

Elsa Filizetti  
Pape MBengue  
Emma Ploton

« Note de recherche »

# **Les Ateliers Vélo**

## Innovation sociale et transformation des pratiques



Photo : Un P'Tit Vélo dans la Tête, <http://www.ptitvelo.net/>

## Sommaire

---

### Résumé

### Introduction

#### I. Les ateliers vélo, facilitateurs de l'usage du vélo

*A. La pratique du vélo*

*B. Description d'un atelier : Le Recycleur*

*C. Les ateliers vélos : une réponse de proximité à une demande sociale*

#### II. Une organisation originale, à l'encontre des modèles dominants

*A. Un modèle d'activité économique alternatif :*

*B. Insertion, lien social et éducation populaire :*

#### III. Militantisme et changement social : positionnement des ateliers vélo

*A. Les ateliers vélo et les associations militantes*

*B. Les ateliers et les pouvoirs publics*

*C. La diffusion du modèle*

### Conclusion

### Bibliographie

## Résumé

---

Le but de cette note de recherche est de comprendre dans quelle mesure les ateliers de réparation de vélo, en tant qu'innovation sociale, assurent la promotion d'un nouveau mode de vie. En effet s'ils ne se positionnent pas sur un modèle de revendications quant à l'usage du vélo, ils proposent par contre une organisation à l'encontre des modèles dominants. Recyclage, réutilisation, non lucrativité, éducation populaire, lien social... sont au cœur de leur activité, et encouragent une transformation des valeurs et des pratiques de leurs adhérents. On peut donc dire qu'ils ont une action complémentaire des associations de revendication : ils proposent une application concrète et diffusable des valeurs et des comportements prônés par ces dernières. Ils se voient comme des « facilitateurs » de l'usage du vélo.

## Introduction

---

« Le Cyclisme est un humanisme<sup>1</sup> », clame Marc Augé dans son livre *Eloge de la Bicyclette*, dont le titre est évocateur. Dans un monde où tout va plus vite, où les voitures ont envahi les villes, l'auteur plaide pour un retour de la bicyclette, facteur de rencontres et de liberté. Nous sommes, en France, encore loin des villes comme Amsterdam ou Copenhague où le vélo règne en maître, mais des évolutions se font sentir. A Lyon, le Vélo'V a remporté un grand succès, encourageant les plus motivés à avoir leurs propres vélos, et le nombre de cycliste a considérablement augmenté. Le vélo en ville est donc un rêve d'utopistes, mais également une volonté politique, et il s'agit de trouver des outils pour promouvoir ce mode de déplacement.

Les ateliers vélo existent depuis une quinzaine d'années. Créés par des cyclistes désireux de réparer eux même leur vélo, ils s'inscrivent dans l'idée que l'utilisation du vélo est conditionnée par le bon état de celui-ci. Ces ateliers se multiplient, avec un même fonctionnement : les adhérents réparent leur vélo eux même, à l'aide d'outils, pièces et conseils mis à disposition selon différentes modalités. Le but ? Devenir « Vélonome », c'est-à-dire autonome dans l'utilisation de son vélo. Cette réponse nouvelle à une demande sociale nous renvoie à l'idée d'innovation sociale. En effet, le Centre de Recherche sur les Innovations Sociales (CRISES) définit l'innovation sociale comme une « intervention initiée par des acteurs sociaux pour répondre à une aspiration, subvenir à un besoin, apporter une solution ou profiter d'une opportunité d'action afin de modifier des relations sociales, de transformer un cadre d'action ou de proposer de nouvelles orientations culturelles<sup>2</sup> ». Elle se caractérise également par un ancrage local, une logique de partenariat, une critique des modèles dominants. Les ateliers vélo semblent donc être une innovation sociale par bien des aspects, mais s'ils proposent un modèle alternatif, par exemple par le recyclage ou l'apprentissage par soi-même, ils s'adressent en priorité à des personnes déjà utilisatrices et souvent propriétaires de vélo, et ne semble pas remettre en question le fonctionnement des

---

<sup>1</sup> Augé M., 2008, *Eloge de la Bicyclette*, Paris : Payots et Rivages.

<sup>2</sup> CRISES, <http://www.crisis.uqam.ca/le-centre/presentation.html>

villes. La question se pose donc de savoir en quoi les ateliers vélo sont les promoteurs d'un nouveau mode de vie.

Trois aspects des ateliers vélo seront étudiés pour répondre à cette question : leur rôle de « facilitateurs » de l'usage du vélo, qui encourage cette pratique mais s'adresse aux cyclistes ; la remise en question des modèles dominants, avec la non lucrativité de l'activité, la réutilisation des vélos usagés etc. et enfin la question du militantisme de ces structures dans le but de provoquer un changement social. Cette étude s'appuie principalement sur un travail d'enquête réalisé sur trois ateliers : Le Recycleur à Lyon, le P'Tit Vélo dans la Tête à Grenoble et la Vélobricolade à Chambéry, ainsi que sur le réseau francophone des ateliers vélo l'Heureux Cyclage, mais aussi sur des recherches documentaires sur les autres ateliers français.

## I. Les ateliers vélo, facilitateurs de l'usage du vélo

Né de la volonté de cyclistes de réparer eux-mêmes leurs vélos, les ateliers touchent en fin de compte un public assez homogène de personnes utilisatrices et bien souvent propriétaires de vélo. Les ateliers répondent à un besoin auxquels aucune structure ne répond : les vélocistes sont peu ou pas enclins à prodiguer des conseils, ni à fournir un 'coup de main' ponctuel et gratuit comme l'usage d'une pompe, et les vélos neufs sont trop cher pour permettre leur démocratisation. En cela les ateliers répondent à une demande sociale spécifique, même s'ils cherchent à élargir leur public.

### A. La pratique du vélo

En France, l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens a augmenté de manière considérable ces dernières années. Environ 24 millions de français pratiquent le vélo, soit 42% de la population, dont 16,8 millions de pratiquants réguliers (au moins une fois par mois) selon une étude commandée par la FUBicy (Fédération des usagers de la bicyclette)<sup>3</sup>. Toujours selon ce document, on note que 15% de la population a une pratique utilitaire du vélo de façon régulière.

Le vélo présente de nombreux avantages pour les utilisateurs comme pour les collectivités. Une étude de l'INRETS montre que le coût du déplacement pour un usager de vélo revient à 0.13€/km<sup>4</sup>. Le calcul du coût au kilomètre tient compte du prix d'achat et de l'entretien d'un vélo. Pour une voiture le coût peut aller de 0.26€ jusqu'à de 0.66€ par kilomètre<sup>5</sup>.

L'Etat s'engage pour le développement de l'usage du vélo car c'est un mode de transport économique et respectueux de l'environnement. En milieu urbain, les déplacements à vélo favorisent aussi une meilleure circulation car il occupe moins d'espace et est plus rapide que la voiture. Pour les collectivités, la réalisation des infrastructures pour les cyclistes

---

<sup>3</sup> *L'économie du vélo en France : Le Vélo un moteur économique*, diaporama de la 12ème journée d'études de la FUBicy – Srasbourg 2010, réalisée par Inddigo, ingénieries du développement durable.

