



HAL
open science

L'esthétique sociale et la pratique du vélo en ville

Noël Jouenne

► **To cite this version:**

| Noël Jouenne. L'esthétique sociale et la pratique du vélo en ville. 2024. hal-04627978

HAL Id: hal-04627978

<https://hal.science/hal-04627978v1>

Preprint submitted on 28 Jun 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

L'esthétique sociale et la pratique du vélo en ville

28 mai 2024

31201 signes

Noël Jouenne,

noel.jouenne@toulouse.archi.fr

ENSA-Laboratoire de Recherche en Architecture, Toulouse

https://lra.toulouse.archi.fr/lra/presentation/composition-du-laboratoire/Noel_Jouenne

Orcid : 0000-0001-5249-8742

Anthropologue, professeur des ENSA

Résumé :

La pratique du vélo en ville est au centre d'enjeux liés à la transition écologique et à l'apaisement des villes. Les observations ethnographiques visant à comparer les mouvements des cyclistes ordinaires et des cyclistes véhiculés par des vélos motorisés permettent d'affirmer que ces derniers pédalent plutôt pour répondre à une éthique verte et apaisante effectuée avec ou sans leur consentement. L'idéologie mobilitaire repose ainsi sur une esthétique sociale partagée.

Mots-clés : esthétique sociale, vélo, transition écologique, mobilité, idéologie mobilitaire.

Abstract :

Cycling in towns and cities is at the heart of issues relating to the ecological transition and urban regeneration. Ethnographic observations comparing the movements of ordinary cyclists and cyclists on motorised bicycles suggest that the latter pedal in response to a green and calming ethic, whether or not they consent to it. The ideology of mobility is thus based on a shared social aesthetic.

Keywords : social aesthetics, cycling, ecological transition, mobility, mobilitarian ideology.

L'observation : une méthode appliquée au vélo

Parmi les méthodes de l'ethnologie, l'observation flottante est convoquée ici parce qu'elle permet, par répétition, d'élaborer des inductions en comparant des situations semblables ou se révélant comme telles. Selon Colette Pétonnet, cette méthode

« consiste à rester en toute circonstance vacant et disponible, à ne pas mobiliser l'attention sur un objet précis, mais à la laisser « flotter » afin que les informations la pénètrent sans filtre, sans a priori, jusqu'à ce que des points de repères, des convergences, apparaissent et que l'on parvienne alors à découvrir des règles sous-jacentes » (2018 : 122). La prise de notes est également mobilisée. La récurrence des observations furtives sur le terrain évite aussi l'aspect posé — comme on prend la pose — et s'effectuent à l'insu des cyclistes. L'aspect déontologique n'est pas mis en cause car ces matériaux ne sont ni diffusés ni valorisés, et cette collecte ne doit son caractère « discret » qu'à la furtivité des scènes auquel l'ethnologue est confronté. Un temps, je me suis demandé s'il fallait afficher dans l'espace public un panneau sur lequel serait inscrit « recherche en cours ». Mais où le positionner, et à quelles fins, dans la mesure où les cyclistes passeraient rapidement sans même l'apercevoir. Quelques scènes sont parfois filmées de manière à revoir les mouvements, à les décomposer, à ralentir certains gestes et à mesurer l'anticipation des trajectoires. Cette capture d'un instant de la vie privée, mais restituée dans l'espace public, est autorisée par l'anonymat qui, comme le soulignait Colette Pétonnet, « est au cœur du phénomène urbain » (2018 : 188).

