle de socialisation au vélo à l'âge adulte est la structure familiale. La présence d'un.e cycliste dans un couple sensibilise le ou la conjoint.e à la pratique du vélo utilitaire, et aide à lever des freins pour les non-pratiquant.es, notamment sur le sentiment d'insécurité sur la route.

*« Ta copine fait aussi du vélo ? »*

*Ouais, un petit peu. Elle en faisait pas du tout il y a quelques années, et j'ai réussi à la convertir, malgré le fait qu'on soit en ville et que ça puisse paraître dangereux. Au début elle avait un peu d'appréhension par rapport au danger, mais finalement maintenant elle aime bien.* » (Robin)

Les cercles familiaux et amicaux peuvent également participer à l'acquisition du premier vélo, perçue par beaucoup de cyclistes interrogé.es comme un moment clé de l'apprentissage de la vélonomie [7]. En fournissant l'objet nécessaire à la pratique, ils contribuent à mettre les non-cyclistes en selle :

*« Je suis arrivée à Lyon, et un copain m'a dit "il faut absolument que tu prennes un vélo si tu veux te déplacer dans Lyon, parce que sinon tu vas galérer", et il m'a acheté un vélo du coup. C'est comme ça que je me suis vraiment mis au vélo quotidien dans Lyon.* » (Justine)

Pour certain.es, l'exemple d'un.e membre du cercle social professionnel qui utilise le vélo pour les déplacements utilitaires les pousse à s'interroger sur leurs propres pratiques de mobilité, et remettre en question des automatismes dans leur façon de se déplacer. Ces exemples participent ainsi à l'évolution et la transformation qu'ont les usager.e.s des différents modes de déplacement. C'est par l'intermédiaire d'un collègue cycliste qu'Erwan s'est mis au vélo, après s'être rendu compte qu'il faisait *« des trajets en voiture extrêmement courts »*, et que *« c'était pas possible pour plusieurs raisons »* :

*« Il y a eu plusieurs déclics, oui. Il y a quelqu'un qui faisait du vélo dans la boîte, et qui m'a... sans être vraiment lobbyiste ou extrémiste, il m'a demandé pourquoi je ne ferais pas ça en vélo, c'est un peu lui oui qui m'a ouvert les yeux, et puis je me suis rendu compte que oui, je pouvais le faire, j'ai commencé une fois, deux fois, et puis j'ai plus jamais arrêté, oui.* » (Erwan)

Une fois la pratique du vélo utilitaire enclenchée, les cercles sociaux des individus contribuent également à enrichir et faire évoluer la pratique. La présence de plusieurs cyclistes dans un même cercle social favorise la constitution d'une première communauté de pratiques, qui facilite les échanges de connaissance entre les membres de la communauté, et la mise en commun de ressources matérielles et non-matérielles.

*« On est tous plus ou moins cyclistes, on s'est construit un petit abri dans le jardin pour poser nos cinquante vélos. On a beaucoup de chance d'être dans une toute petite copro, on est quatre, on a un petit jardin... on se partage notre matos vélo, on se partage, on a une pompe pour nous tous... [...] On a envisagé d'acheter une carriole à tous aussi pour se l'échanger quand on va faire des courses.* » (Elodie)

La communauté de pratiques se construit donc à partir des liens sociaux préexistants dans le cercle familial ou amical, et favorise le maintien et l'évolution de la pratique du vélo à travers les échanges entre les membres.

*« Thierry a acheté un nouveau vélo à Lara et du coup l'ancien vélo de Lara devient le vélo des amis. Quand les amis ont un problème, hop ! Tu prêtes le vélo rose, qui ma foi n'est pas hyper sexy mais qui marche quand-même très bien. Là ça fait bien un mois que je suis avec le vélo rose.* » (Patricia)

Quand les cyclistes ont acquis une certaine vélonomie au sein d'une communauté de pratiques, même restreinte, ils ou elles peuvent à leur tour contribuer à l'apprentissage des

autres membres et au développement de leurs pratiques cyclistes. Alors qu'Agathe avait initié son copain au vélo et à la réparation du vélo, c'est à présent lui qui est le plus « calé » :

*« Mon copain est plus calé que moi du coup, en fait à la base, c'était moi qui était la plus calée, sauf qu'il s'y est mis et maintenant il sait, par exemple il sait régler les vitesses, chose que moi je ne sais pas faire, après je nettoie ma chaîne, je regonfle mes pneus, je pose mes accessoires moi-même, voilà. »* (Agathe)

Les cercles sociaux proches constituent une première étape dans le développement de la vélonomie, à travers la transmission de ressources essentielles de la pratique du vélo comme l'accès à des artefacts ou l'acquisition de compétences. Ces communautés de pratiques permettent aux cyclistes de gagner en aisance dans le déplacement à vélo, mais aussi dans la relation à l'objet-vélo. Elles sont néanmoins limitées en taille et dans l'espace. Pour progresser dans leur apprentissage de la vélonomie, les cyclistes se tournent donc vers d'autres types de communautés et d'espaces d'apprentissage.

