

VetAgro Sup – Mai 2016

Synthèse Bibliographique

Les ateliers vélos au cœur du développement de nouvelles formes économiques et au service du développement des mobilités durables



VetAgro Sup
Campus Agronomique de Clermont



BOUTIQUE DES SCIENCES
UNIVERSITÉ DE LYON

Bruno Ferrand
Tuteur : Olivier Aznar

Table des matières

I.	Présentation de la recherche documentaire	2
1.	Mots clés retenus.....	2
2.	Stratégie de recherche documentaire	2
3.	Exemple de fiche de lecture	3
II.	Synthèse bibliographique	6
A.	Les ateliers vélos au cœur du développement de nouvelles formes économiques ..	6
A.1.	L'économie sociale et solidaire	6
A.1.1.	L'économie sociale et solidaire, des formes d'économie centrées sur l'humain et son environnement	6
A.1.2.	L'économie sociale et solidaire, une économie alternative qui progresse.....	7
A.2.	L'économie circulaire.....	8
A.2.1.	L'économie circulaire, une économie de la revalorisation.....	8
A.2.2.	L'économie circulaire, une économie qui a de la ressource.....	9
A.3.	L'économie de la fonctionnalité et de la coopération.....	10
B.	Le vélo, un objet <i>des</i> mobilités	11
B.1.	Le vélo, un objet multiple	11
B.1.1.	Le vélo, un objet aux différents usages.....	11
B.1.2.	Le vélo, un objet économique.....	12
B.1.3.	Le vélo, un objet politique	12
B.2.	Le vélo, au cœur <i>des</i> mobilités	13
B.2.1.	Le vélo, au cœur de la mobilité.....	13
B.2.2.	Le vélo, au cœur de l'éco-mobilité	14
B.2.3.	Le vélo, au cœur des mobilités actives	14
	Conclusion.....	15
	Références	16

I. Présentation de la recherche documentaire

1. Mots clés retenus

Pour cibler ma recherche documentaire j'ai identifié certains mots clés en lien avec mon sujet de stage : « Etude des facteurs d'évolution d'un contexte coopératif à une situation de concurrence et anticipation des impacts : le cas d'ateliers d'autoréparation de vélos sur la métropole de Lyon ». Ces mots clés m'ont servi à rechercher des documents dans les différents moissonneurs et bases de données mobilisés (cf. stratégie de recherche). Ces mots clés ont pu être utilisés seuls ou en combinaison avec d'autres. Les voici :

Mobilité durable (sustainable transport) ; vélo / bicyclette (bike / bicycle) ; coopération (cooperation) ; concurrence (competition) ; économie circulaire (circular economy) ; économie sociale et solidaire (social solidarity economy) ; économie de la fonctionnalité (service economy) ; réemploi (reuse).

Mes recherches ont ciblé des travaux en langue française et en langue anglaise, cela explique les termes anglais entre parenthèses.

2. Stratégie de recherche documentaire

Après avoir ciblé les mots clés, j'ai recherché des documents en lien avec ceux-ci. Ces documents sont de différentes natures mais mes recherches se sont concentrées principalement sur les thèses de doctorat, les articles scientifiques, les rapports publics, les rapports de grande institution en rapport avec le sujet. Ces types de documents sont ciblés en priorité car ils ont l'avantage d'être exhaustifs, de présenter des données argumentées, de citer leurs sources et d'être assez facilement accessibles en ligne. En plus de ces sources en ligne, j'ai eu accès à la base de données du centre de documentation de Pignon Sur Rue, la maison du vélo de Lyon ainsi qu'aux suggestions des professeurs suivant mon stage, Olivier Aznar et Sophie Peillon.

Ces recherches documentaires pour la réalisation de cette synthèse entrent dans le cadre des recherches pour identifier des sources bibliographiques pour tout mon stage. Je ne présenterai donc pas toutes les références identifiées mais seulement celles que j'ai ciblé comment étant fondamentales pour répondre au sujet de synthèse que j'ai choisi. Ce sujet étant : « Les ateliers vélos au cœur du développement de nouvelles formes économiques et au service du développement des mobilités durables ».

En ce qui concerne les moissonneurs et bases de données utilisés, j'ai tout d'abord utilisé Google Scholar qui permet d'avoir des résultats larges sur les mots clés sélectionnés. Puis j'ai spécifié mes recherches de thèses sur le sujet avec tel-archives, pour les articles de revue j'ai utilisé différentes bases de données dont sciences direct, web of science, cairn et HAL.

Les bibliographies de certains de ces documents ont également été utilisées pour obtenir d'autres sources sur le sujet.

3. Exemple de fiche de lecture : « Economie des res derelictae et gestion solidaire des déchets. Les écocycleries, des entreprises d'appropriateurs solidaires »

3.1. Références

Pascal Glémain (2013), « Economie des res derelictae et gestion solidaire des déchets. Les écocycleries, des entreprises d'appropriateurs solidaires », *Management & Avenir* 2013/7 (N°65), p. 154-168.

3.2. Nature du document

Article scientifique

3.3. Question centrale (sociale ou théorique) ou problématique

Sommes-nous en mesure de comprendre et d'expliquer, au prisme de l'approche néo-institutionnelle de l'auto-organisation et de l'auto-gouvernance, comment ces groupes d'appropriateurs s'organisent dans le cadre de la gestion de cette forme particulière de ressources communes que sont les déchets ?

3.4. Objet de l'analyse

Comprendre l'organisation des écocycleries et leur intérêt sociétal et social.

3.5. Hypothèses ou concepts testés

La théorie d'E. Ostrom contribue à répondre à la problématique.

3.6. Plan

1. De l'analyse de l'auto-organisation et de l'autogouvernance dans la gestion des ressources communes : le cas des appropriateurs solidaires « écocycleries »

- 1.1. Le problème des engagements crédibles dans la gestion locale des « abandonnés »
- 1.2. L'ESS et la gestion des déchets en zone estuarienne : vers un projet de développement local socialement soutenable, économiquement viable et physiquement durable ?