Concrètement, il y a de meilleurs endroits pour observer les cyclistes dans une ville. J'en ai fait l'expérience dans de nombreuses villes françaises comme Montpellier, Nice, Toulouse et Tours, ou même Berlin, Essen, Düsseldorf ou Dortmund en Allemagne. Pour autant, je n'irais pas jusqu'à dire que les cyclistes pratiquent tous de la même manière leur bicyclette, quel que soit le pays. Nous savons depuis Marcel Mauss qu'il existe des liens étroits entre les techniques du corps et la culture (Mauss 2021). Cependant qu'il existe des invariants, notamment liés à la motorisation musculaire et aux déplacements en général. Dans la linéarité d'une trajectoire, la circulation suppose peu de moments différents ou changeants, hormis pour les cyclistes qui utilisent leur téléphone cellulaire en roulant. A moins d'un obstacle imprévu ou d'un trou dans la chaussée, c'est plutôt au démarrage et à l'arrêt qu'il se passe quelque chose. Lors des traversées de voie également. Le cycliste a besoin de ses deux bras pour démarrer, pour manœuvrer et le plus souvent pour s'arrêter. C'est également dans les côtes que les choses prennent formes lorsque l'effort est fortement sollicité. Aux côtés des cyclistes qui démarrent en poussant fortement sur leurs pédales, nous en trouvons d'autres qui démarrent plus tranquillement, ou avec moins d'entrain. Certains vont même jusqu'à se lever de leur selle pour appliquer une poussée conséquente. C'est aussi en fonction de la météo et des températures qui influent sur la tenue vestimentaire et les manières de circuler. Paradoxalement, les cyclistes prennent sans doute plus de risques par beau temps que les jours de pluie. Toutes ces observations ont fait l'objet de notes écrites à la volée ou bien après coup, rédigées en suivant la réflexion en cours. En revoyant les scènes capturées, décomposées image par image, ou visualisées au ralenti, cet outillage ajoute aux méthodes de l'observation une dimension que seul le numérique permet.

Qu'entendons-nous par effort ? En matière de cyclisme, il vient tout de suite en tête l'image du coureur du Tour de France en prise avec les fameuses étapes de montagne.

Le visage crispé, le champion arpente les cols sous une chaleur accablante. Depuis les débuts du vélo à assistance électrique (VAE), le lobby des fabricants fait de gros efforts pour faire passer cette machine pour un engin de mobilité active (Cornuz Jacques, Gojanovic Boris, Joris Welker 2012). La lecture d'un article paru dans la Revue médicale Suisse essaye de nous en convaincre. A grand renfort d'arguments, parfois contradictoires, sa lecture laisse entendre des bénéfices à la pratique cycliste motorisée plutôt que d'accentuer sur les bénéfices du transport en commun, par exemple. L'enjeu pour nos sociétés Occidentales est de remplacer la deuxième voiture par un vélo. Mais il faut réussir à convaincre l'automobiliste. Dans l'article cité en référence, la question centrale porte sur l'activité physique à vélo électrique, dans une comparaison avec le vélo « standard ». A aucun moment, la notion d'effort n'est définie, ce qui permet aux auteurs d'affirmer que l'activité physique modérée comme la marche consiste en un effort équivalent à la pratique du vélo motorisé, ce qui permet de faire passer le VAE pour un moyen actif. Allant jusqu'à tricher sur un tableau (en réduisant l'écart entre les valeurs), ces auteurs utilisent l'argumentaire produit dans le cadre d'une étude sur le vélo « standard » pour valider leurs propos et reproduire sur une échelle défectueuse les qualités supposées du VAE. Pourquoi se donner tant de mal ? Si l'on suit la logique de cet article, le fait de respirer pourrait constituer un effort, ce qui n'est pas faux, mais nécessite de s'entendre sur l'échelle utile en matière de cyclisme.