<sup>4</sup> Etude INRETS (Institut National de Recherche sur les Transport et leur Sécurité) de 2001.

<sup>5</sup> ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).

(notamment de stationnement) est moins chère que celles des voitures, moins consommatrice d'espace urbain et permet de diminuer la pollution et l'effet de serre.

L'avènement du vélo en libre service (VLS) dans les grandes villes a beaucoup encouragé l'usage du vélo en général. Dans une ville comme Lyon, le trafic cycliste a augmenté de 400% de 1995 à 2006<sup>6</sup>. Cependant, la pratique du vélo reste moins développée que dans les pays de l'Europe du Nord. En 2007, les français parcouraient en moyenne 87km/an/habitant, contre 300km/an/habitant pour la plupart des pays du Nord et entre 800 et 1000km/an/habitant au Danemark et au Pays Bas.

Même si le parc total est estimé à 26,5 millions de vélos en 2008 (40 vélos pour 100 habitants), les déplacements à vélo ne représentent que 3% des déplacements urbains. Beaucoup de gens abandonnent le vélo lorsqu'ils sont confrontés à des difficultés d'ordre technique. Un des enjeux pour le développement du vélo est donc l'accessibilité à la mécanique vélo pour les usagers. Ainsi de nombreux ateliers vélos se sont développés pour répondre aux besoins des cyclistes en termes de support technique.

### ***B. Description d'un atelier : Le Recycleur***

Le Recycleur est un atelier de vélo associatif implanté dans le 1er arrondissement de Lyon. L'atelier a démarré son activité en 1994 à l'initiative du regroupement pour une ville sans voiture (RVV). Le Recycleur comme son nom l'indique recycle les vélos. L'idée du recycleur est de promouvoir le recyclage des vieux vélos en revalorisant les pièces détachées et en favorisant l'échange de connaissances en mécanique. L'atelier s'adresse aux personnes qui pratiquent le vélo quotidiennement ou qui souhaitent se mettre au vélo.

Au début, la réparation de vélos se faisait dans un petit local de 20m<sup>2</sup>, situé rue Burdeau. En 2000, l'atelier a souhaité se développer pour soutenir la demande de plus en plus importante de la part des usagers. Cependant il était difficile d'obtenir le soutien des pouvoirs publics à causes des antécédents du RVV (manifestations anti-voiture à Lyon). De

---

<sup>6</sup> *L'économie du vélo en France : Le Vélo un moteur économique*, diaporama de la 12ème journée d'études de la FUBicy – Srasbourg 2010, réalisée par Inddigo, ingénieries du développement durable.

ce fait, l'atelier a déposé son statut d'association loi 1901 pour devenir indépendant du RVV. Contrairement au RVV qui a une position militante, l'atelier se place comme un facilitateur de l'usage du vélo. Selon Marco, un salarié du Recycleur, le but de l'atelier n'est pas d'imposer la pratique du vélo aux gens mais plutôt d'aider ceux qui ont déjà fait ce choix.

Depuis 2005, l'atelier dispose d'un local de 150m<sup>2</sup> (et un espace de stockage) et compte maintenant plus de 1500 adhérents. L'atelier accueille des adhérents issus de différentes catégories sociales et professionnelles. Beaucoup d'adhérents dans le 1<sup>er</sup> arrondissement, ce qui pousse Simon Boddy, président de l'association, à penser qu'il pourrait y avoir un atelier par arrondissement. On note une prépondérance des moins de 30 ans parmi les adhérents, avec une parité entre le nombre d'hommes et de femmes. La majorité des adhérents bénéficient de tarifs réduits. Il s'agit principalement des étudiants, des chômeurs ou des précaires qui payent une adhésion annuelle à 20€ au lieu de 30€. Les adhésions et la vente de pièces détachées servent essentiellement à rémunérer les salariés de l'atelier. Depuis la disparition des contrats aidés dans la région, l'atelier fait de plus en plus appel au bénévolat. L'atelier est aussi un lieu de brassage multiculturel, notamment du fait des étudiants internationaux.

### **C. Les ateliers vélos : une réponse de proximité à une demande sociale**

*« L'innovation sociale n'est pas gratuite, elle est le produit d'un besoin, d'un désir, d'une aspiration, ou, encore, elle découle d'une recherche de solutions à un problème social. Fait important à noter, cette réponse se construit localement. Pour les différents auteurs concernés, le local est le lieu par excellence d'émergence de l'innovation sociale<sup>7</sup> ». Les ateliers vélo proposent en effet une réponse originale aux problèmes des cyclistes urbains, et ils le font à l'échelle d'une ville, voire d'un quartier.*

---

<sup>7</sup> Fontan J.-M., Klein J.-L., Tremblay D.-G., 2004, « Innovation et société : pour élargir l'analyse des effets territoriaux de l'innovation », *Géographie, Économie, Société* n°6 (2004) p.115–128.



### Une demande des cyclistes

Les ateliers vélos favorisent la pratique du vélo en donnant aux usagers les moyens d'entretenir leur vélo. Les cyclistes ont souvent besoin d'aide pour faire face à des problèmes techniques et d'apprentissage de la circulation urbaine. L'idée des ateliers est d'accompagner les cyclistes pour qu'ils deviennent « vélonomes ». Le concept de « vélonomie » est prôné par tous les ateliers ; Yan, salarié de Roue Libre à Chambéry, en donne cette définition : « la vélonomie, c'est comme l'autonomie, mais en laissant moins de place à l'auto !<sup>8</sup> ».

L'activité principale des ateliers vélos est d'aider les cyclistes à réparer leur vélo en proposant :

- Des outils pour démonter/monter, réparer un vélo ;
- Des pièces détachées variées, de bonne qualité et peu coûteuses ;
- Des conseils en mécanique vélo.

Les cyclistes réparent leur vélo eux-mêmes avec l'aide des salariés ou bénévoles, voire des autres usagers de l'atelier. Cet aspect est primordial car les problèmes techniques des vélos, aussi simples soit ils, sont souvent la cause de l'abandon de son usage. Une roue crevée par exemple, et le vélo est remis jusqu'à nouvel ordre. C'est de ce constat qu'est partie l'idée des ateliers et c'est la principale raison de fréquentation des ateliers.

Par exemple à Chambéry, 48% des visites concernent entre autre une remise en état ou une révision, et 44% concernent un problème de freins<sup>9</sup>. La sécurité, c'est-à-dire la lutte contre le vol par le marquage des vélos et la sensibilisation à l'usage d'antivol adaptés est une activité annexe mais également demandée par les adhérents.

La seule ombre au tableau du bilan des ateliers vélos serait de remarquer que ce service concerne principalement des personnes déjà familières du vélo. C'est un des regrets des

---

<sup>8</sup> Selon l'entretien avec Yan, salarié de Roue Libre, Chambéry.