2. De la question de la survie des écocycleries en tant qu'appropriateurs institutionnalisés des res derelictae

- 2.1. Economie (para)publique ou économie solidaire ? La maison des écocycleries
- 2.2. Interroger les conditions de la formalisation et de la pérennisation de cette forme « solidaire » de gestion des déchets en zone estuarienne

3.7. Difficultés soulevées ou pistes qui restent à éclaircir (i) selon les auteurs, (ii) selon moi

- (i) Problèmes de financement des structures de l'ess
- (ii) Eclaircir les domaines d'activité et le statut d'intérêt public des acteurs du réemploi. Assurer la viabilité de ces structures.

3.8. Principaux travaux auxquels les auteurs font référence

Colin B., Gardin L., Laville J.-L. (1995), *Economie des services de proximité*, Editions du CRIDA-LSCI-CNRS, avec le concours de la CDC, 241 p.

Orstrom V., Tiebout C.-M., Warren R. (1961), "The Organization of Government in Metropolitan Areas: A Theoretical Inquiry", *American Political Science Review*, 55: p.831-842.

Ostrom E. (2010), *Gouvernance des biens communs*. Pour une nouvelle approche des ressources naturelles, De Boeck (révision scientifique de L. Baechler).

3.9. Résumé de l'auteur (si disponible)

La gouvernance des biens communs théorisée par Elinor Ostrom propose une approche institutionnelle de l'étude de l'auto-organisation et de l'autogouvernance dans les situations de ressources communes. Dans la lignée de ses travaux et de ceux qui concernent l'approche institutionnaliste de l'économie des déchets, nous proposons dans le cadre de cet article de comprendre les fondements et les modalités du modèle économique des appropriateurs solidaires, en tant que gestionnaires des res derelictae dans un objectif solidaire de consolidation non seulement d'une activité d'insertion par l'activité économique portée par certaines écocycleries solidaires, mais aussi d'intégration des publics moins favorisés par l'accès à des biens communs d'occasion revalorisés. A leur étude, nous aboutissons à deux enseignements. D'une part, nous disposons d'une innovation socioéconomique territorialisée dans la gestion des déchets. D'autre part, cette innovation participe à la dynamique du dialogue social territorial élargi à la source d'un nouveau modèle de développement local, socialement soutenable, respectueux de l'environnement, mais de plus en plus contraint dans sa dimension économique.

3.10. Notre résumé ou synthèse du document

Ce document s'interroge sur une lecture du fonctionnement des acteurs solidaires du réemploi par le prisme de la gouvernance des biens communs selon Elinor Ostrom. Il définit les contours du périmètre d'action et d'influence de ces acteurs et posent les limites et leviers de leurs actions.

3.11. Citations pertinentes

« A l'instar des ressourceries/recycleries au Québec, le secteur de l'ESS en environnement combine les viabilités économique (rechercher de l'auto financement au-delà des subventions publiques afin de ne plus être dépendant des alternances politiques), sociale (insérer les personnes fragilisées en leur offrent des emplois pérennes de qualité) et environnementale (transformer les déchets, informer et former les citoyens, raisonner l'utilisation des ressources). Cette combinaison doit permettre de promouvoir un modèle d'économie plurielle des déchets, transformant le déchet en quelque chose qui n'est plus « éminemment répugnant, car étranger et inconnu » (Meyronneinc, 1993, 8). »

« L'activité des écocycleries répond a priori d'un modèle « d'économie publique ponctuelle, obéissant à un critère de rentabilité sociale nette maximale » (Benard, 1985, 298). Elle se définit alors comme :

- une économie de « production de biens collectifs (purs ou mixtes), ou dotés de fortes externalités, ou bien ayant recours à de substantiels financement publics »,
- une économie dont les « choix portent sur des projets ou des groupes de projets précis en concurrence pour atteindre un même ensemble d'objectifs définis »,
- une économie dans laquelle « les avantages et les coûts, certes évalués monétairement, tiendront compte le mieux possible des externalités et des éléments non marchands, qu'ils seront donc des avantages et coûts « sociaux » et non « privés », au sens de la théorie du bien-être »

II. Synthèse bibliographique

Sujet : Les ateliers vélos au cœur du développement de nouvelles formes économiques et au service du développement *des* mobilités durables

Les ateliers d'auto-réparation de vélos sont au croisement de deux thèmes en plein développement : les nouvelles formes économiques et les mobilités durables. Cette synthèse bibliographique a pour vocation d'appréhender ces deux thèmes. Ces deux thèmes sont présentés ici séparément mais s'entrecroisent à de nombreux niveaux. Les ateliers d'auto-réparation de vélos sont au carrefour de ces notions et sont donc directement liés à ces thématiques. L'objet ici est de comprendre ces thèmes dans leur globalité et non par le seul prisme de l'auto-réparation de vélos, ce travail se trouvera dans mon mémoire de stage. Cette synthèse prédispose d'une compréhension globale des thématiques économiques et de la place du vélo en France. En ce qui concerne les nouvelles formes économiques, les ateliers d'auto-réparation sont liés à l'économie sociale et solidaire, l'économie circulaire et l'économie de la fonctionnalité. Il sera sujet ici de définir ces termes et d'appréhender leur évolution. Par la suite, nous verrons que le vélo est un objet *des* mobilités.

A. Les ateliers vélos au cœur du développement de nouvelles formes économiques

Les ateliers sont à la croisée des chemins de nouvelles formes économiques, que ce soit l'économie sociale et solidaire (ESS) avec l'humain et les relations sociales au centre de l'activité, l'économie circulaire avec la réparation et le réemploi ou l'économie de la fonctionnalité avec les prestations de services.