Le renouveau de la bicyclette pris dans une esthétique sociale

Depuis une dizaine d'années, l'annonce quasi injonctive d'un renouveau de la pratique cycliste en ville s'accompagne de la production d'une esthétique sociale que nous allons essayer de cerner dans ces lignes. Certes, les indicateurs de ventes de cycles font que les vélocistes se réjouissent d'une augmentation toujours croissante¹, alors que parmi les modèles de vélos, le modèle scandinave prévaut comme le parangon d'une éthique verte, adaptée à la transition énergétique. Si nous voulons sauver la planète, laissons la deuxième voiture de côté et prenons le vélo « électrique » pour nous rendre au travail. Derrière cette injonction, je souhaiterais montrer comment l'idéologie capitaliste s'associe à la montée d'une pratique renouvelée, électrifiée, et étroitement liée à une esthétique sociale résultant de notre société du paraître. Certes, la ville s'embellit, cependant que « le cœur des villes est le principal bénéficiaire de ces aménagements qui l'esthétisent » (Lipovetsky 2013 : 351). Le centre-ville se transforme alors en un immense théâtre où les individus qui la composent, tels des acteurs jouant leur propre rôle, se mettent en scène dans un rapport regardant-regardé.

Si l'on reprend les travaux de Gilles Lipovetsky et Jean Serroy à propos de l'esthétisation du monde et de cette troisième étape du capitalisme artiste, nous trouvons d'évidentes correspondances dans l'exacerbation de soi par une esthétisation du monde qui nous entoure. « Le capitalisme artiste désigne le système économique qui travaille à esthétiser tous les éléments composant et organisant la vie

quotidienne » écrivent-ils (2013 : 325). Nous sommes d'accord avec leurs théories, y compris lorsqu'ils énoncent que « l'embellissement des villes est devenu un objectif politique majeur » (2013 : 18). C'est un des aspects intéressant de la vie esthétique de l'*homo æstheticus* qui souligne son importance dans nos objets et notre vie quotidienne, jusque dans nos goûts et nos espérances. Cependant, la notion d'esthétique apparaît uniquement dans son rapport au beau, et nous pensons, après d'autres, qu'il est possible de concevoir une approche esthétique en mettant le beau de côté. C'est ce que nous appelons l'esthétique sociale et que nous allons développer.

Parce qu'il y a un lien étroit entre l'objet technique qu'est le vélo et sa relation au monde à travers son utilisation, ce que j'ai nommé, après le philosophe Gilbert Simondon, un individu stable permet une médiation entre l'être humain et le cosmos. Le vélo n'est pas simplement un objet technique parmi d'autres, c'est aussi un médiateur et par conséquent, il reflète l'état du monde et des préoccupations humaines. Dans ses usages et ses pratiques, la bicyclette apparaît comme « un objet empreint de la personnalité de son utilisateur » (Jouenne 2022 : 103). Cependant que l'objet singulier se singularise du point de vue de l'individu — ou de l'agent social — il reflète également l'état de la société dans lequel il évolue. En emportant avec lui une réalité du monde, le vélo se pose comme un miroir ouvert de la société qu'il suffit de regarder avec les lunettes de l'ethnologue (Jouenne 2019).

L'idéologie mobilitaire dans une ville sympa

Le discours du tout vélo est largement partagé en Europe ; il s'associe à une « idéologie mobilitaire » (Ploog 2020 : 129), fondée sur des objectifs d'aménagement urbain et leur logique globale imposée par un développement durable. Il serait déplacé d'en critiquer l'intérêt, tant nos sociétés moribondes s'accrochent, comme à un dernier recours, à ce qui paraît être le plus écologique et le plus durable des moyens de déplacement et de transport, notamment dans la logique du dernier kilomètre ou des petits trajets. Mais nous n'entendons plus la raison de cet engouement, en feignant d'ignorer que ce qui est en jeu reste la consommation à tout prix et l'acheminement des biens et des services. On y perçoit l'individualisme et ce besoin de mobilité qui sont au cœur des principes néolibéraux que l'on voit aujourd'hui sous la forme d'injonction à la mobilité, cette dernière étant « une composante de l'idéologie néolibérale dominante » (Ploog 2020 : 157).