### **3.2. Progresser dans la vélonomie : l'apprentissage de la mécanique vélo dans les ateliers d'autoréparation**

Une deuxième communauté de pratiques étudiée dans cet article sont les ateliers d'autoréparation. Ouverts à tous, ceux-ci ont pour objectif d'inciter les cyclistes à devenir vélonomes en les accompagnant dans l'apprentissage de la réparation. Les ateliers favorisent l'approfondissement de la relation cycliste-vélo à travers l'acquisition spécifique de connaissances liées à la matérialité du vélo. Beaucoup de cyclistes découvrent ces ateliers grâce à leur cercle de proches. La popularité de ces ateliers dans le Grand Lyon est grande et beaucoup de celles et ceux qui n'y ont jamais mis le pied en connaissent l'existence, ce qui leur sert comme une incitation à apprendre la mécanique vélo.

Le témoignage de Noël, cycliste du quotidien, montre comment les ateliers l'ont accompagné dans son apprentissage mécanique. Un jour où les vélocistes étaient tous fermés ou non disponibles, il s'est tourné vers un atelier d'autoréparation lyonnais. L'apprentissage effectué par la suite n'était pas linéaire, mais dicté par des événements ponctuels et par les problèmes mécaniques que son vélo rencontre.

*« La mécanicienne n'a pas eu le temps pendant l'hiver donc à la fin je me suis inscrit à un atelier. Je suis venu, j'ai fait des sessions assez sympas, je suis venu plusieurs fois 3-4 heures avec le tandem [...] J'y suis retourné quand j'ai dû changer le boîtier de pédalier de mon vélo, et c'est là que j'ai pu apprendre ça. Et oui du coup j'ai commencé à faire pas mal de trucs. Pareil, sur le tandem à un moment j'ai cassé un rayon, ça m'a appris à changer un rayon, voilà. »* (Noël)

Souvent, la panne est l'occasion d'un nouvel apprentissage. Un exemple est celui d'une roue voilée, c'est-à-dire tordue. Pour dévoiler une roue, une adhérente doit comprendre le rôle des rayons, qui font le lien entre l'axe de la roue et la jante (sur laquelle est posé le pneu) et permettent de la centrer grâce à un équilibre de tensions de part et d'autre de l'axe. Elle devra serrer certains rayons et en desserrer d'autres autour de la zone affectée par le voile. L'opération est délicate, mais simple et répétitive une fois qu'elle a été comprise. Outre les bénévoles, dont la disponibilité peut varier suivant l'affluence, des schémas affichés autour du banc de dévoilage servent d'explication ou de rappels. L'opération peut prendre entre quelques minutes et plusieurs

heures, car il est très facile de se tromper et d'augmenter le voile au lieu de le réduire. Cependant, après avoir accompli la manœuvre l'adhérente pourra facilement la reproduire. Cette connaissance des règles de mécanique autour de la tension des rayons lui servira si elle se retrouve dans la même situation, mais aussi dans d'autres pannes liées au fonctionnement de cette partie du vélo. Par exemple, le fonctionnement des freins peut être empêché par un voile de la roue ; si elle remplace un rayon il lui faudra dévoiler la roue par la suite, et certains cas de crevaison sont liés à des têtes de rayons usagées. L'apprentissage d'une réparation permet donc à l'adhérente d'être plus vélonome lors de la panne suivante qu'elle rencontre, que ce soit au niveau du diagnostic ou de la manipulation des outils.

Florent, un autre cycliste lyonnais, utilise les ateliers vélo comme lieux de ressource, mais aussi de conseils en cas d'opération délicate à accomplir. Dans ce sens, les ateliers servent d'accompagnement des pratiques mécaniques dans le temps.

*« On a juste resserré. Moi je sais pas si ça va être suffisant. Au début je pensais qu'il fallait le changer, que ça allait plus, pour d'autres raisons aussi, mais il m'a dit "non non t'inquiète, tu peux démonter, laver, reserrer et ça ira." . Maintenant je prends conseil à l'atelier avant de faire quoi que ce soit. » (Florent)*

Le bénévolat est aussi une manière d'apprendre par visites répétées à un atelier :

*« Au début je faisais 2 ou 3 permanences par semaine. J'ai appris énormément de trucs en pas très longtemps en fait parce que quand tu fais autant d'atelier tu vois tellement de trucs différents que... voilà. » (Jeanne)*

Noël ne nomme pas de moment de transition radicale, mais il identifie une progression :