A.1. L'économie sociale et solidaire

Les ateliers vélos sont des lieux de rencontre, accessibles à tous pour des prix bas. Ils recentrent l'humain au cœur de leur activité par le lien social et le développement de savoir-faire et de connaissances. En cela ils sont au cœur de l'économie sociale et solidaire. Mais comment définir précisément l'ESS ? Quels en sont les perspectives, les atouts et les limites ? Cette sous-partie a pour objet de cerner les contours de l'ESS.

A.1.1. L'économie sociale et solidaire, des formes d'économie centrées sur l'humain et son environnement

Le terme d'économie sociale et solidaire apparaît dans les années 70 et rassemblent au départ les mutuelles, les associations et les fondations. Par la suite, l'économie de l'insertion par l'activité se retrouve dans la notion d'ESS, elle vient alors en réaction à la crise. Aujourd'hui, elle regroupe en plus les activités à vocations équitables et de productions soutenables (Frémeaux, 2013). Vercarmer (2010) confirme cette idée en expliquant qu'il s'agit souvent d'initiatives de « services d'intérêt général traditionnellement à faible dimension marchande », notant cependant que certaines initiatives sont tout de même « marquées par leur insertion dans l'univers concurrentiel classique ». L'ESS regroupe alors des organismes à statuts particuliers qui se veut non lucratif et démocratique et qui ont un objet d'utilité sociale ou environnementale. (Frémeaux, 2013). Les organismes de l'ESS mettent donc au cœur de leurs

problématiques l'humain et son environnement. Cela est la caractéristique principale de l'ESS. Glémain (2013) précise que « le secteur de l'ESS en environnement combine les viabilités économique [...], sociale [...] et environnementale. ». Le secteur de l'ESS se présente alors d'utilité sociale et environnementale qui repose sur plusieurs critères : la réduction des inégalités économiques et sociales, la solidarité, l'amélioration des conditions du développement durable. (Frémeaux, 2013). « C'est dans ce contexte que le secteur de l'ESS considère qu'il constitue un modèle alternatif qui pourrait permettre de surmonter la crise et constituer une référence pour le nouveau modèle de développement à concevoir pour les décennies à l'avenir. » (Vercamer, 2010). Ce modèle alternatif, le devient de moins en moins car, nous allons le voir, le secteur de l'ESS prend un poids de plus en plus important dans l'économie globale.

A.1.2. L'économie sociale et solidaire, une économie alternative qui progresse

Le PIB comme principal indicateur économique est souvent remis en question, notamment par les acteurs de l'ESS mais selon les chiffres de l'INSEE en 2006, l'ESS représente entre 7% et 8% du PIB et emploie un salarié sur dix en France (Vercamer, 2010). Vercamer (2010) continue en expliquant que les associations sont le principal employeur de l'ESS (trois quarts des salariés de l'ESS). Si on prend compte la partie réemploi et réutilisation de l'ESS, ce qui concerne les ateliers vélos, son chiffre d'affaire en 2013 est autour de 300 millions d'euros par an. Montant qui a augmenté de 30% entre 2009 et 2013 (ADEME, 2014). L'ESS est donc en pleine croissance même si on ne prend que des indicateurs économiques classiques. En plus de cela, cette approche « ne rend pas compte de toute la richesse produite par les associations, elle ne valorise pas les contributions bénévoles » (Vercamer, 2010). Vercamer estime que la contribution des bénévoles en 2010 est équivalente à 935 000 emplois en temps plein, ce qui selon lui représente un « doublement du volume des ETP ». L'implication de l'ESS dans le fonctionnement de l'économie globale est ainsi tout à fait sous-évaluée. Frémeaux (2013) fait le même constat mais va encore plus loin en expliquant que le PIB ne prend pas non plus en compte l'activité domestique ou l'entraide de voisinage, ce qui peut également relever de l'ESS sans qu'il s'agisse d'actes bénévoles formels.

Selon Glémain (2013) l'activité des acteurs du réemploi dans le cadre de l'ESS se définit notamment par une économie de production de biens collectifs, une économie dont les avantages et les coûts prennent le plus possible en compte les externalités et les éléments non marchands. On voit alors encore une fois que les acteurs de l'ESS (et notamment ceux du réemploi, comme les ateliers) permettent de dépasser le cadre de l'économie classique et sont en cela sont une véritable alternative au cadre classique. De plus Vercamer (2010) précise que « Les acteurs de l'économie sociale ont été souvent des pionniers, faisant preuve d'innovation et de créativité pour répondre à nombre de besoins existants ou émergents de notre société. » Ce qui place les acteurs de l'ESS au cœur du progrès, mais au sens d'un progrès social et environnemental. Frémeaux (2013) précise que ces acteurs portent la promesse d'une économie centrée sur l'humain et l'emploi plus que sur le profit ainsi que la coopération et le local plus que l'hyper-concurrence. En cela l'ESS est porteuse de sens. Sur la notion de local, l'Ademe (2015) ajoute que l'ESS développe « des modèles adaptés au bassin de vie ». Ce qui est une marque de progrès social quand le système mondialisé classique entraîne une homogénéisation et ainsi une potentielle inadéquation des pratiques. De plus Frémeaux (2013) ajoute que l'ESS « quand elle se trouve étroitement associée à la production des biens publics, ce qui est souvent le cas dans sa dimension associative, joue bien souvent un rôle d'aiguillon des décideurs publics, en particulier sur les territoires. » L'ESS permet ainsi de tisser du lien et d'apporter une certaine cohésion locale.

Le secteur de l'ESS, et notamment dans le cadre du réemploi ce que nous allons voir par la suite en lien avec l'économie circulaire, est aujourd'hui en pleine phase de professionnalisation. L'Ademe (2015) précise que les structures de l'ESS cherchent à mieux piloter leurs projets et à améliorer le suivi de leurs activités.

A.2. L'économie circulaire

Réparer, réemployer, réutiliser, trois notions fondamentales de l'économie circulaire. L'objet premier des ateliers vélos est la réparation de bicyclette. Une fonction de réemploi est également présente dans l'activité des ateliers avec l'utilisation pour la réparation de pièces issues de dons ou récupérées en déchetterie. En cela les ateliers sont au cœur de l'économie circulaire.