<sup>9</sup> Résultats de l'enquête réalisée par des étudiants de l'IUT A de l'université Lyon 1, sur les adhérents de l'association Roue Libre, de Chambéry, présentés à l'assemblée générale du 30 avril 2010.

adhérents de Chambéry qui trouvent que les actions de l'association ne touchent en fin de compte que des personnes déjà convaincues<sup>10</sup>.

### **Une implantation locale**

La réponse à cette demande s'est créée à une échelle locale. Les ateliers sont implantés dans des quartiers et touchent principalement les habitants de ce même quartier. On note que dans la plupart des ateliers que les adhérents viennent d'un périmètre assez restreint. Selon Mathieu, à Grenoble les personnes fréquentant leur atelier du campus sont principalement des étudiants, et ceux qui fréquentent l'atelier du centre ville habitent généralement deux à trois kilomètres à la ronde<sup>11</sup>. De même, en 2008, 34% des adhérents du Recycleur venaient de Lyon 1<sup>er</sup> <sup>12</sup>, arrondissement de son implantation. Il est en effet plus aisé d'amener son vélo à un atelier tout proche s'il est cassé que de lui faire traverser la ville. C'est pour cette raison que certains ateliers envisagent d'étendre les implantations dans de multiples quartiers pour toucher des publics nouveaux. Ainsi, le Recycleur pense ouvrir un grand atelier à Villeurbanne, tandis que le P'Tit Vélo dans la Tête de Grenoble souhaite ouvrir un local dans un quartier comme Echirolles afin de toucher un public plus défavorisé.

---

<sup>10</sup> Id.

<sup>11</sup> Selon l'entretien avec Mathieu, salarié du P'tit Vélo dans la Tête.

<sup>12</sup> Plaquette de présentation du Recycleur 2008.

## II. Une organisation originale, à l'encontre des modèles dominants

Après avoir présenté le fonctionnement des ateliers vélos et montré en quoi ils répondent à une demande sociale ancrée localement, nous allons maintenant analyser les différents éléments qui font de ces structures des organisations originales, 'alternatives' aux structures et valeurs de l'économie traditionnelle, allant ainsi à l'encontre des modèles dominants. Pour cela, nous allons organiser notre analyse en deux axes. Les ateliers vélo proposent d'abord un modèle d'activité économique alternatif, ils sont ensuite un lieu d'éducation populaire et de lien social et sont promoteurs d'une culture propre.

Nous avons voulu nous pencher sur cette caractéristique des ateliers vélos car il s'agit d'un des aspects de l'innovation sociale. Ainsi, l'« *innovation sociale implique la volonté de faire les choses différemment, de penser en termes de transformations des institutions et des pratiques sociales, de 'faire autrement'* »<sup>13</sup>. C'est l'aspect « d'ordre moral et politique » de l'innovation sociale, comme le proposent Fanton, Klein et Tremblay dans leur article *Innovation et société : pour élargir l'analyse des effets territoriaux de l'innovation*,<sup>14</sup> publié en 2004.

### A. Un modèle d'activité économique alternatif :

#### Encourager les '3 R' :

Une des premières valeurs mise en avant par les ateliers vélos est la volonté de développer le recyclage et ainsi participer aux « 3 R : réduire, réutiliser, recycler ». Dans cette optique, les ateliers vélos récupèrent des vélos destinés à être jetés, afin de les réparer et ainsi augmenter

<sup>13</sup> Traduction par nos soins, texte original : "Social innovation involves the wish to do things differently, to think in terms of transformations to institutions and to social practices, 'faire autrement'." , Andrew, C., Klein, J.-L., avril 2010, *Social Innovation: What is it and why is it important to understand it better*. Cahiers du Centre de recherche sur les innovations sociales (CRISES), Collection Études théoriques, no ET1003.

<sup>14</sup> Fontan, J.-M., Klein, J.-L., Tremblay, D.-G., « *Innovation et société : pour élargir l'analyse des effets territoriaux de l'innovation* », Géographie, Économie, Société 6 (2004) 115–128.

leur durée de vie, ou de les démonter afin de récupérer les pièces détachées qui serviront à réparer d'autres vélos. Ces 'opérations démontages' permettent d'effectuer le tri, le recyclage (retour en déchetterie) et la valorisation (réutilisation de pièces) des nombreux vélos cassés qui sont donnés, ou récupérés par les ateliers. Les structures qui disposent du statut de « ressourcerie » comme à Bordeaux peuvent récupérer des vélos directement dans les déchetteries, les autres récupèrent des vélos notamment par le biais des syndicats désireux de « débarrasser les caves ou les cours d'immeubles »<sup>15</sup>. La récupération de vélo et la remise en état vont en quelque sorte à l'encontre du modèle dominant. En effet, de nos jours lors des échanges marchands, la quantité est préférée à la qualité, des prix bas sont préférés à un coût plus élevé pour une durée de vie supérieure. Ainsi, les objets n'ont pas assez de valeur pour être réparés, ils sont donc jetés et remplacés. De même, le cycle de vie des produits s'est accéléré et les effets de mode ont écarté l'idée qu'un objet puisse servir toute une vie. Ici, grâce aux ateliers vélos, la durée de vie des objets est allongée et les déchets sont réutilisés alors qu'ils n'ont pas de valeur dans le modèle économique traditionnel.

Les ateliers participent ainsi à la valorisation, au tri des déchets et au recyclage des vieux vélos. Par ailleurs, le développement du réseau national des ateliers vélos, l'Heureux Cyclage, pourrait passer par l'étendue du concept de récupération-recyclage /réparation-réutilisation à d'autres objets, pour qu'ils aient également une durée de vie rallongée. Ainsi, à Bordeaux, la ressourcerie Récup'R double son projet d'atelier de réparation de vélo avec un 'atelier couture' pour la réutilisation de machines à coudre usagées.

### **Une activité complémentaire à l'existant plutôt que concurrente :**

L'activité des ateliers vélos se place dans une position de complémentarité avec les systèmes existants par rapport à l'offre qu'ils proposent mais aussi par rapport à leur modèle économique. D'une part, les ateliers vélos se placent en complément des vélos en libre service et des vélocistes, ils sont « une marche dans le système »<sup>16</sup>. La première marche serait d'apprendre à faire du vélo en ville, de savoir que cette possibilité existe grâce aux vélos en

---

<sup>15</sup> Selon l'entretien de Mathieu, salarié du P'tit Vélo dans la tête de Grenoble.

<sup>16</sup> Selon l'entretien avec Marco, salarié du Recycleur de Lyon.

libre service (VLS) peu cher et peu contraignants, mais qui présentent des limites pratiques (proximité des bornes, horaires de service, état du matériel etc.). Un certain nombre d'individus conscients des limites des VLS optent pour l'achat d'un vélo peu cher, souvent d'occasion, et décident de le réparer eux-mêmes grâce aux ateliers vélo. La dernière marche, concerne les individus qui voient les limites de l'auto-réparation (assez chronophage) et/ou sont prêts à investir dans un vélo plus coûteux, souvent neuf et de qualité ; leur fréquentation de l'atelier s'en trouve fortement réduite. Cependant, cette description ne vaut que pour les grandes villes dotées de vélo en libre service, et les ateliers vélos offrent ainsi une solution pour les cyclistes avertis ou potentiels des villes moyennes. Cette analyse doit donc être nuancée, d'autant que tous les cyclistes ne suivent pas ce modèle.