Dans la *smart city*, ville numérique sécurisée bardée de caméras de vidéosurveillance, d'une ville toujours en croissance, la place accordée au vélo dans cette « ville devenue apaisée » reste un rêve plus qu'une réalité. La violence émerge au coin d'une rue, dans l'alcôve d'une entrée d'immeuble ou lors des nombreuses manifestations populaires. Dans cet environnement vertueux, la pratique du vélo peine encore à dépasser des seuils de 10%. D'abord parce que tout le monde ne pratique pas le vélo, et qu'ensuite, la tendance à l'augmentation des vélos électromécaniques rapides contredit également cet apaisement, ne serait-ce qu'au regard de l'augmentation des

accidents mortels (Dedecker 2024) en vélos à assistance électrique (VAE). Dans certaines villes de France, l'augmentation de la part modale du nombre de cyclistes sur celui des automobilistes reste en deçà d'une limite des 10%, un nombre suffisamment significatif pour satisfaire les aménageurs sur le banc des nouvelles mobilités. Même la ville de Strasbourg n'arrive pas à ce seuil, dont on pourrait d'ailleurs questionner le mode de calcul.

Dans son rôle de mode de déplacement, le vélo facilite les petits trajets des populations proches des centres-villes, c'est-à-dire, plutôt issues de la classe moyenne haute. Or, depuis la crise du Covid, l'accent a été mis sur le télétravail des catégories sociales pouvant se permettre cette redéfinition de la tâche à domicile. Un grand nombre d'employés des secteurs tertiaires, fonctionnaires y compris, ont ainsi laissé leur bureau plusieurs jours par semaine pour travailler depuis chez eux. Il en est ainsi pour toutes les catégories travaillant à l'aide d'un ordinateur et de logiciels de bureau, et celles qui doivent prendre des décisions le font grâce à des applications de visioconférence, aujourd'hui très connues. Rendant leur visibilité opaque au moment des déplacements journaliers sur les heures de trajets-travail, certains ont pris le pli d'accompagner leurs enfants à l'école en se déplaçant avec des vélos-cargos ou des vélos rallongés, couteux et ostentatoires. La ville se pare dès lors d'une nouvelle peau, avec pour toile de fond des bicyclettes. Son paysage se transforme à la faveur de la progression des modes actifs et doux à la fois. Ce qui change, ce n'est pas seulement la présence de nouveaux engins de locomotion, mais c'est aussi leur présence à ces heures-là. Voici une première forme de pratique cycliste conduite par une esthétique sociale, notion que nous allons nous empresser de définir.

Cette volonté de créer un nouveau paysage visuel s'inscrit dans ce que l'universitaire allemande Julia Bee nomme une « esthétique sociale », et qui reprend l'idée d'une « mise en scène » dans la ville autour de pratiques qui « orientent le corps et tissent des liens affectifs² » (2022 : 42). La rue est le théâtre, il n'y a plus d'artistes, confondus avec l'espace commun et le commun des individus. L'auteur ajoute que « le vélo, par exemple, peut être considéré comme une manière d'être au monde, avec des vitesses et des intensités propres à chacun » (2022 : 43). Plus précisément, « la mobilité ne commence pas dans ou sur un véhicule, ou sur le trottoir, mais englobe le lieu social, la motivation, la perception physique de soi, la perception des dangers, l'affectivité, l'environnement, la profession et la vie sociale » (2022 : 42). Julia Bee puise cette théorie dans les travaux des universitaires américains Georgina Born, Eric Lewis et Will Straw. Cette théorie repose sur l'idée que dans toute forme esthétique contient du social, et que si l'on met de côté la question des « beaux-arts », du beau et du jugement esthétique pris au sens artistique, il reste la part du social contenu dans une esthétique sociale, qui n'est plus perçue en termes de « laid » ou de « beau », mais pour sa composante sociale. Pour Georgina Born, « une esthétique sociale reconnaît que nos déclarations esthétiques et nos expériences corporelles sont saturées de sens social, qu'elles sont régulièrement utilisées pour servir de multiples objectifs sociaux et culturels, et qu'elles concernent autant les sujets de l'expérience esthétique que les objets esthétiques » (Born *et alii* 2017). Par exemple, le mouvement du pédalage offre

l'image d'un mouvement circulaire plus ou moins lent pouvant se comprendre comme un rythme de la vie sociale et du rapport à l'espace et au temps que donnent à voir ceux qui pédalent.