*« Le réglage de dérailleur, j'avais déjà fait ça mais c'était rarement satisfaisant. Effectivement à l'atelier j'ai appris à faire ça à peu près proprement, en mettant les vis de butée correctement, en alignant tout le truc et effectivement, une fois qu'il est réglé le dérailleur, il bouge plus quoi. » (Noël)*

Bien que ce ne soit pas là l'aspect premier que mentionnent les adhérent.es des ateliers d'autoréparation, ceux-ci sont aussi des lieux conviviaux où il est courant de boire un verre ou manger après les permanences. Cette convivialité est un facteur important d'intégration et de participation à la communauté de pratiques. L'appartenance à l'atelier correspond aussi parfois à une transformation des modes de vie, radicale ou progressive, qui s'exprime à la fois par une valorisation de la notion d'autonomie et par l'adhésion à certaines valeurs qu'Alexandre Rigal nomme « contre-culturelles de gauche » (Rigal 2019 : 15).

*« A l'atelier il n'y a pas que de la réparation, t'as toute une ouverture aussi, une réflexion sur le monde d'aujourd'hui, nos manières de consommer, de vivre. [...] J'ai aussi découvert la récup, c'est une nouvelle manière de vivre et de consommer qui est hyper riche. » (Lucie)*

Des ressources (pièces, outils) sont mises à disposition des adhérents, et il est souvent possible aux personnes les plus investies dans l'organisation de bénéficier de pièces de meilleure qualité. Après un certain temps de participation à un atelier, qui peut être de l'ordre de plusieurs mois ou années suivant leur investissement et la fréquence de leurs visites, les adhérent.es deviennent vélonomes, et acquièrent progressivement l'outillage nécessaire pour réparer à domicile plutôt qu'en atelier.

*« Donc à l'atelier j'ai bien appris et puis après, une fois qu'on a appris et que les vélos sont réparés, moins besoin d'aller à l'atelier... en plus entre temps je me suis équipé, j'ai un fouet pour démonter des cassettes etc. » (Noël)*

Certain.es adhérent.es plus expérimenté.es continuent à se rendre à l'atelier vélo pour y contribuer, en tant que bénévoles à leur tour. D'autres utilisent alors l'adhésion à un atelier d'autoréparation comme ressource ponctuelle plus que comme un lieu pour réaliser un projet d'envergure, comme c'était le cas au début. Ces cyclistes ne se rendent aux ateliers que rarement, pour utiliser des outils qu'ils ou elles n'ont pas ou demander conseil sur des opérations complexes.

*« Je viens pas très souvent. Là c'était pour tarauder des pas de vis. Mais souvent c'est pour utiliser un outil que j'ai pas. Les outils pour le pédalier par exemple, j'en ai pas beaucoup... mais tout l'entretien courant je le fais chez moi. » (Florent)*

On peut donc discerner une trajectoire fréquente parmi les cyclistes qui adhèrent à un atelier d'autoréparation : ils ou elles s'y rendent pour y utiliser des outils et recevoir des conseils. L'apprentissage mécanique se fait au gré des problèmes rencontrés, la personne acquiert progressivement les outils nécessaires à la majorité des opérations et après un certain temps, elle ne retourne à l'atelier que pour les réparations les plus complexes, ou bien en tant que bénévole, pour faire bénéficier à la communauté de ses nouvelles compétences. Ce choix, fait par de nombreux.ses adhérent.es, montre que le développement de la vélonomie peut donner lieu au souhait de contribuer à une communauté. Ce souhait est souvent facilité par les relations de confiance qui ont permis la transmission de savoirs en premier lieu, mais aussi par le partage de certaines valeurs qui peut avoir lieu dans ces espaces. L'acquisition de compétences techniques, de ressources et de matériaux permet donc aussi la construction d'une légitimité et d'un sentiment d'appartenance à une communauté de cyclistes qui peut susciter le souhait de s'engager plus avant pour cette communauté.

### **3.3. Les communautés de pratiques virtuelles : espace de diffusion de la vélonomie et d'engagement des cyclistes**

Les outils numériques et le développement d'internet ont favorisé le développement de communautés de pratiques élargies, dont les membres interagissent pour partager des connaissances et des informations sur un intérêt commun. Dans le cadre du vélo utilitaire, les communautés de cyclistes sont très actives sur les forums et les réseaux sociaux comme Twitter ou Facebook. Le terme de « vélotaf » est un marqueur de cette communauté de cyclistes : il a été mobilisé pour la première fois en 2006 lors de la création du site et du forum [velotaf.com](http://velotaf.com), qui réunit aujourd'hui près de 100 000 membres qui échangent sur leur pratique du vélo au quotidien.