Les ateliers sont aussi complémentaires à l'activité des vélocistes car ils offrent des pièces d'occasion plus ou moins rares et anciennes, à bas coût. Celles-ci ne présentent pas une rentabilité suffisante pour les magasins de vélo traditionnels, mais elles font l'objet d'une forte demande de la part des utilisateurs et elles sont difficiles à trouver. Certains ateliers vont même jusqu'à proposer ces pièces d'occasion gratuitement à leurs adhérents en mettant en avant le service aux adhérents plutôt que la vente traditionnelle, et en soulignant le fait que ces éléments sont sortis du marché et doivent et/ou peuvent donc rester hors échange marchand, c'est-à-dire être données gratuitement aux adhérents<sup>17</sup>. Les ateliers se posent donc en partenaires des vélocistes en ayant une offre relativement différente. De plus, il arrive aussi parfois qu'ils se renvoient chacun des « clients »<sup>18</sup>, voire qu'ils organisent des événements ensemble (formation commune organisée entre véloland, magasin cycliste et Roue Libre, association cycliste, à Chambéry).

---

<sup>17</sup> Selon Mathieu du P'tit Vélo dans la Tête, Grenoble : « On n'est pas un magasin » et « à partir du moment où on l' [la pièce] a trouvée dans une poubelle, où les gens nous l'ont donnée, elle doit être gratuite ». Pour Yan de Chambéry, « l'adhésion donne accès à l'atelier à ses outils aux conseils des salariés et bénévoles et aux pièces récupérées gratuitement. Seuls les petits consommables comme câbles de frein, ampoules, rustines... sont facturés au prix coûtant. »

<sup>18</sup> Selon l'entretien avec Simon Boddy, président du Recycleur, Lyon.

**L'association comme forme d'organisation la plus fréquente, la non lucrativité comme principe :**

Les ateliers sont le plus souvent sous forme associative, sauf certains groupes autogérés qui n'ont qu'une structure de fait, mais pour tous le but est clairement non lucratif. Outre la facilité de la création d'une activité sous ce statut, la forme associative correspond bien au modèle économique et aux valeurs et objectifs des ateliers. Ceux-ci sont tournés vers la satisfaction des besoins de leurs membres, ils apportent un service non lucratif : du matériel d'occasion à des prix inférieurs au « marché », voire gratuits, des outils et des conseils prodigués gratuitement par les salariés ou par les membres bénévoles eux-mêmes, en échange du paiement d'une adhésion annuelle.

La non lucrativité s'exprime aussi dans une optique « militante » dans certains ateliers, notamment ceux qui mettent à disposition les pièces détachées d'occasion de manière gratuite et vendent les vélos « retapés » à des prix inférieurs aux coûts de main d'œuvre correspondants à cette remise en état. Il peut ici s'agir d'encourager un autre mode de vie : « vivre autrement avec moins d'argent » selon Mathieu de l'atelier de Grenoble. Ici l'aménagement de l'atelier avec du matériel de récupération entre aussi dans cette logique.

Enfin, la forme associative et le rôle des bénévoles entrent en compte dans le modèle économique et le fonctionnement de la plupart des ateliers. Dans une logique de don, certains bénévoles réparent des vélos et les cèdent à l'association pour la vente.

**Gratuité, participation, mutualisation : un wikipédia du vélo :**

Un autre aspect de l'activité de certains ateliers se démarque du système économique traditionnel fondé sur la concurrence et les échanges marchands : « le wiklou, le wiki des biclous »<sup>19</sup>. Il s'agit sur le modèle participatif de Wikipédia<sup>20</sup> d'une encyclopédie participative dans laquelle on trouve des informations diverses à l'intention des ateliers ou futurs ateliers, voire même des adhérents des ateliers. On peut par exemple y trouver des réponses aux questions : « comment monter son atelier ? », avec des aspects juridiques, l'acquisition d'un local, les demandes de subventions etc. Mais le site comprend aussi une partie plus technique,

<sup>19</sup> <http://www.wiklou.apinc.org/index.php?title=Accueil>

<sup>20</sup> <http://wikipedia.fr/index.php>

avec des conseils sur la mécanique vélo, sur l'organisation spatiale d'un atelier, etc. Un autre aspect de ce site, actuellement en développement, serait la mise à disposition en accès libre de vidéos pédagogiques pour les utilisateurs. C'est le réseau national des ateliers vélos, l'Heureux Cyclage, qui gère ce site internet.

Outre ce site internet, le réseau l'Heureux cyclage a pour but global de mutualiser les connaissances et de diffuser les bonnes pratiques auprès des ateliers du réseau et des futurs ateliers, c'est un réseau d'entraide et de coopération, mais il assure aussi une meilleure visibilité aux ateliers vélos.

On voit ici, par ces différents aspects que les ateliers vélos proposent un modèle d'activité économique alternatif, tant par leur attachement aux « 3R », que par leur mode de relations partenariales et coopératifs, et leurs valeurs de gratuité et de mutualisation.

### ***B. Insertion, lien social et éducation populaire :***

Les ateliers vont aussi à l'encontre des modèles dominants et cherchent à transformer les pratiques en participant à une démarche d'insertion, en diffusant des valeurs d'autonomie et d'éducation populaire, et en forgeant du lien social.

#### **Animation socioéducative et insertion :**

Contrairement à une entité économique classique, un certain nombre d'ateliers vélo se sont donnés pour but de mener des actions d'animation socioéducative voire d'insertion, activités qui entrent dans le champ du social plutôt que de l'économique.

Certains ateliers sont tournés vers l'animation socioéducative, que ce soit en faveur d'enfants présentant des difficultés phoniques et/ou auditives, pour l'atelier du Recycleur à Lyon, ou de publics modestes, pour l'atelier Le P'Tit Vélo dans la Tête, qui mène des actions dans des centres sociaux et maisons de quartier de la banlieue grenobloise. Certains ateliers sont aussi basés dans des universités (à Lyon, sur le campus de la Doua, par exemple) ou interviennent dans des collèges ou lycées (lycées professionnels en particulier pour Grenoble). Par ailleurs, certains ateliers ont aussi noué des partenariats avec des structures d'insertion, comme c'est le cas à Lyon avec le Foyer Notre Dame des sans-abris. Ces actions pédagogiques ont un but d'éducation populaire et d'animation socioéducative, elles permettent aux ateliers de se faire connaître, mais surtout de diffuser leurs pratiques et valeurs. L'intérêt est ici de toucher un public qui n'aurait pas forcément fréquenté les ateliers vélo par ses propres moyens. Ces

actions partenariales sont ainsi un moyen d'ouvrir le champ des possibles à ces participants sur une activité originale et alternative au modèle économique dominant.