Le rythme lui-même informe d'un état vis-à-vis d'une position sociale supposée ou réelle, donnée à voir dans cet échange rythmé de mouvements circulaires. Alors que se passe-t-il lorsque l'on regarde circuler une femme ou un homme à vélo ?

Observations à l'appui pour une démonstration de soi

Des multiples observations que j'ai pu faire, il se dégage certaines tendances que nous pouvons attribuer à une pratique du vélo plutôt qu'à une autre, et lorsque nous observons ces mêmes pratiques pour des vélos électromécaniques (Jouenne 2019), c'est-à-dire, mus par un moteur électrique, il en ressort des particularités subtiles qui donnent toute son importance à l'acte de pédaler. Les considérations qui suivent sont d'ordre général, car, bien qu'une pratique cycliste puisse être différente selon les cultures observées, mon enquête dans plusieurs villes de France et d'Allemagne n'ont pas permis d'observer de différences. Elles pourraient cependant être mise en évidence au moyen d'outil plus performant, mais conviendra pour notre démonstration. En ville et en ligne droite, les cyclistes traditionnels pédalent généralement entre 40 et 48 tours par minutes, pouvant aller jusqu'à 60 tours par minutes. Ce nombre multiplié par le développement nous donne la vitesse que nous évaluons entre 14 et 17 km/h, bien que certains cyclistes dépassent les 20 km/h sans problème. Sur un vélo de course, un bon cycliste peut atteindre facilement 30 km/h, alors que les professionnels ont une allure qui dépasse les 40 km/h. Avec un vélo motorisé il en est tout autrement. Bien que le rythme de pédalage soit généralement plus lent, entre 34 et 46 tours par minutes, la vitesse se stabilise souvent à 25 km/h, c'est-à-dire au point de décrochage du moteur. Il arrive même de voir certains cyclistes dépasser les 30 km/h, sans parler des *speedelec* qui sont conçus pour atteindre 40 km/h, et qu'une simple modification les propulse à 60 km/h. Mais restons dans le raisonnable.

Sur des séquences de quelques secondes lorsque nous voyons arriver un ou une cycliste, sur un vélo ordinaire, ceux-ci marquent le rythme du mouvement circulaire du pédalage en insistant par un léger balancement du corps qui accompagne les jambes. Ce mouvement inscrit en réalité un effort qui est plus présent lorsque le pédalage est effectué en montée ou par journée de grand vent. À certains moments, le corps peut se plier pour accentuer l'effort nécessaire au pédalage. Le corps lui-même peut imprimer un mouvement de balancier d'avant en arrière et sur les côtés. Ce mouvement rythmé et régulier est généralement absent de nos observations des électro-cyclistes, ce qui témoigne de l'absence d'effort relatif et du fait que le pédalage n'est finalement là que pour montrer un semblant d'effort, voire une imitation de l'effort. Entendons-nous, si l'effort nécessaire sur un vélo électrique représente une quantité identique à la marche, pouvons-nous encore parler d'effort ? Cet acte de pédaler renvoie à cette conception d'une esthétique sociale pour laquelle prévaut l'action de pédaler, dans ce mouvement continu et apaisant. Ce qui importe c'est le mouvement

continu des jambes qui s'inscrit dans une esthétique sociale du mouvement des cyclistes, et du vélo en général. Qui plus est, dans la plupart de nos observations, et toutes proportions gardées, les électro-cyclistes pédalent plus souvent avec nonchalance à un rythme moins rapide que le font les cyclistes ordinaires, autour des 48 rotations par minute. En effet, le système technique qui permet de mettre le moteur en marche tient compte du couple et de la rotation que l'utilisateur règle en fonction de ses envies. Il est inutile de pédaler plus vite dès lors que le moteur fonctionne.