Une simple visite au hashtag #vélotaf sur Twitter [8] fait apparaître plus de soixante tweets en moins de vingt-quatre heures. Les sujets abordés avec ce hashtag couvrent plusieurs dimensions des pratiques, relatives aux artefacts, aux compétences ou aux représentations. Les cyclistes y échangent conseils, avis et opinions au sujet de leurs déplacements à vélo. Sur Twitter, les usager.es du vélo quotidien affirment leur identité de cycliste dans leur pseudonyme ou leur description. S'afficher comme cycliste marque l'appartenance à la communauté, et permet d'interagir avec d'autres cyclistes qui vivent et pratiquent le même territoire, ou des cyclistes

habitant dans d'autres villes. Mona a commencé à faire du vélo à Lyon après avoir connu la communauté cycliste de Twitter :

*« Je passe beaucoup de temps sur Twitter, et c'est par là que j'ai découvert qu'on pouvait faire du vélo en ville en fait. C'est ça qui me l'a rendu envisageable dans ma tête, les cyclistes de Twitter qui racontent leur vie. Et quand on a déménagé en banlieue, il y avait la graine dans notre tête qu'on n'était pas obligé de prendre que le bus pour aller au boulot. Et si on essayait le vélo, voir combien de temps ça nous prenait. Au début on voulait faire du vélo jusqu'au métro, et un jour j'ai essayé le vélo jusqu'à Vaise. » (Mona)*

Les réseaux sociaux permettent à ceux et celles qui le souhaitent de rencontrer d'autres cyclistes qui vivent et pratiquent le même territoire, et d'obtenir des conseils sur les meilleurs itinéraires, ceux à éviter, les bons gestes à avoir. Pendant les grèves des transports en commun de décembre 2019, les communautés cyclistes virtuelles se sont mobilisées pour accompagner les nouveaux cyclistes sur leurs trajets domicile-travail pour les aider à démarrer la pratique et lever des freins éventuels. Cette initiative lancée sur Twitter a été relayée par les associations locales.

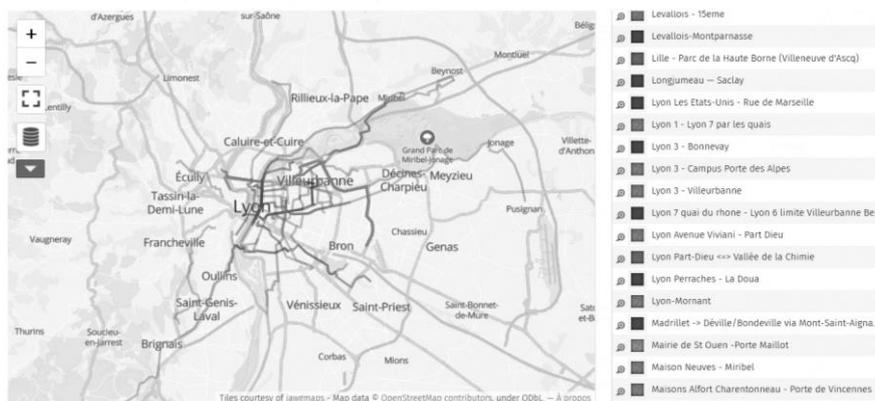


Figure 1. Capture d'écran de la carte du covélotaf sur l'agglomération lyonnaise (MDB, 2020)

Mona a construit son itinéraire à partir de ses échanges avec la communauté de pratiques du vélotaf lyonnaise, des vidéos et des photos des aménagements que les membres postaient en ligne. Elle a même choisi certains de ses itinéraires grâce aux conseils de ses pairs sur les réseaux sociaux :

*« Des cyclistes postent des vidéos de là où ils passent, de là où ils bossent, et puis parfois il se trouve qu'ils passent aussi à des endroits que je connais, donc... il y a une appli de sport qui est utilisée pour le cyclotourisme, plusieurs groupes de gens utilisent cette appli, et du coup j'ai découvert qu'on pouvait traverser l'autoroute vers Pierre-Bénite à vélo. C'est pas un trajet très fréquenté, mais en fait il y a une piste cyclable au bord de l'autoroute pour aller vers l'est. » (Mona)*

Ces espaces virtuels d'échange permettent aux cyclistes d'obtenir des conseils sur le vélo et le territoire en-dehors de leurs cercles sociaux, et de s'identifier comme membre d'une communauté de pratiques qui dépasse leur territoire de vie. En échangeant sur leurs expériences de trajet, d'interactions avec les autres usagers de la route, d'anecdotes du quotidien, ils et elles s'entraident et favorisent l'apprentissage des codes explicites et tacites de la vélonomie. De plus, à travers l'affirmation de leurs identités individuelles sur les réseaux sociaux, les cyclistes favorisent des interactions en ligne qui contribuent à faire émerger des normes et des valeurs