### **Valoriser la 'vélonomie' et le 'faire soi même' :**

Contrairement à un service traditionnel de mécanique, les ateliers ne fonctionnent pas sur un principe de service de réparation 'clé en main'. Leur but est en effet de transmettre des techniques de réparation et d'entretien plus ou moins poussées aux cyclistes. Cette activité est menée dans le but de rendre les acteurs autonomes et elle va à l'encontre des modèles traditionnels dans lesquels les individus sont sans cesse invités à reproduire leur acte de consommation, d'achat de service. On peut ici prendre l'exemple de l'« électronique » croissante des automobiles qui conduit à rendre quasiment impossible toute réparation ou entretien domestique, par un non professionnel. Les propriétaires de ces automobiles sont donc obligés de recourir aux services d'un mécanicien spécialiste pour toute intervention sur leur véhicule, et donc d'effectuer un échange marchand. Contrairement à cela, dans les ateliers vélos, l'idée est qu'à terme, les usagers de l'atelier n'aient plus besoin des services et des conseils des mécaniciens salariés ou bénévoles, qu'ils soient 'vélonomes'.

En plus de l'idée d'autonomie ou 'vélonomie' des usagers, les ateliers mettent en avant l'idée du 'faire soi même' ou 'do it yourself', associé à celles-ci. Par cette notion, les ateliers entendent transmettre l'apprentissage d'un savoir-faire manuel, technique redéployable. Certains associent d'ailleurs l'engouement pour les ateliers vélo au fait que « le vélo est la seule chose qui est encore entretenue par son propriétaire »<sup>21</sup>. Sans aller jusqu'à dire que c'est la « seule chose », nous pouvons affirmer que rare sont les objets encore remis en état par les particuliers. On retrouve ici les considérations émises dans notre paragraphe sur les « 3R », à savoir que la quantité est préférée à la qualité, que les objets ont une durée de vie limitée etc.

Les activités des ateliers vélos vont aussi à l'encontre du modèle dominant dans leur appréhension du temps. Le travail effectué dans les ateliers vélo est chronophage et n'entre pas dans l'idéologie de l'efficacité et de la gestion optimale du temps, qui reviendrait à faire réparer son vélo par un professionnel. Le 'faire soi même' entend donc s'opposer à cette idée

---

<sup>21</sup> Entretien avec Yan, salarié de l'association de Chambéry.



et propose plutôt de prendre le temps d'apprendre, de comprendre, de faire soi-même et de réitérer, c'est un outil d'éducation populaire.

### **Entraide et bénévolat, convivialité et lien social, des outils d'éducation populaire :**

D'une manière générale, « *la notion d'éducation populaire désigne tout un ensemble d'activités péri et post-scolaires, que ces activités aient trait à l'instruction, à l'éducation, à la profession ou aux loisirs* ». Plus particulièrement, « *l'éducation populaire est identifiée par tout projet de démocratisation de l'accès aux savoirs, de diffusion de la connaissance au plus grand nombre. Former des citoyens actifs et responsables par une pédagogie adaptée favorisant la créativité est la finalité de l'éducation populaire.* »<sup>22</sup> Les ateliers vélos sont donc acteurs de l'éducation populaire dans leur objectif de favoriser la 'vélonomie' et le 'do it yourself'. Mais ils remplissent aussi cette fonction par les valeurs qu'ils mettent en avant et les liens sociaux qu'ils créent. « Les ateliers vélos mettent en avant la solidarité, la coopération et la convivialité »<sup>23</sup>. Ils sont des lieux multiculturels, cosmopolites, de dialogue, et la démarche d'entraide, d'échange de pratiques, de conseils, favorise la création de lien social. Plutôt que fournisseurs d'un simple service, les ateliers sont donc des lieux « de sociabilité, d'échange, conviviaux »<sup>24</sup>.

Cette convivialité est un atout et en quelque sorte une nécessité car les adhérents qui apprécient « l'ambiance » de l'atelier sont incités à le fréquenter plus souvent, et deviennent parfois bénévoles, participant à leur tour au fonctionnement du lieu, ils se l'approprient aussi en partie. Ce cercle vertueux est un atout pour les ateliers qui voient ainsi leur fonctionnement s'améliorer grâce à l'engagement de bénévoles réguliers. On peut aussi illustrer le rôle des bénévoles par une citation de Mathieu de l'atelier de Grenoble, affirmant qu'un atelier vélo « ce n'est pas qu'un service, c'est participatif ».

---

<sup>22</sup> Portail des Services de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative en Bourgogne, *Séquence 9 : Regards sur l'histoire de l'éducation populaire*, Séquence établie à partir de textes de B. Cacères, D. Groscolas, R. Labourie, A. Léon et G. Poujol.

<sup>23</sup> Selon l'entretien avec Yan, atelier de Chambéry.

<sup>24</sup> Selon les entretiens au Recycleur, Lyon.

La convivialité des ateliers les amène aussi à devenir de véritables « lieux de vie », les membres des ateliers dans beaucoup de cas « une bande de copains », menant une « expérience sociale »<sup>25</sup>. C'est dans ce sens que l'on peut dire que les ateliers vélo créent de véritables microcosmes, dotés d'une culture propre, qu'ils tentent de transmettre aux nouveaux adhérents.

La culture, c'est-à-dire les normes et les valeurs propres aux ateliers vont à l'encontre des modèles dominants, comme on a pu le voir tout au long de cette partie, qu'il s'agisse d'encourager des échanges autres que marchand, d'encourager la solidarité, la coopération, de mettre en avant l'autonomie et le 'faire soi-même', ou encore de valoriser les déchets et la remise en état d'objets afin de rallonger leur cycle de vie et retarder voire annuler l'acte d'achat.

---

<sup>25</sup> Selon l'entretien avec Mathieu, salarié de l'atelier de Grenoble.

### III. Militantisme et changement social : positionnement des ateliers vélo

Dès nos premiers entretiens, la question de la posture militante des membres des ateliers s'est imposée à nous. A Lyon, alors que nous nous attendions à entendre un discours revendicatif voire contestataire, on nous a présenté l'atelier comme un simple lieu pour « faciliter » la pratique du vélo possédant tous les éléments de remise en cause du modèle dominant que nous avons vu en deuxième partie, mais n'agissant pas sur un mode revendicatif. Nous avons ensuite réalisé que cette posture n'était pas celle de tous les ateliers. L'action militante des ateliers est corrélée avec l'identité des membres, avec leur vision du rôle de l'atelier en matière de transformation sociale, avec ses liens avec les pouvoirs publics... Cette partie a pour but d'analyser la posture des différents ateliers vélo en liant ces divers éléments, toujours sous l'angle de l'innovation sociale.

#### A. Les ateliers vélo et les associations militantes

##### Trois « tribus » ?

Au cours de notre enquête nous avons pu rencontrer ou entendre parler de différents ateliers. Tous ont une position propre quant à la question de leur rôle militant, ce à quoi il faut ajouter le rôle encore différent tenu par les associations de promotion du vélo, souvent liées aux ateliers. Simon Boddy, président du Recycleur, parle de « tribus<sup>26</sup> » pour exprimer ces différences. Selon lui il en existe trois : les « Vélorationnaires », les associations qui font de la « plaidoirie politique », et les ateliers qui forment une troisième « tribu », généralement issues de ces deux mouvements mais n'appartenant ni à l'un ni à l'autre.