D'ailleurs différentes observations nous permettent d'affirmer que l'effort est moindre à VAE qu'à vélo « classique », « standard » ou « musculaire ». Le bon sens nous accompagne lorsque nous sollicitons des praticiens sur le réglage de leur niveau d'assistance. « J'ai trois niveaux d'assistance sur mon vélo. Souvent, je mets à 2, et parfois en petite assistance, quand il fait trop froid et que j'ai besoin de me réchauffer » nous précise une formatrice. Les hommes, mais aussi certaines femmes, seront davantage sensibles à l'assistance motorisée qui leur permet de dépasser leurs propres capacités et leurs propres limites. En témoigne les milliers de vues des tutoriels visant à débrider ces machines, dont il sera question plus bas.

Comme les électro-vélos sont davantage des vélos de ville³, souvent munis d'un panier ou équipé pour transporter des enfants, la posture est plus droite, comme nous pouvons l'observer dans les villes où la pratique cycliste repose aujourd'hui sur une culture cyclable née dans les années 1970. Très peu de vélos de sport au guidon recourbé sont munis d'un moteur. Le vélo hollandais, par exemple, illustre bien la tenue du corps et sa stature plutôt droite. Le moteur ajoute cette petite poussée continue qui rend l'exercice plus confortable, et de loin, nous voyons un cycliste pédaler sans effort, à la posture rectiligne, presque flegmatique. Pédalant moins vite pour une vitesse accrue, cette différence est perceptible pour un cycliste ordinaire se faisant dépasser à vive allure, provoquant un sentiment d'injustice. Il est même désagréable de se faire dépasser de la sorte, car le sentiment d'efforts en vain croise cette idée de liberté et de non dépendance à une énergie extérieure. D'où parfois cet énervement à l'idée de se faire doubler sans aucun mérite. Cette image découle d'une esthétique sociale imposée socialement et facilitée par le moteur. De même que le cycliste urbain cherche à évacuer la sueur (Jouenne : 2019), en possédant un électro-vélo, il évite l'effort et la production de sécrétions sudorales et sébacées socialement péjoratives. Or, l'absence de sueur est aussi à mettre du côté d'une esthétique sociale. Le corps du néo-cycliste ne doit plus souffrir, car les salles de sports sont les endroits réservés pour cette activité et cette production (transpiration, sueur, effort, échauffement, fatigue).

Nos sociétés sont aussi vigilantes face au burn-out, syndrome des individus actifs, propulsés par un mode actif. Nous n'avons aucune idée du nombre de cyclistes ayant fait un burn-out ni de leur répartition selon le type de vélo (ordinaire ou à moteur). Cependant, la pratique du vélo ordinaire assurant la production d'endomorphines et une meilleure résistance aux agressions virales, associée à une véritable activité physique, il serait logique d'accorder la première place aux utilisateurs de vélos

motorisés. Sont-ils plus sujets au burn-out que les cyclistes ordinaires ? Nous posons cette question comme une hypothèse de travail. En renversant les tenants et les aboutissants, nous pourrions nous demander si les livreurs à vélo font des burn-out. Cette question pourra paraître triviale même s'il est arrivé que pendant le Covid des livreurs motorisés aient fait des burn-out⁴. Encore faudrait-il s'entendre sur l'étiologie, car pour le coup, il s'agit plutôt d'épuisement physique que psychique. Quoi qu'il en soit, et après cette légère digression, d'autres différences apparaissent lors d'observation des cyclistes en ville.