endossées par la communauté : « ces valeurs partagées sont une production émergente des interactions entre les participants qui incorporent progressivement des identités et des croyances collectives » (Cardon et Granjon, 2013). Progressivement, des perceptions collectives des déplacements à vélo se développent. Un exemple de cette diffusion de valeurs partagées est la pratique courante de poster des photos des voitures en train d'accomplir des infractions : stationnement sur une piste cyclable ou un trottoir, arrêt sur un sas vélo au feu, oubli de clignotants... progressivement, l'attention est portée sur ces pratiques des automobilistes qui sont redéfinies comme inacceptables par les membres de la communauté qui vont diffuser ce discours. D'autres messages célèbrent les paysages qui peuvent être admirés à vélo, ou signalent les nombres élevés de cyclistes qui se déplacent en ville malgré des conditions météorologiques difficiles. Par ces actions, les réseaux sociaux contribuent à la redéfinition des pratiques cyclistes comme des mobilités légitimes en ville, agréables et populaires.

Outre l'accompagnement dans les pratiques du vélo utilitaire, les réseaux sociaux sont également des espaces dans lesquels la communauté des *vélotafeur.ses* interpelle les pouvoirs publics locaux sur les politiques de mobilité. Dans le Grand Lyon, les cyclistes de Twitter n'hésitent pas à interpeller directement les associations locales, la métropole ou des élu.es pour demander plus d'aménagements ou protester contre des infrastructures qu'ils et elles jugent mal conçues (figure 2). Le soutien reçu par le ou la cycliste au sein de ces communautés de pratiques (à travers des likes ou des retweets) donne à cette communauté une certaine reconnaissance et un impact politique dans l'espace public. Les communautés de pratique virtuelles deviennent alors des espaces de construction et de légitimation d'identités cyclistes, qui résultent du processus d'apprentissage de la vélonomie. En relayant les « bons » et « mauvais » aménagements et en échangeant avec la communauté à ce sujet, les cyclistes consolident leurs connaissances de leur lieu de vie et de leur pratique du vélo. A Lyon, certains élus réagissent à ces interpellations. C'est par exemple le cas de Fabien Bagnon, ancien président de l'association La ville à vélo, désormais vice-président de la métropole de Lyon. Militant devenu élu, Bagnon répond aux sollicitations des militant.es cyclistes avec une grande réactivité et les informe sur les futurs aménagements prévus par la métropole.



Figure 2. Tweet d'un cycliste d'Ecully sur les aménagements cyclables (24 août 2020)

Cette interpellation des pouvoirs publics sur les aménagements cyclables reflète le sentiment de légitimité des cyclistes, à se déplacer à vélo et à prendre position sur les éléments matériels de leur pratique que représentent les aménagements cyclables. Ainsi, à travers la participation à des communautés de pratiques, le développement de la vélonomie permet la construction d'un engagement citoyen en tant que cycliste. On retrouve ici un militantisme vélo contemporain en ligne aux objectifs et formes hybrides (Dusong, 2021: 266). Cette imbrication entre le développement des pratiques cyclistes et l'engagement citoyen fait écho à la résurgence d'un intérêt social et académique pour le "droit à la mobilité" : la reconnaissance des mobilités comme un enjeu social et politique dont les personnes qui se déplacent (Verlinghieri et Schwanen, 2020). Alors que le lien entre citoyenneté et mobilités est le plus souvent associé aux mouvements collectifs de masse (Verlinghieri et Venturini, 2018), la manière dont il prend forme à un niveau individuel est moins étudiée (voir notamment Mundler et Rerat, 2018). Pourtant, les réseaux sociaux permettent un engagement citoyen qui prend d'abord forme individuellement. Comme les autres communautés de pratiques étudiées dans cet article, ceux-ci créent un lien entre des initiatives individuelles et collectives. Les réseaux sociaux permettent donc simultanément aux cyclistes de devenir vélonomes via le partage de connaissances et de compétences, et de s'investir politiquement à des échelles diverses dans la gouvernance des mobilités qui les concernent.

## Conclusion

Apprendre à faire du vélo et devenir vélonome est un processus émancipateur mais complexe, car il requiert l'acquisition de nombreux savoir-faire. Dans cet article, nous montrons que contrairement aux représentations courantes de cet apprentissage, celui-ci est fortement social. Cet article propose donc de compléter les approches traditionnelles d'analyse des pratiques de mobilité par les mécanismes individuels en intégrant cette dimension collective de l'apprentissage de la vélonomie. Pour ce faire, nous avons mobilisé le cadre théorique des pratiques sociales pour analyser la manière dont les communautés de pratique contribuaient à façonner les pratiques du vélo.