A.2.1. L'économie circulaire, une économie de la revalorisation

L'Ademe (2015) définit les trois fondements de l'économie circulaire (réemploi, réparation, réutilisation) comme suit : « le réemploi est l'opération par laquelle un produit est donné ou vendu par son propriétaire initial à un tiers qui, a priori, lui donnera une seconde vie. [...] Le terme de réparation est utilisé dans son sens « commun » de remise en fonction d'un bien. » La réutilisation est « une opération en plusieurs étapes qui s'amorce lorsque le propriétaire d'un bien usagé s'en défait sans le remettre directement à une structure dont l'objet est le réemploi » (ADEME, 2015). De manière générale, le réemploi correspond à la valorisation à ce qu'on a pu considérer jusqu'à un certain temps comme un déchet. L'Ademe (2015) précise d'ailleurs en citant l'ordonnance n°2010-1579 du 17 décembre 2010 relative aux déchets que « le réemploi fait partie intégrante de la prévention des déchets ». Depuis cette ordonnance, il existe une hiérarchie des modes de gestion des déchets avant le recyclage et l'élimination. Il s'agit du réemploi et de la réutilisation. Cette ordonnance a été émise en réponse à la directive cadre européenne 2008/98/CE du 19 novembre 2008 qui prévoit que chaque Etat membre « élabore et mette en œuvre une planification nationale relative à la prévention des déchets » (ADEME, 2015). De façon plus globale, Perret (2014) nous explique qu'une définition de l'économie circulaire a été adoptée par l'Assemblée Nationale et est la suivante : « La transition vers une économie circulaire appelle une consommation sobre et responsable des ressources naturelles et des matières premières primaires ainsi que, en priorité, un réemploi et une réutilisation et, à défaut, un recyclage des déchets, des matières premières secondaires et des produits. La promotion de l'écologie industrielle et de la conception écologique des produits, l'allongement de la durée du cycle de vie des produits, la prévention des déchets, des polluants et des substances toxiques, le traitement des déchets en respectant la hiérarchie des modes de traitement, la coopération entre acteurs économiques à l'échelle territoriale pertinente, le développement des valeurs d'usage et de partage et de l'information sur leurs coûts écologique, économique et social contribuent à cette nouvelle prospérité. »

On voit ainsi que l'économie circulaire comme officiellement définie prend d'avantages en considération le réemploi et la réutilisation que la réparation. Cela s'explique du fait que la réparation s'effectue tout au long de la vie de l'objet et non en fin de vie. La réparation allonge la durée de vie de l'objet mais ne lui donne pas une seconde vie même si certaines réparations peuvent faire intervenir des pièces issues du réemploi. De plus le réemploi et la réutilisation impliquent un changement de propriétaire de l'objet, ce qui n'est pas le cas de la réparation. L'auto-réparation, comme présente au sein des ateliers vélos est un type de réparation particulier et est défini par l'Ademe (2015) comme : « des réparations effectuées par le détenteur du bien ou par son entourage. Deux filières d'auto-réparation se distinguent : la première comprend les réparations faites à domicile ou au domicile de l'entourage et la seconde

filière concerne l'autoréparation chez un « professionnel » (comme les ateliers vélos par exemple.)

A.2.2. L'économie circulaire, une économie qui a de la ressource

L'économie circulaire a de la ressource, et cela dans les deux sens du terme. C'est une économie en pleine progression et qui a encore une marge de manœuvre et c'est une économie qui s'appuie sur une ressource très importante : les déchets.

On peut séparer en deux catégories les acteurs du réemploi : le secteur de l'ESS (30% du chiffre d'affaire et 73% de l'emploi) et le secteur de l'occasion (Perret, 2014). Perret précise également que les produits les plus concernés par le réemploi sont les vêtements, l'électroménager, les meubles, les équipements de loisirs, les livres et CD. Il estime à un bien sur dix en fin de vie qui fait l'objet de réemploi et que le chiffre d'affaire global est de l'ordre de grandeur du milliard d'euros. Le réemploi n'est donc pas du tout négligeable et entraîne ainsi des enjeux forts. Selon l'Ademe (2014) en 2012 et en France, environ 9.3 millions de tonnes de déchets faisait partie de catégories qui font l'objet d'un réemploi ou d'une réutilisation mais que seulement 10% ont été réutilisé ou réemployé. Cela montre l'importante marge de manœuvre pour le secteur du réemploi. Si le réemploi et ainsi l'économie circulaire sont favorisés dans l'avenir, il y aura des modifications dans la répartition du travail, notamment due à l'allongement de la durée de vie des produits. L'emploi industriel est menacé mais l'emploi de service se verrait renforcé. L'avantage de l'emploi de service est qu'il est très difficilement délocalisable (Perret, 2014). Cela est un argument de poids pour la politique du développement de filières de réemploi et prouve un peu plus le potentiel de progression de l'économie circulaire dans son ensemble.