Lorsque la selle est mal réglée, ce qui arrive assez souvent sur les vélos de location, les cyclistes se déhanchent, assurant un balancement supplémentaire. Par fort vent ou en pente, ce déhanchement se transforme en épreuve du corps à l'image des champions des grandes courses cyclistes. L'effort est prégnant. Mais là encore, lorsqu'il s'agit de rouler sur un vélo motorisé, ce déhanchement ne sera pas accompagné d'un effort à la poussée, et le cycliste produira un mouvement plus lent. En témoigne ce cycliste roulant sur un *fat wheels* électrique à un rythme de 32 tours par minutes dans une montée à 19%. Mais alors, pourquoi pédaler ? C'est vraisemblablement ce que se disent certains cyclistes qui transgressent et suppriment le dispositif du pédalier pour actionner un poussoir leur permettant de disposer de la pleine puissance du moteur sans émettre le moindre mouvement des jambes. Cela se remarque, et sonne faux dans cette mise en scène d'une esthétique sociale du mouvement du cycliste. L'absence de pédalage peut être perçue comme une intention délibérée à ne pas jouer le jeu. Car pour l'électro-cycliste, le pédalage s'inscrit davantage dans une esthétique sociale du mouvement apaisant des villes que dans un apport dynamique déjà assuré par la motorisation. Mais dans ce cas, ce n'est plus d'un vélo qu'il s'agit. S'il ne peut s'en passer, c'est que les codes sociaux interdisent d'afficher cette nonchalance à la vue de tous, alors que tous savent qu'ils pourraient s'en passer. De plus, c'est le pédalage qui permet à cet engin motorisé de garder son nom de vélo, en réalité plus proche de la draisienne électrique.

Ces formes de transgression — supprimer le pédalage — sont peu fréquentes, en dehors de l'utilisation de draisennes motorisées qui elles n'ont pas de pédales. Trop visibles, parce que cassant les codes éthiques dans l'espace public, les possesseurs d'engins motorisés souhaitant tricher préfèrent ajouter une carte électronique, comme cette *Speebox* de Shimano pour 100 euros, ou bien encore ce kit de débridage système Mahle/Ebikemotion pour 260 euros. C'est encore Electron, un influenceur sur les réseaux Internet, qui propose un tutoriel pour apprendre à débrider son VAE, juste après avoir précisé que cette opération est interdite en France, mais en ajoutant que c'est sympa de pouvoir rouler à 35 km/h sans effort. Il existe des dizaines de tutoriels sur Youtube, dont certains ont été visionnés plus de 700.000 fois. « Le débridage est une pratique devenue courante qui permet à de nombreux cyclistes d'atteindre leurs objectifs » peut-on lire sur un site dédié au débridage⁵. Cela pose question. Vouloir aller plus vite pousse l'individu dans la logique du dépassement, celles des limites du corps ou de soi, favorisée ici par la simplicité d'exécution et relativement peu réprimée. De plus, la probabilité d'une blessure grave augmente avec la vitesse (Billot-Grasset :

2015). Il est inquiétant de constater que cette voie est largement recherchée, valorisée et acceptée. Cela montre une différence fondamentale entre le vélo traditionnel et le vélo motorisé qui, par la motorisation, pousse l'individu vers le dépassement et la surconsommation d'énergie, au profit du moindre effort et sans aucun mérite. Non seulement l'individu ainsi motorisé se donne bonne conscience, parce qu'il imite le cycliste conventionnel tout en le dépassant, mais il participe également à la bonne conscience de la société néolibérale dans son idéologie du gagnant-gagnant, du toujours plus, à travers une forme de *greenwashing* qui s'apparente à une tricherie délibérée. La morale du néo-cycliste n'en sort pas indemne. En s'attribuant un mérite qu'il ne mérite pas, l'électro-cycliste ne participe-t-il pas à cette tentative d'illusion générale face à ce « désenchantement du monde » (2022 : 102) dont parlent Philippe Descola et Alessandro Pignocchi ?