La théorie des pratiques sociales permet de considérer la vélonomie comme un processus de transformation des éléments qui composent la pratique ; les compétences évoluent, mais également les artefacts et les représentations liées à la pratique. La vélonomie apparaît donc à la fois comme un processus individuel, durant lequel le ou la cycliste va gagner en autonomie dans sa pratique quotidienne du vélo, mais également comme un processus collectif porté par des communautés de pratiques, et qui va contribuer à la maturation et à la prégnance de la pratique du vélo dans ces communautés. A travers ces communautés de pratique, le ou la cycliste développe sa vélonomie en gagnant en aisance dans sa pratique du vélo, à la fois dans le déplacement mais également dans sa relation à l'objet-vélo.

Les trois communautés de pratiques étudiées agissent sur l'acquisition de la vélonomie à des moments et des échelles différentes. D'une part, les cercles sociaux proches constituent la première communauté de pratique dans laquelle les cyclistes se socialisent au vélo et entament le processus d'acquisition de la vélonomie. Ils permettent souvent l'entrée dans la pratique du vélo et l'acquisition des premiers équipements et des premières compétences nécessaires à la pratique. Les cyclistes qui souhaitent progresser dans l'apprentissage de la vélonomie se tournent souvent vers des communautés de pratiques plus élargies, comme les ateliers d'autoréparation et les réseaux sociaux sont eux aussi des espaces importants

d'apprentissage et de socialisation au vélo. Ces derniers permettent aussi le partage de ressources matérielles ainsi que de compétences dans le savoir-faire et l'acquisition de valeurs partagées à travers l'échange d'informations et de codes tacites sur le savoir-être cycliste. La vélonomie s'acquiert donc à la fois à travers l'expérience individuelle de la pratique du vélo en ville et au sein de communautés de pratiques, qui nourrissent et influencent la relation entre cyclistes et leur objet-vélo.

Cette étude de la dimension collective de la vélonomie nous a permis de mettre à jour d'autres formes de participations cyclistes, elles aussi collectives. Ainsi, lorsque les cyclistes transforment leurs ressources et représentations et acquièrent de la légitimité dans leurs pratiques, ils et elles peuvent alors développer une identité politique de cycliste et un engagement citoyen à travers les communautés de pratiques dans lesquelles ils et elles sont intégrés. Les communautés de pratiques contribuent ainsi à diffuser des discours, des représentations et des valeurs associées au vélo appropriées et revendiquées par les cyclistes. Les ateliers d'autoréparation et les réseaux sociaux sont donc à la fois des espaces d'apprentissages et des espaces où les cyclistes font preuve d'engagement citoyen, qu'il s'agisse de participer à leur tour à l'auto-réparation en tant que bénévoles, ou encore de revendiquer des meilleures conditions de déplacement aux côtés d'associations pro-vélo, voire de s'engager dans ces associations ou dans des partis politiques. En encourageant le développement de la vélonomie, les communautés de pratiques favorisent donc aussi l'engagement individuel, qui traduit une aisance dans la mobilité et une légitimité à défendre et revendiquer la pratique du vélo.

Dans une métropole comme le Grand Lyon, où la pratique du vélo reste minoritaire et où ce mode de transport est encore considéré comme une « sous-culture » (Aldred et Jungnickel, 2014), la présence de communautés de pratiques apparaît comme un facteur important pour le développement et la pérennisation de celle-ci. On peut se demander si elles ont le même rôle et si elles prennent les mêmes formes dans des contextes étrangers dans lesquels le vélo est plus ancré dans les pratiques de mobilité.

Bien que nous n'ayons traité que d'un nombre limité de communautés de pratiques liées aux pratiques cyclistes, cette étude peut servir de base pour l'appréciation de diverses communautés de pratiques dans le développement de pratiques de mobilités durables, notamment dans le cadre de l'élaboration de politiques publiques liées à la mobilité. Elle pose aussi la question de l'apprentissage du vélo au sein d'espaces dédiés, notamment les vélo-écoles : dans quelles conditions cet apprentissage peut-il se substituer à, ou compléter, celui qui a lieu dans des communautés dans lesquelles les individus sont intégrés socialement ?

## **Bibliographie :**

- ABORD DE CHATILLON M. (2021), « Feminine Velonomy: Women's Experiences of Bicycle Repair and Maintenance within Patriarchal Contexts (in France and Australia) », dans ZUEV D., PSARIKIDOU K. & C. POPAN (dir.), *Cycling societies: emerging innovations, inequalities and governance*, Routledge Studies, Environment and Sustainability, pp. 137-155.
- (2022), « Appropriating the Bicycle: Repair and Maintenance Skills and the Bicycle-Cyclist Relationship », dans ORTAR N. & M. ADAM (dir.). *Becoming Urban Cyclist*, Chester University Press, pp. 215-243.
- ADAM M. (2018), « Un quart de « véloveurs », 59% d'hommes. Qui sont les cyclistes lyonnais·es ? [Véléval #2] » [en ligne], *CycLOPs*. [URL : <https://cyclops.hypotheses.org/454>], consulté le 30/08/2020.