En ce qui concerne le milieu du vélo, Atout France (2009) remarque que « la France bénéficie paradoxalement à la fois d'une consommation de vélo par habitant très élevée (4ème rang mondial) mais d'un usage faible et d'une durée de vie par vélo limitée. » Cela s'explique par un faible niveau de gamme des vélos et a un impact sur les besoins de réparation qui sont plus importants mais avec des clients peu enclins à accepter un prix élevé de la réparation. Cela a indirectement un effet positif sur les ateliers d'auto-réparation de vélos qui présente des prix d'adhésion et de pièces bas. L'Heureux Cyclage (2013) estime à un million et demi le nombre de vélos détruits chaque année et estiment que 70 % des vélos récupérés pourraient être réparés. Ce chiffre est très important et l'objectif de ce réseau est de le réduire au maximum et que les vélos soient plutôt destinés aux voies du réemploi et de la réutilisation. En cela de nombreux ateliers vélos en France ont un rôle de recyclerie, c'est-à-dire « un centre qui a pour vocation de collecter des biens ou équipements encore en état de fonctionnement mais dont les propriétaires souhaitent se séparer, de les remettre en état pour les revendre d'occasion à des personnes ayant des revenus modestes, ou d'en récupérer les matériaux pour l'industrie du recyclage. » (ADEME, 2014). Les ateliers présentant une activité de recyclerie « mettent en œuvre des partenariats avec les collectivités en charge de gérer les déchèteries de leurs territoires. Collectivités et ateliers vélo contractualisent leurs engagements via des conventions qui fixent les modalités de récupération. [...] L'organisation d'un tel système de récupération se caractérise dans les déchèteries concernées par la mise en place d'un espace de stockage dédié, que l'on peut qualifier de « zone de réemploi ». Parfois partagé avec d'autres structures de récupération » (L'Heureux Cyclage, 2013). C'est notamment le cas sur la Métropole de Lyon depuis 2016, où a été mis en place le système des « donneries » qui sont des espaces dédiés au réemploi au sein des déchetteries de l'agglomération. Il y a dans ce cas un conventionnement entre l'institution publique, les grands acteurs du réemploi (Emmaüs, le Foyer Notre Dame des Sans-Abris, REED) et la coordination des ateliers lyonnais.

A.3. L'économie de la fonctionnalité et de la coopération

Les ateliers vélos fournissent un service que ce soit à leurs adhérents, à des institutions ou à des entreprises privées lors de prestations extérieures, en cela ils sont au cœur de l'économie de la fonctionnalité. En y ajoutant certains liens sociaux avec leurs partenaires, ainsi qu'au sein même du réseau d'ateliers vélos, ils ont toutes leur place dans l'économie de la coopération.

L'économie de la fonctionnalité est la vente de l'usage d'un objet et non de l'objet lui-même. Dans le secteur concurrentiel, c'est « avant tout une stratégie commerciale fondée sur la différenciation de l'offre et l'adaptation fine aux besoins des clients. L'avantage mis en avant est le service « sur-mesure », la garantie de performance et enfin le coût. » (Perret, 2014). Perret (2014) note cependant qu'elle présente de nombreux bénéfices environnementaux qui résulte de l'augmentation du ration utilité/consommation, de l'incitation à l'éco-conception, la facilitation du réemploi. Il s'agit d'une économie du service plus que de la consommation. Les ateliers vélos rentrent à plusieurs niveaux dans cette économie. Certains ateliers louent des vélos, certains réalisent des entretiens de flottes d'entreprise, ils permettent tous d'entretenir le vélo d'occasion acheté à l'atelier gratuitement (l'adhésion étant compris dans le prix du vélo). (L'Heureux Cyclage, 2013). Certains ateliers vont même plus loin dont un qui offre la possibilité de repartir avec un vélo remis à neuf pour une adhésion et le don d'un ancien vélo. Dans leur activité principale, l'auto-réparation, les ateliers réalisent une gestion de vélos sur l'ensemble de leur cycle de vie ce qui implique de prévenir l'usure prématurée des produits. Ils sensibilisent alors « les usagers en transmettant les connaissances mécaniques de base nécessaires à l'entretien et à la réparation. Ces ateliers ralentissent ainsi la dégradation des vélos et allongent leur durée de vie » (l'Heureux Cyclage, 2013)

Perret (2014) nous indique qu'on ne connaît pas avec précision le nombre d'entreprises engagées dans l'économie de la fonctionnalité mais il liste une dizaine de secteurs d'activité où elle est présente, du secteur des transports aux produits chimiques en passant par la culture où l'électro-ménager. Dans tous les cas ce nombre est en progression chaque année. Dans le cas des ateliers vélos, leur nombre augmente fortement ces dernières années. Le mouvement commence dans les années 90 et s'est accéléré depuis 2007, et en 2013 25 ateliers employeurs étaient recensés avec plus de 80 salariés (L'Heureux Cyclage, 2013). Cependant l'Ademe (2015) relève certains freins au secteur de la réparation : les réparations sont peu rentables, l'accès à la ressource est problématique et le métier manque d'attractivité et de formations.

Le fonctionnement des ateliers vélos rentrent tout à fait dans ce que Du Tertre (2013) appelle la coopération transverse, « c'est-à-dire à la coopération entre les prestataires d'un service et les bénéficiaires de ce service. [...]. En d'autres termes, les « clients », « les usagers » interviennent au sein même du procès de travail. » En cela les ateliers rentrent dans le cadre de l'économie de la coopération. Il s'agit d'aller plus loin que simplement fournir un service à un usager, mais que ce service soit co-construit par le fournisseur du service et l'utilisateur lui-même. Selon Du Tertre toujours, cela implique différents registres : le registre psychique avec des logiques de transfert/ contretransfert ; le registre communicationnel : avec l'échange « d'informations non formalisées qui seront captées par l'activité sensorielle des personnes » ; le registre technique car la relation de service mobilise la mise en œuvre de savoir-faire ; le registre social en lien avec les représentations sociales des interlocuteurs (relevant ici de l'égalité) ; le registre juridique car la relation s'appuie sur un contrat (ou une charte pour les ateliers).

B. Le vélo, un objet *des* mobilités

Après avoir dessiner les contours économiques des ateliers vélo, nous allons étudier ce qui en est au cœur : le vélo. Le vélo est un objet multiple au sens qu'il est perçu et utilisé différemment selon chacun. Quoiqu'il en soit le vélo est au cœur *des* mobilités.