La « tribu » des ateliers aurait un objet plus pragmatique, plus axé sur l'action. Ils sont moins dans la revendication politique, pensant que la promotion du vélo peut aussi être efficace en

<sup>26</sup> Selon l'entretien avec Simon Boddy, président du Recycleur, Lyon.

s'adressant directement aux cyclistes, en les rendant opérationnels plutôt qu'en militant, par exemple, pour l'installation de pistes cyclables. Le réseau lui-même n'est pas présenté comme une activité « vélorutionnaire » mais bien comme du « militantisme par l'action », plus « pragmatique »<sup>27</sup>.

Les associations de « plaidoirie politique » sont les associations de promotion de l'usage du vélo, qui ont une activité de lobbying sur les pouvoirs publics afin de créer des infrastructures propres au vélo, ou de création d'événements pour promouvoir ce mode de déplacement.

La Vélorution quant à elle consiste à rassembler une « masse critique », c'est-à-dire rassembler un nombre assez important (de cyclistes en l'occurrence) pour qu'une réaction puisse avoir lieu. « Il faut un nombre suffisant de cyclistes pour circuler en toute sécurité sur la voie publique sans subir le trafic automobile ». Le but étant de créer la circulation, déterminant le trafic et sa vitesse<sup>28</sup>. Elle se manifeste généralement sous la forme d'un cortège de cyclistes festif et bariolé.

Si cette typologie nous semble pertinente, nous devons cependant la nuancer. En effet la plupart des ateliers mêlent les trois approches, et l'atelier de Grenoble illustre particulièrement cette remarque. En effet, le P'tit Vélo dans la Tête organise tous les ans les 'Cyclofolies', véritables fêtes du vélo dans la ville, mais aussi des 'CycloParades' ou des libérations de parkings<sup>29</sup>. Cette dernière forme consiste à mettre un vélo sur chaque emplacement de parking, en payant le ticket de stationnement, afin de montrer la place prise en ville par les voitures et l'usage plus social qui pourrait être fait de cette place si ces voitures étaient remplacées par des vélos.

### **Ateliers vélo et associations de promotion: une relation ambiguë**

Les ateliers cohabitent la plupart du temps dans leur ville avec des associations de promotion de l'usage du vélo. Qu'ils en soient issus, qu'ils en fassent partie ou qu'ils coopèrent avec elles, un équilibre doit être trouvé. A Chambéry, l'atelier la Vélobricolade n'est qu'une

<sup>27</sup> Selon l'entretien avec Julien Allaire, porte parole de l'Heureux Cyclage.

<sup>28</sup> « Nous ne bloquons pas la circulation, nous sommes la circulation. Les voitures ne sont pas dans un bouchon, elles sont le bouchon. » Article « La vélorution et les masses critiques : naissance d'un mouvement », <http://www.heureux-cyclage.org/spip.php?article21>

<sup>29</sup> Selon l'entretien avec Mathieu, salarié du P'Tit Vélo dans la Tête et le site de l'association : <http://www.ptitvelo.net/-La-vie-de-l-association-.html#>

activité de l'association Roue Libre. A Lyon le Recycleur est lié au groupement d'association « Pignon sur Rue<sup>30</sup> » qui assure entre autre ses services de communication, à noter que cette répartition du travail est actuellement remise en question. A Grenoble le P'Tit vélo coordonne parfois ses actions avec celles de l'ADTC, Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes de la région grenobloise. Il est à noter que dans le cas de Grenoble, l'ADTC touche plus de subventions que l'atelier, ce qui inverse le schéma « habituel ». Julien Allaire, porte parole de l'Heureux Cyclage note qu'il peut être problématique de n'avoir qu'une seule structure, au sens où faire partie d'une association plus revendicative peut menacer les subventions des ateliers en cas de litige avec les autorités publiques.

## ***B. Les ateliers et les pouvoirs publics***

Les liens relevés entre ateliers et associations de promotion nous amènent donc à nous pencher sur la question de la relation des ateliers avec les pouvoirs publics. Là encore les membres du réseau d'ateliers avancent de façon disparate.

### **Le soutien financier**

Nous avons pu observer trois cas de figure au cours de notre enquête. A Chambéry, le local de l'association est prêté par la Métropole de Chambéry via un bail précaire, et l'atelier reçoit une subvention de projet. Selon Yan, un des salariés, l'atelier est en quelque sorte un service de l'agglomération géré par l'association<sup>31</sup>. A l'opposé, Un P'tit Vélo dans la Tête, l'atelier grenoblois, a des relations beaucoup plus distendues avec la ville. Ils louent le local de façon autonome et souhaitent recevoir le moins de subventions possible, afin de garder la possibilité d'un discours politique indépendant. Le Chat perché, atelier vélo de Lyon faisant partie de la Friche RVI (un squat composé notamment d'artistes en résidence), est un exemple extrême des relations difficiles qui peuvent exister entre une ville et un atelier, puisque les activités de

<sup>30</sup> Pignon sur Rue est né de la volonté de trois associations lyonnaises : Le Recycleur, Vélos & Chemins de Traverse et La Ville à Vélo. <http://www.pignonsurrue.org/>

<sup>31</sup> Selon l'entretien avec Yan, salarié de Roue Libre, Chambéry.

la plus part des résidents de la Friche RVI et donc de l'Atelier du Chat Perché doivent cesser en mai 2001, sur décision du Tribunal de Grande instance<sup>32</sup>. Enfin, l'atelier du Recycleur présente une situation intermédiaire : son local est prêté par le Grand Lyon, qui demande un retour sous forme de réunions trimestrielles de bilan. De plus, jusque 2008 deux salaires étaient pris en charge par la région Rhône Alpes grâce aux contrats emploi environnement, mais cette aide n'a pas été renouvelée<sup>33</sup>.

On voit bien à travers ces exemples la tension qui existe entre d'un coté le fait de se faire reconnaître d'utilité publique et obtenir des aides pour se développer, et de l'autre le choix de rester indépendant pour continuer à être innovant ou vindicatif. Cet aspect financier est pointé par Chambon, David et Devereux (1982) lorsqu'ils définissent l'innovation sociale<sup>34</sup>. Fanton, Klein et Tremblay (2004) résumant eux leur thèse en identifiant trois aspects : une réponse à une demande sociale, l'amélioration de la qualité de vie et le soutien financier : « *Le troisième aspect est d'ordre économique : pour que les innovations perdurent, il leur faut un soutien financier. Plus les besoins financiers sont importants, plus il est difficile de ne pas faire financer l'expérience sociale par l'État. Se pose alors la question de la difficile relation entre l'innovation sociale et l'État.*<sup>35</sup> »

### **La position du réseau : visibilité et crédibilité**

Le réseau l'Heureux Cyclage se positionne clairement sur la question. Un de ses rôles est de valoriser l'activité des ateliers auprès des collectivités territoriales. En effet celles-ci peuvent voir les ateliers comme des révolutionnaires ou « vélorutionnaires »; le réseau permet de renforcer leur crédibilité et ainsi qu'assurer une communication au niveau national sur leur rôle d'innovation sociale. Le but de cette communication sur la crédibilité est d'obtenir des collectivités locales un local (le plus dur à trouver pour les ateliers et surtout le plus dur à financer), un accès autorisé aux déchèteries, et enfin des subventions.