- ALDRED R., ELLIOTT B., WOODCOCK J. & A. GOODMAN (2016), « Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age », *Transport Reviews*, vol. 37, n°1, pp. 29-55.
- ALDRED R. & K. JUNGNIKEL (2014), « Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK », *Journal of Transport Geography*, vol. 34, pp. 78-87.
- AUDRAN J. & A. DAELE (2009), « La socialisation des enseignants au sein des communautés virtuelles », *International Journal of E-learning and Distance Education*, vol. 23, n°1, pp. 1-18.
- BALDASSERONI L., (2019), « Sur la piste du vélo : des infrastructures encore marginales », *TI&M*, vol. 514, pp. 51-53.
- BISSELL, D. (2018). *Transit Life*. Urban and Industrial Environments. MIT Press.
- BARTLE C., AVINERI E. & K. CHATTERJEE (2013), « Online information-sharing: A qualitative analysis of community, trust and social influence amongst commuter cyclists in the UK », *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 16, pp. 60-72.
- BATTERBURY S. & T. DANT (2019), « The Imperative of Repair: Fixing Bikes -for Free », dans MARTINEZ F. & P. LAVIOLETTE (dir.), *Repair, Brokenness, Breakthrough: Ethnographic Responses*, New York, Bergahn, pp. 249-266.
- BATTERBURY S. & I. VANDERMEERSCH (2016), « Community bicycle workshops and “invisible cyclists” in Brussels », dans GOLUB A., HOFFMANN M.L., LUGO A.E. & G.F. SANDOVAL (dir.), *Bicycle Justice and Urban Transformation: Biking for all?*, New York, Routledge., pp. 189-202.
- BRADLEY K. (2016), « Bike Kitchens – Spaces for convivial tools », *Journal of Cleaner Production*, vol. 197, part. 2, pp. 1676-1683.
- BREVIGLIERI M. (2004), « Habiter l'espace de travail. Perspectives sur la routine. », *Histoire et sociétés*, vol. 9, pp. 18-29.
- CARDON, D. & GRANJON, F. (2013). « Chapitre 6. Individualisation et auto-organisation », dans D. CARDON & F. GRANJON (dir.), *Médiactivistes*, Paris, Presses de Sciences Po, pp. 135-177.
- CHATTERJEE K., SHERWIN H. & J. JAIN (2013), « Triggers for changes in cycling: the role of life events and modifications to the external environment », *Journal of Transport Geography*, vol. 30, pp. 183-193.
- CHEVALLIER D. & I. CHIVA (2016), « L'introuvable objet de la transmission », dans CHEVALLIER D. (dir.), *Savoir faire et pouvoir transmettre : Transmission et apprentissage des savoir-faire et des techniques*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Ethnologie de la France, pp. 1-11.
- CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES (2013), *Les Français et le vélo en 2012*, Paris, Rapport.
- DANT T. (2019), « Inside the Bicycle: Repair Knowledge for All », dans STREBEL I., BOVET A. & P. SORMANI (dir.), *Repair Work Ethnographies: Revisiting Breakdown, Relocating Materiality*, , Singapore, Springer, pp. 283-312.
- DUBUISSON-QUELLIER S. & PLESSZ M. (2013), « La théorie des pratiques », *Sociologie [En ligne]*, n°4, vol. 4.
- DUGUID P. (2012), « ‘The Art of Knowing’: Social and Tacit Dimensions of Knowledge and the Limits of the Community of Practice », *The Knowledge Economy and Lifelong Learning*, pp. 147-162.
- DUSONG C. (2021), *Les dynamiques de l'usage du vélo dans les espaces de banlieue : continuités, décalages et ruptures. Le cas de l'Île-de-France*, Thèse de doctorat, Paris, France, Université Paris Est.