B.1. Le vélo, un objet multiple

L'objet qu'on appelle aujourd'hui vélo n'a pas toujours eu ce nom, on l'appelait à son invention en 1861 vélocipède puis on l'a appelé bicyclette en référence à une marque anglaise et enfin vélo (Papon, 2012). Papon (2012) précise que « Si le vélo était un moyen de transport important en France dans les années 1920 à 1960, il était considéré comme un moyen de transport accessoire par l'administration en 1926 et à partir de 1960 il a même été nié sémantiquement comme moyen de transport, seuls les modes motorisés porteurs de modernité et de développement industriel ayant droit à l'attention des pouvoirs publics. Ce n'est qu'à partir des années 1990 que le vélo, d'abord sous des vocables divers, puis sous son vrai nom, a commencé à faire l'objet d'une considération officielle ». On comprend ainsi que le vélo n'a été sérieusement pris en considération que récemment et cela malgré ses différents usages. Nous allons voir également que le vélo peut être aujourd'hui considéré comme un objet économique et même un objet politique.

B.1.1. Le vélo, un objet aux différents usages

Selon le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) (2012), tous les Français ou presque (97,9 %) ont appris à faire du vélo. Environ la moitié aurait fait du vélo au moins une fois au cours des 12 derniers mois (en 2012). L'Heureux Cyclage (2013) ajoute que plus de la moitié des français posséderaient un vélo. Ces chiffres ne sont pas négligeables et montre l'importance du vélo dans notre société. Atout France (2009) va même plus loin en annonçant qu'environ 40% de la population française a une pratique régulière du vélo. Sans préciser les critères pour considérer une pratique comme régulière. Malgré tout, les Français sont en queue de peloton quant à la distance parcourue par an et par habitant. Selon une enquête de la commission européenne de 1997, les Français parcouraient 85km par an par habitant contre 300km dans le nord de l'Europe et même entre 800 et 1000 km aux Pays-Bas et au Danemark (Atout France, 2009). Les principales motivations pour faire du vélo sont faire de l'exercice (80.2%), par plaisir (65.8%) et l'économie sur les coûts de transport (42.7%) (CVTC, 2012)

Les usages du vélo peuvent être séparés en deux grandes familles de motifs : la pratique utilitaire (travail, achats, etc.) réalisée principalement en semaine et sur des distances courtes et la pratique de loisir, c'est-à-dire quand le vélo n'est pas un moyen de déplacement mais une pratique de promenade ou de sport (Atout France, 2009). La pratique utilitaire du vélo utilitaire a longtemps été associée à une pratique subie de captifs n'ayant pas accès à la circulation motorisée, scolaires, ouvriers, inactifs et retraité(e)s sans permis » (Atout France, 2009), ce qui ne se vérifie pas du tout dans les chiffres, les cadres, professions intermédiaires et étudiants représentant la majorité de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement. Atout France (2009) ajoute que la pratique utilitaire présente de nombreux enjeux : « la France accuse beaucoup de retard dans ce domaine au regard des pays du Nord de l'Europe et c'est sans doute sur cette forme de pratique que le potentiel de développement est le plus élevé, les enjeux environnementaux de cette pratique en termes de consommation d'espace, de pollution mais aussi d'efficacité en proximité sont considérables, la distance totale parcourue pour motif utilitaire est très importante, beaucoup plus que la pratique sportive ou de loisirs à l'échelle

nationale et l'impact en termes d'activité physique et de santé publique est lui aussi potentiellement très important. »

B.1.2. Le vélo, un objet économique

Le vélo est un objet économique dans le sens où il s'agit d'un secteur générant des échanges monétaires que ce soit dans le secondaire ou dans le tertiaire. Cependant Atout France (2009) nous indique qu'« évaluer le poids du vélo dans l'économie française est une opération difficile dans la mesure où la comptabilité nationale n'isole spécifiquement le vélo que pour la fabrication de bicyclettes. Toutes les autres activités économiques liées à la pratique du vélo sont mélangées dans différentes nomenclatures d'activités. » L'implication des services autour du vélo (dont ceux fournis par les ateliers vélos) est donc mal connu en comptabilité nationale. L'Ademe (2014) liste les activités des ateliers du réseau de l'Heureux Cyclage comme étant « principalement de récupérer, réparer et revendre les vélos et de favoriser l'autoréparation de vélos de particuliers. Deux types d'ateliers se distinguent au sein du réseau : les structures centrées sur la promotion de l'utilisation du vélo, qui ont ensuite élargi leur activité en intégrant un atelier de réparation mécanique ; les structures s'étant créées avec pour principale activité celle de l'atelier de réparation ; les ateliers peuvent également développer d'autres activités associatives liées à la promotion du vélo. » Autant d'activités qui nécessitent d'être prises en compte au niveau national pour évaluer leur contribution à l'économie nationale.

Sur ce que l'on sait, c'est-à-dire la production et la consommation de vélo en France il est important de noter que la consommation annuelle est de 3.5 millions d'unités (Atout France, 2009), chiffre en baisse en 2012 (3 millions) (l'Heureux Cyclage, 2013). L'Heureux Cyclage (2013) ajoute que seulement 36% de ces vélos sont produits en France. Aujourd'hui, en France, la production de cycles représente un peu plus de 3000 emplois sur 35 000 dans le secteur du vélo de la production au tourisme. Comme nous l'avons vu dans le A.2.2., la qualité des vélos achetés est faible, ce qui explique une espérance de vie des vélos faible en France. La durée de vie moyenne du parc de vélos français se situe entre six et sept ans. Le prix de vente moyen d'un vélo en France est de 250€ contre 600€ au Danemark ou aux Pays-Bas. (L'Heureux Cyclage, 2013) Le vélo a donc encore une marge de manœuvre importante pour être plus valorisé en France, à la fois au niveau des valeurs engagées pour s'en procurer mais également des mesures prises pour une bonne prise en compte de la valeur ajoutée de tout ce qui touche de près ou de loin aux cycles. A noter également que la tendance française qui consiste à acheter des vélos à bas prix peut être une aubaine pour les ateliers vélos qui vendent des vélos d'occasion en bon état à faibles prix.