---

<sup>32</sup> « L'atelier du chat perché touché par l'incendie de la Friche RVI », site de l'Heureux Cyclage, <http://www.heureux-cyclage.org/spip.php?article342>

<sup>33</sup> Rapport moral du Recycleur 2008.

<sup>34</sup> Chambon, J.L., David, A., Devereux, J.M., 1982, *Les innovations sociales*. Paris, PUF (Que sais-je ? 2014)

<sup>35</sup> Fontan JM, Klein JL, Tremblay DG, 2004, « Innovation et société : pour élargir l'analyse des effets territoriaux de l'innovation », *Géographie, Économie, Société* n°6 (2004) p.115–128.

Dans ce but le réseau met en avant les emplois créés par les ateliers (une trentaine en France) et leur rôle complémentaire à celui des vélocistes et des vélos en libre en service<sup>36</sup>. Le magazine *Vélocité* est un de leurs supports de communication, mais l'objectif est surtout de toucher les médias nationaux, soit par des actions nationales, soit par un renvoi sur les autres ateliers du réseau national, lorsqu'un atelier local est médiatisé, comme le cas de Récup'R à Bordeaux, au journal télévisé de TF1 durant l'été 2010<sup>37</sup>.

Le rôle du réseau est donc entre autre « d'institutionnaliser » le modèle des ateliers. En effet « *L'innovation (...) n'est pas nécessairement en rupture avec les grandes institutions, ce qui permet qu'elle puisse remonter la filière institutionnelle et provoquer des changements au sein de cette dernière* » on peut ainsi parler de « la déviance qui en arrive à faire tendance »<sup>38</sup>. C'est là une des caractéristiques de l'innovation : elle n'est pas destinée à rester une marginalité mais à se reproduire dans la société, à diffuser un modèle.

### **C. La diffusion du modèle**

#### **Innovation sociale et changement social**

Lorsqu'en 1976 la revue *futurible* s'interroge sur la notion d'innovation sociale, Jean Michel Belorgey précise que, comme l'innovation technologique, elle implique l'idée de série. Ce n'est pas une stratégie de rupture mais de reproduction, c'est-à-dire « *une reconduction de l'organisation sociale* » : « *elle peut supposer une certaine rupture avec les conduites ou les réalisations antérieures mais elle exclu au moins largement une remise en cause du système économique social et juridique*<sup>39</sup>. » Cette idée interroge le lien qui existe entre innovation sociale et mouvement sociaux. Cependant, le contexte a évolué, et les positions des chercheurs aussi : l'heure n'est plus à trouver une alternative à la révolution et l'innovation

<sup>36</sup> Julien Allaire, 2010, « l'Heureux Cyclage : « le vélo ESS plutôt que le VLS » », *Vélocité* n°108, p.4-5.

<sup>37</sup> Selon l'entretien avec Julien Allaire, porte parole du réseau l'Heureux cyclage.

<sup>38</sup> Fontan JM, Klein JL, Tremblay DG, 2004, « Innovation et société : pour élargir l'analyse des effets territoriaux de l'innovation », *Géographie, Économie, Société* n°6 (2004) p.115-128 p.124.

<sup>39</sup> Belorgey J-M.,1976, « L'innovation sociale, essai de clarification », Poquet G.(Ed), 1976, *L'innovation sociale pour quoi faire ?*, Paris : Association internationale futurible p.19-22, p.20.

sociale peut désormais être considérée comme la mise en œuvre concrète des revendications d'un groupe : « *La revendication représente l'expression collective de la pensée critique(...). La revendication peut comporter une défense ou la promotion d'une idée qui, elle, peut devenir une innovation. Autrement dit, l'innovation va plus loin que le potentiel de changement (la revendication) et concerne également sa concrétisation*<sup>40</sup> ». Chambon, David et Tremblay résument cette position : l'innovation sociale va « de la prise de conscience à la prise de pouvoir<sup>41</sup> ». Rappelons que pour Schumpeter, un des premiers théoriciens de l'innovation<sup>42</sup>, celle-ci se différencie de l'invention par le fait qu'elle soit diffusée, mise en pratique et commercialisée. La revendication serait donc en quelque sorte l'invention, et l'innovation sociale sa mise en œuvre.

### **Ateliers vélo et généralisation possible**

Le souci de diffuser le modèle des ateliers vélo est peut être ce qui différencie le plus la « tribu » des ateliers des autres. En effet les ateliers sont un concept exportable dans toutes les villes, apportant un réel plus à l'usage du vélo, mais sans remettre en question l'organisation générale des villes : il ne demande pas par exemple la suppression des parkings de centre ville. On est donc bien dans l'innovation sociale, et plus dans la revendication. C'est ce qui explique les différences des ateliers vélo avec les associations de promotion de l'usage du vélo ou les vélorutionnaires.

De plus le concept des ateliers vélo est aussi déclinable. Julien Allaire explique ainsi que les ateliers sont plus proches, dans leurs principes, des jardins partagés ; tandis que la Vélorution qui s'inscrit dans un mouvement politique plus vaste est plus proche de mouvements comme Sortir du Nucléaire<sup>43</sup>. Les ateliers et les jardins partagés partagent les mêmes idées d'apprentissage individuel, de redécouverte de savoir-faire et d'autonomie. Le concept est aussi applicable à d'autres produits pour qu'ils aient une durée de vie rallongée. C'est le cas

---

<sup>40</sup> Comeau Y, 2004, « Les contributions des sociologies de l'innovation à l'étude du changement social », Yvan Comeau (dir), *Innovations sociales et transformations des conditions de vie*, Actes du colloque tenu à l'Université Laval, le 16 avril 2004, Cahiers du CRISES, Collection Études théoriques – n° ET0418, p.40.

<sup>41</sup> Chambon, J.L., David, A., Devereux, J.M., 1982, *Les innovations sociales*. Paris, PUF (Que sais-je ? 2014).

<sup>42</sup> Schumpeter J., 1911 *Théorie de l'évolution économique : recherches sur le profit, le crédit, l'intérêt et le cycle de la conjoncture*, Paris : Dalloz, 1999.

<sup>43</sup> Selon l'entretien avec Julien Allaire, porte parole de l'Heureux Cyclage.



par exemple à Bordeaux où l'atelier Vélo Récup'R est porté par une Ressourcerie qui monte également un projet d'atelier couture. Les ateliers vélo se diffusent donc dans leur forme initiale de façon géographique, mais leur concept se diffuse aussi dans d'autres secteurs. C'est sans doute en cela qu'ils sont réellement une innovation sociale.