- GARDELLA É. (2006), « Le jugement sur l'action. Note critique de L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement de L. Thévenot », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, vol. 11.
- GREENE, M., & RAU, H. (2018), « Moving across the life course: a biographic approach to researching dynamics of everyday mobility practices », *Journal of Consumer Culture*, vol. 18, n°1, pp. 60-82.
- HANDY S., WEE B. VAN & M. KROESEN (2014), « Promoting Cycling for Transport: Research Needs and Challenges », *Transport Reviews*, vol. 34, n°1, pp. 4-24.
- ILlich, I. (1973). *Tools for Conviviality*. Glasgow: William Collins & co Ltd.
- KAUFMANN V. (2007), « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? », dans *Enjeux de la sociologie urbaine*, PPUR presses polytechniques.
- KOSTAS A. & A. SOFOS (2012), « Internet-Mediated Communities of Practice: Identifying a Typology of Critical Elements », dans DARADOUMIS T., DEMETRIADIS S. & F. XHAFI (dir.), *Intelligent Adaptation and Personalization Techniques in Computer-Supported Collaborative Learning*, Berlin, Springer, Studies in Computational Intelligence, pp. 311-334.
- LAVE J., E. WENGER (1991), *Situated Learning: Legitimate Peripheral Participation*, Cambridge University Press.
- MARTINEZ TABARES C. (2017). « Individual factors related to utilitarian urban cycling : representations, motivations and perceived aggression », thèse de doctorat, Université Paris 8.
- MENE N. (2019), *Apprentissages, transmissions, réaffirmations : la mécanique et au-delà dans les ateliers d'autoréparation de vélo*, Mémoire, Lyon, Université de Lyon.
- MÜGGENBURG H., BUSCH-GEERTSEMA A. & M. LANZENDORF (2015), « Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research », *Journal of Transport Geography*, vol. 46, pp. 151-163.
- MUNDLER M. & P. RERAT (2018), « Le vélo comme outil d'empowerment - Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales », *Les Cahiers scientifiques du transport*, vol. 73, pp. 139-160.
- NELLO-DEAKIN S. (2020), « Environmental determinants of cycling: Not seeing the forest for the trees? », *Journal of Transport Geography*, vol. 85, pp. 1-3.
- RAVAISSON F. (1838), *De l'habitude*, Presses Universitaires de France.
- RECKWITZ A. (2002), « Toward a Theory of Social Practices. A Development in Culturalist Theorizing », *European Journal of Social Theory*, vol. 5, n°2, pp. 243-263.
- RIGAL A. (2019), « Les ateliers vélo : fabriques d'autonomie et de modes de vie ? », *Forum vies mobiles*.
- SAHAKIAN M. & H. WILHITE (2014), « Making practice theory practicable: Towards more sustainable forms of consumption », *Journal of Consumer Culture*, vol. 14(1), pp. 25-44.
- SAYAGH D. (2018), *Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents*, thèse de doctorat, Paris Est.
- SCHATZKI T. (1996), *Social practices - a wittgensteinian approach to human activity and the social*, Cambridge University Press.
- SCHEINER J. (2017), « Mobility Biographies and Mobility Socialisation—New Approaches to an Old Research Field », dans ZHANG J. (dir.), *Life-Oriented Behavioral Research for Urban Policy*, Tokyo, Springer Japan, pp. 385-401.
- SHOVE E. & M. PANTZAR (2005), « Consumers, Producers and Practices: Understanding the invention and reinvention of Nordic walking », *Journal of Consumer Culture*, vol. 5, n°1, pp. 43-64.
- SHOVE E., PANTZAR M. & M. WATSON (2012), *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and how it Changes*, Lancaster, Sage.
- VERLINGHERI E. & F. VENTURINI (2018), « Exploring the right to mobility through the 2013 mobilizations in Rio de Janeiro », *Journal of Transport Geography*, vol. 67, pp. 126-136.

VERLINGHERI E. & T. SCHWANEN (2020), « Transport and mobility justice: Evolving discussions », *Journal of Transport Geography*, 87, p. 102798.  
WARDE A. (2005), « Consumption and Theories of Practice », *Journal of Consumer Culture*, vol. 5, n°2, pp. 131-153.  
WENGER E. (1998), *Communities of practice: learning, meaning, and identity*, Cambridge, U.K.; New York, N.Y., Cambridge University Press.

Notes :

- [1] <https://www.banquedesterritoires.fr/politiques-cyclables-les-coronapistes-massivement-perennisees-selon-une-nouvelle-enquete>
- [2] <https://www.heureux-cyclage.org/les-ateliers-en-france.html>
- [3] <https://clavette-lyon.heureux-cyclage.org/>
- [4] Le terme « vélotaf » désigne le fait de se rendre au travail à vélo
- [5] “*forms of bodily activities, forms of mental activities, “things” and their use, a background knowledge in the form of understanding, know-how, states of emotions and motivational knowledge.*”
- [6] “*Today, online discussion forums and comment sections on cycling websites continue to demonstrate this sense of collectivity: even when practiced alone, cycling is a shared activity by virtue of its constant interpretation through social, cultural and historical narratives.*”
- [7] Bien que certaines personnes pratiquant régulièrement le vélo utilitaire privilégient les vélos en libre-service à la possession de vélos individuels, celles-ci ont généralement des modes de vie moins centrés autour des déplacements à vélo (Atelier SIM, 2018). Seuls 5% des abonnés au service de vélos en libre-service lyonnais l'utilisent comme mode de déplacement principal avec une utilisation hebdomadaire régulière (environ 466 trajets par an) (Vogel et al., 2014).
- [8] [https://twitter.com/hashtag/velotaf?src=hashtag\\_click&f=live](https://twitter.com/hashtag/velotaf?src=hashtag_click&f=live)