B.1.3. Le vélo, un objet politique

Le vélo est un objet politique sur deux niveaux : il entre dans les politiques publiques, notamment au niveau des aménagements cyclables et il est accompagné par des postures militantes.

Les politiques publiques et notamment la politique de la ville laisse de plus en plus de place au vélo. Comme le signalent Green and Wegener (1997), il est important que les pays les plus développés, dont la France, soit les meneurs d'une réponse adéquate aux problèmes environnementaux des transports. Le vélo répond à deux problématiques environnementales : réduire les émissions de CO₂ responsables en partie du réchauffement climatique ainsi que limiter la pollution de l'air à un niveau plus local. Le vélo répond également à deux problématiques de santé : au niveau de la diminution de la pollution comme évoqué précédemment, ainsi qu'à la pratique d'une activité sportive bénéfique. Autant d'arguments en

faveur d'une politique vélo pour les déplacements urbains. Les principales actions en faveur du vélo sont les aménagements cyclables (bandes cyclables, pistes cyclables, etc.), ils sont également un bon indicateur de l'état d'une politique vélo. En France et en 2009, Atout France évalue à 14 000 km le linéaire d'aménagements cyclables urbains et d'1.8€ par an et par habitant le budget des collectivités dans les politiques cyclables. Toujours selon Atout France (2009), avec 0.29m/habitant d'aménagement cyclable, la France est loin derrière ses voisins du nord de l'Europe et leur 1m/habitant. Cet institut estime également qu'un budget de 10€/an/habitant est nécessaire pour améliorer le stationnement, la communication et la gestion des grands projets, cela étant déjà le cas à Chambéry, Grenoble ou Strasbourg. Le Commissariat Général du Développement Durable (CGDD) (2010) nuance ce propos en indiquant que « pour la moitié des ménages habitant dans les pôles des aires urbaines de plus de 100 000 habitants, il existe un aménagement cyclable à moins d'un kilomètre, contre 20 % ailleurs ». Le CGDD (2009) indique également que le vélo a fortement progressé dans les centres villes des grands pôles urbains, notamment grâce au développement des vélos en libre-service. Dans la pratique, bien que l'utilisation du vélo dans les déplacements augmentent la part modale du vélo par rapport aux autres transports reste faible en France (2.8%). Pour comparaison aux Pays-Bas la part modale du vélo dans les déplacements est de 28% (Papon, 2012).

En plus d'être l'objet de politique publique, le vélo est un objet au sens où certains de ces utilisateurs ont une forte approche militante en faveur de son développement. Cela s'explique en partie par les limites des politiques publiques en matière de développement cyclable mais également que certains cyclistes sont considérés comme de véritables « outsiders » de l'« automobilité » (Vincent, 2008). Le vélo n'est alors pas là comme une alternative à la voiture mais vient en complète opposition au tout-auto et à la place majeure qu'à la voiture dans notre société et surtout dans nos villes. Vincent (2008) poursuit en citant Becker (1985) sur la construction de ce militantisme par ces cyclistes par le contact avec le groupe et non par les motivations. C'est alors le groupe qui construit les manières de faire et de penser du cycliste. Le vélo devient alors un objet politique du quotidien. Sans aller jusqu'au militantisme certains « altermobilités » comme les nomme Vincent, c'est-à-dire ceux qui se déplacent autrement qu'avec la voiture, dont les cyclistes, ont un changement d'habitudes modales qui s'inscrit dans un engagement citoyen et écologique. La pratique du vélo va alors de pair avec un mode de vie spécifique et le vélo peut devenir ainsi un catalyseur de modes de vie alternatifs. Cela se retrouve fortement dans les lieux de vie que sont les ateliers vélos.

B.2. Le vélo, au cœur des mobilités

Nous avons pu voir que le vélo est un objet multiple, nous allons à présent voir qu'il s'agit surtout d'un objet au cœur des mobilités. Un objet au cœur de *la* mobilité en générale mais également de l'éco-mobilité et des mobilités actives. On peut d'ailleurs regrouper les mobilités actives et l'éco-mobilité sous le terme plus global de mobilité durable.

B.2.1. Le vélo, au cœur de la mobilité

En 1990, mais cela vérifie toujours aujourd'hui selon plusieurs études, les habitants de la planète consacraient environ une heure par jour à se déplacer en parcourant 15km en moyenne. (Papon, 2012). Cela ne dépendant pas du mode de déplacement. Papon remarque alors que 15km/h, c'est la vitesse du vélo et note habilement que « le vélo aurait donc pu à lui seul assurer la totalité de la mobilité mondiale. » Or la répartition est beaucoup plus complexe sur la planète avec 62km par jour pour les Nord-Américains (50 en voiture et 9 en avion) alors que pour les Africains, ce sont 8km par jour dont 2 à pied (Papon, 2012). En France, exprimé en pourcentage, selon l'enquête déplacement de 2008 relayée par le CGDD (2010), 22% des déplacements en

semaine se font à pied, le vélo 3%, et 65% en voiture (conducteur ou passager). La faible part modale du vélo est à relativiser car 40% des personnes interrogées déclarent se déplacer en vélo occasionnellement. Cela veut dire, et c'est confirmé par Papon (2012), que 60% des Français de 6 ans et plus déclarent ne jamais faire de vélo. Si nous l'avons vu les relations entre cyclistes et automobiles peuvent être compliquées (voir B.1.3.), les relations entre cycles et transports collectifs peuvent l'être aussi. Papon (2012) cite Héran (2012) et indique que le vélo a pu dans le passé être considéré comme un concurrent aux transports en communs mais précise qu'aujourd'hui il est plus perçu comme un allier, surtout pour les transports ferroviaires. En générale les utilisateurs du vélo ont tendance à considérer la voiture comme un mode lent et encombrant (Vincent, 2008). Cela implique qu'ils auront donc plus tendance à utiliser les transports en commun plutôt que la voiture en alternative au vélo. Enfin, il est important de noter que certains cyclistes se considèrent comme marginaux par rapport à ceux qui utilisent d'autres moyens de transports, « comme si dans leurs choix modaux, certains [cyclistes] cherchaient à affirmer une différence, à se distinguer des autres. Ce second mécanisme nous a alors amené à interroger [le vélo] comme un moyen de distinction. » (Vincent, 2008)