## Conclusion

---

A travers cette enquête sur les ateliers vélos, il a été démontré qu'ils représentaient bien une innovation sociale. En effet, ils comblent une demande sociale en proposant une réponse originale « par le bas », ancré dans le contexte local. Ils offrent ainsi un service de proximité et mettent en avant l'accessibilité géographique et pécuniaire de celui-ci. Des relations partenariales, notamment avec les pouvoirs publics, leur assurent une pérennité financière, mais sont aussi l'expression de leur volonté d'engager des rapports autres que concurrentiels (coopération avec les vélocistes, mutualisation des bonnes pratiques dans un réseau national etc.). On a aussi vu que leur organisation va à l'encontre des modèles dominants de consommation, de production et d'échanges. A travers leur activité ils proposent donc une transformation des modes de vie, que d'autres associations promeuvent par d'autres moyens.

On a donc vu que les ateliers vélo étaient une innovation sociale porteuse de valeurs transformatrices dont la portée actuelle est limitée à une trentaine de zones géographiques, dont des ateliers en Belgique. Le réseau l'Heureux Cyclage est donc plus qu'un réseau national et il espère toucher davantage les autres nations francophones, notamment en Afrique.

## Bibliographie

### Ouvrages :

Augé M., 2008, *Eloge de la Bicyclette*, Paris : Payots et Rivages.

Chambon, J.L., David, A., Devereux, J.M., 1982, *Les innovations sociale*, Paris, PUF (Que sais-je ? 2014).

Schumpeter J., 1911 *Théorie de l'évolution économique : recherches sur le profit, le crédit, l'intérêt et le cycle de la conjoncture*, Paris : Dalloz, 1999.

### Articles :

Allaire J., 2010, « l'Heureux Cyclage : "le vélo ESS plutôt que le VLS" », *Vélocité* n°108, pp.4-5.

Andrew, C., Klein, J.-L., 2010, "Social Innovation: What is it and why is it important to understand it better". *Cahiers du Centre de recherche sur les innovations sociales (CRISES), Collection Études théoriques*, n° ET1003. Disponible en ligne sur : <http://www.crisis.uqam.ca/publications/upload/files/publications/etudes-theoriques/ET1003.pdf> [consulté le 10/01]

Belorgey J.-M., 1976, « L'innovation sociale, essai de clarification », Poquet G.(Ed), 1976, *L'innovation sociale pour quoi faire ?*, Paris : Association internationale futurible pp.19-22.

Comeau Y, 2004, « Les contributions des sociologies de l'innovation à l'étude du changement social », Yvan Comeau (dir), *Innovations sociales et transformations des conditions de vie*, Actes du colloque tenu à l'Université Laval, le 16 avril 2004, *Cahiers du Centre de recherche sur les innovations sociales (CRISES), Collection Études théoriques – n° ET0418*, p.29-41  
Disponible en ligne sur : <http://www.crisis.uqam.ca/publications/etudes-theoriques.html?start=60> [consulté le 12/01]

Fontan J.-M., Klein J.-L., Tremblay D.-G., 2004, « Innovation et société : pour élargir l'analyse des effets territoriaux de l'innovation », *Géographie, Économie, Société* n°6 (2004) p.115–128.

Portail des Services de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative en Bourgogne, *Séquence 9 : Regards sur l'histoire de l'éducation populaire*, Séquence établie à partir de textes de B. Cacérés, D. Groscolas, R. Labourie, A. Léon et G. Pujol., Disponible en ligne : [http://www.bourgogne.jeunesse-sports.gouv.fr/download/education\\_pop/education\\_populaire.pdf](http://www.bourgogne.jeunesse-sports.gouv.fr/download/education_pop/education_populaire.pdf) [consulté le 15/01/2011]

## **Sites consultés :**

CRISES Centre de Recherche sur les Innovations Sociales

<http://www.crises.uqam.ca/>

L'Heureux Cyclage, réseau francophone des ateliers vélo

<http://www.heureux-cyclage.org/>

Un P'Tit Vélo dans la Tête, atelier de Grenoble

<http://www.ptitvelo.net/>

Roue Libre, association de Chambéry hébergeant la Vélobricolade

<http://rouelibre.free.fr/>

Le Recycleur, atelier de Lyon

<http://www.pignonsurrue.org/spip.php?rubrique10>

Wiklou

<http://www.wiklou.apinc.org/index.php?title=Accueil>

Le club des villes et des territoires cyclables

[http://www.villes-cyclables.org/?mode=velo\\_en\\_chiffres](http://www.villes-cyclables.org/?mode=velo_en_chiffres)

## **Documents fournis par les enquêtés :**

*L'économie du vélo en France : Le Vélo un moteur économique*, diaporama de la 12<sup>ème</sup> journée d'études de la FUBicy – Srasbourg 2010, réalisée par Inddigo, ingénieries du développement durable.

Plaquette de présentation de l'activité de l'atelier de Lyon, Le Recycleur.

Rapport Moral 2008 de l'atelier de Lyon, Le Recycleur.

Résultats de l'enquête réalisée par des étudiants de l'IUT A de l'université Lyon 1, sur les adhérents de l'association Roue Libre, de Chambéry, présentés à l'assemblée générale du 30 avril 2010.

Résultats de l'enquête réalisée en interne sur les 'Déplacements générés par l'atelier le Recycleur', de Lyon.

## Table des matières

<b>Sommaire</b> .....	<b>2</b>
<b>Résumé</b> .....	<b>3</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>4</b>
<b>I. Les ateliers vélo, facilitateurs de l'usage du vélo</b> .....	<b>6</b>
<i>A. La pratique du vélo</i> .....	6
<i>B. Description d'un atelier : Le Recycleur</i> .....	7
<i>C. Les ateliers vélos : une réponse de proximité à une demande sociale</i> .....	8
Une demande des cyclistes.....	9
Une implantation locale.....	10
<b>II. Une organisation originale, à l'encontre des modèles dominants</b> .....	<b>11</b>
<i>A. Un modèle d'activité économique alternatif</i> :.....	11
Encourager les '3 R' :.....	11
Une activité complémentaire à l'existant plutôt que concurrente :.....	12
L'association comme forme d'organisation la plus fréquente, la non lucrativité comme principe :.....	14
Gratuité, participation, mutualisation : un wikipédia du vélo :.....	14
<i>B. Insertion, lien social et éducation populaire</i> :.....	15
Animation socioéducative et insertion :.....	15
Valoriser la 'vélonomie' et le 'faire soi même' :.....	16
Entraide et bénévolat, convivialité et lien social, des outils d'éducation populaire :.....	17
<b>III. Militantisme et changement social : positionnement des ateliers vélo</b> .....	<b>19</b>
<i>A. Les ateliers vélo et les associations militantes</i> .....	19
Trois « tribus » ?.....	19
Ateliers vélo et associations de promotion: une relation ambiguë.....	20
<i>B. Les ateliers et les pouvoirs publics</i> .....	21
Le soutien financier.....	21
La position du réseau : visibilité et crédibilité.....	22
<i>C. La diffusion du modèle</i> .....	23
Innovation sociale et changement social.....	23
Ateliers vélo et généralisation possible.....	24
<b>Conclusion</b> .....	<b>26</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>27</b>