B.2.2. Le vélo, au cœur de l'éco-mobilité

Comme l'indique Papon (2012), le terme écomobilité a sans doute été inventée dans les années 1980 par la regrettée urbaniste suisse Lydia Bonanomi. » Elle le définit alors comme « l'intermodalité entre la marche, le vélo et les transports en communs ». Mais Papon (2012) de rajouter qu'aujourd'hui l'acceptation générale du terme est « Mobilité ne nuisant pas (ou peu) à l'environnement » ce qui inclue en plus des modes de transports précité le covoiturage et l'autopartage. Dans tous les cas l'idée est de réduire l'empreinte des transports sur l'environnement. En effet en 2010 le CGDD estimait que chaque Français émet en moyenne près de 2 tonnes de CO₂ par an pour sa mobilité. Green et Wegener (1997) ajoutent que les transports produisent environ un sixième de la production anthropogène mondiale de CO₂. Ils ajoutent également qu'en plus des émissions de CO₂ et d'un degré important de pollution au niveau local les transports sont responsables de l'émission d'oxyde d'azote et de soufre qui contribue à acidifier les pluies et donc détériore les écosystèmes terrestres et aquatiques à l'échelle de la planète. En plus de limiter la pollution (Papon, 2012), le cycliste en tant qu'« éco-mobiliste » est moins exposé à la pollution qu'un automobiliste confiné dans son habitacle selon plusieurs études relayées par Atout France (2009). Le milieu associatif du vélo s'est tout à fait approprié, le terme d'éco-mobilité, précédemment utilisé majoritairement par la communauté scientifique. La Fubicy (créée en 1980) regroupe la plupart de ces associations au cœur de l'éco-mobilité et du vélo (Papon, 2012). L'aspect écologique dans la mobilité à vélo est donc primordial mais Vincent (2008) nuance cela en indiquant que « les valeurs écologiques apparaissent plutôt comme des justifications des pratiques a posteriori du changement que comme des éléments déclencheurs. »

B.2.3. Le vélo, au cœur des mobilités actives

Le vélo au même titre que la marche à pied sont des modes de déplacements dits actifs car ils sont « mus par l'action physique de leurs usagers. » (CGDD, 2010). Cette notion vient du Québec après qu'ils l'ait emprunté aux Anglo-Saxons. Cette notion est alors moins vague que le terme « modes doux » et moins négatif que « modes non motorisés ». Cela explique pourquoi autant la marche que le vélo peuvent être perçus autant comme un mode de déplacement, un loisir ou un sport. Selon Atout France (2009), le vélo en tant que mode de déplacement a un potentiel de développement très important par diffusion auprès des cyclistes occasionnels (près de 40% des Français) qui pratique le vélo plus comme sport ou loisir. Le CGDD (2010) ajoute même que sur les utilisateurs occasionnels ou réguliers aiment à 82% se déplacer à vélo. Se

déplacer activement devient alors un plaisir. Le CGDD (2010) remarque cependant que le temps et notamment les températures inférieures à 0°C font considérablement baisser l'utilisation du vélo alors que la marche n'est pas influencée par les saisons ou la météo.

Les modes actifs sont privilégiés en villes centres des grandes agglomérations du fait de meilleurs aménagement piétons et cyclables et d'une plus grande proximité des services. Egalement l'habitat collectif favorise la marche à pied (36% contre 14% en habitat individuel) alors que le vélo est plus utilisé en habitat pavillonnaire (3.4% de part modale). (CGDD, 2010) et (Atout France, 2009)

Conclusion

Nous avons pu voir que les nouvelles formes économiques et les mobilités dites durables, présentés dans deux parties différentes, sont étroitement liées dans le sens où ils sont des alternatives aux systèmes économique et sociétale dominants. Les ateliers d'auto-réparation en sont alors des symboles forts et la convergence de ces alternatives. Appréhender ces notions a donc été fondamentale pour cadrer la compréhension globale des ateliers et de ce qui les entoure. Dans la suite de mon stage, mes recherches bibliographiques me permettront de comprendre avec plus de précisions l'apport des ateliers à ces deux thèmes.

5829 mots

Références

- ADEME, (2014). *Panorama de la deuxième vie des produits en France*.
- ADEME, (2015). *Réemploi, réparation et réutilisation*.
- Atout France, (2009). *Etude complète - Spécial économie du vélo*. Paris: Atout France.
- Club des villes & des territoires cyclables, (2012). *Les français et le vélo en 2012*.
- Commissariat Général au Développement Durable, (2010). La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008. 2008. *La Revue du CGDD*.
- Du Tertre, C. (2013). Économie servicielle et travail : contribution théorique au développement « d'une économie de la coopération ». *Travailler*, 29(1), p.29.
- Frémeaux, P. (2013). L'évaluation de l'apport de l'économie sociale et solidaire.
- Glémain, P. (2013). Economie des res derelictae et gestion solidaire des déchets. Les écocycleries, des entreprises d'appropriateurs solidaires. *Management & Avenir*, 65(7), p.154.
- Greene, D. and Wegener, M. (1997). Sustainable transport. *Journal of Transport Geography*, 5(3), pp.177-190.
- L'heureux-cyclage, (2013). *Pré-étude pour la mise en oeuvre de filières locales de réemploi des cycles*.
- Papon, F. (2012). *Le retour du vélo comme mode de déplacement*. Université ParisEst.
- Perret, B. (2014). *L'économie circulaire, état des lieux et perspectives*.
- Vercamer, F. (2010). *Rapport sur l'Economie Sociale et Solidaire*.
- Vincent, S. (2008). *Les " altermobilités " : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*. Université Paris V