En conclusion

Dans cette logique, la rue apparaît comme une scène publique où chaque individu agit comme spectateur et se donne en spectacle à la fois. Dans son cours du 17 février 1999, Pierre Bourdieu soulignait que l'esthétique est liée à l'éthique, « comme toutes les esthétiques » (Bourdieu 2013 : 177). L'éthique poserait un principe de code partagé dans ce qui est donné à voir et ce qui est vu. C'est à ce niveau qu'on trouve le rapport regardant-regardé, même si les enjeux personnels ne sont que du ressort de la satisfaction narcissique. De sorte qu'il est possible d'admettre que la présentation de soi donne à voir autre chose qu'un individu isolé et anonyme, mais plutôt une tentative de représentation sociale et idéale calquée sur des attentes et des attendus du monde social, perçues à travers la part sociale et l'éthique qui nous compose. Dans un monde de gagnants, il est normal de pouvoir doubler l'autre sans effort. Cela revient à se dire : quelles informations je donne de moi et quelles informations j'attends recevoir des autres, sachant qu'il y a des attentes sociales, par exemple, liées à cette idéologie mobilitaire et néolibérale. Or, ce qui nous intéresse n'est pas seulement la moitié du verre plein, mais une vision d'ensemble. Aussi, ce qui a autant d'importance renvoie à cette part de l'information cachée, celle que l'individu ne souhaite pas donner, et qui est potentiellement vraie dans les deux sens, le regardeur et le regardé, chacun jouant les deux rôles. Mais comme cette information cachée est contenue dans une éthique, un code de conduite dans l'espace public, elle est perceptible sans trop d'effort. Nous affirmons que pratiquer le vélo ordinaire ou bien le vélo électrique n'a rien à voir, ni dans le principe, ni dans les attentes, ni dans les raisons, ni dans l'éthique face aux enjeux environnementaux.

Perçue comme une esthétique sociale, la pratique du vélo en ville devient un enjeu de société, car elle donne à voir un état d'une société « en bonne santé », rapide, heureuse et sereine, ce qui, à l'évidence, n'est qu'une façade dans un monde aux crises multiples.

Bibliographie

BEE Julia, 2022. « Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien », in: dies./Julia bee/Ulrike Bergermann/Linda Keck et al. (Hg.): *Fahrradutopien: Medien, Ästhetinnen und Aktivismus*. Lüneburg, Meson Press, p. 39-76.

BILLOT-GRASSET Alice, 2015. *Typologie des accidents corporels de cyclistes âgés de 10 ans et plus : un outil pour la prévention, thèse d'épidémiologie*. Ediss, Université Claude Bernard -Lyon1, Ifsttar.

Born Georgina, 2017. Eric Lewis, Will Straw, *Improvisation and social aesthetics*. Durham and London, Duke University Press.

CORNUZ Jacques, GOJANOVIC Boris, WELKER Joris, 2012. « Le vélo électrique : un outil pour la santé ou un gadget « écolo » ? ». *Revue médicale suisse*, 25 juillet, p. 1514-1517.

BOURDIEU Pierre, 2013. *Manet, une révolution symbolique*. Paris, Raisons d'agir/Seuil.

DEDECKER Jérôme, RIO Emmanuel. « Sur les statistiques d'accidents mortels de cyclistes de 2009 à 2022 en France ». 2024. (en ligne), hal-04078609v5.

DESCOLA Philippe et PIGNOCCHI Alessandro, 2022. *Ethnographies des mondes à venir*. Paris, Seuil.

LIPOVETSKY Gilles et SERROY Jean, 2013. *L'esthétisation du monde. Vivre à l'âge du capitalisme artiste*. Paris, Gallimard.

JOUENNE Noël, 2019. *Notes sur le vélo et la bicyclette. Regard ethnologique sur une pratique culturelle*. Paris, L'Harmattan, « Logiques sociales ».

JOUENNE Noël, 2022. *La simplicité apparente du vélo face aux enjeux de société, exploration d'un objet technique et social*. Paris, L'Harmattan, « Logiques sociales ».

MAUSS Marcel, *Les techniques du corps*, (1934). préface de David Le Breton, Paris, Petite Bibliothèque Payot, 2021.

PETONNET Colette, 2018 (1987). « L'anonymat ou la pellicule protectrice », *Variations sur la ville*. Paris, CNRS, p. 185-205.

PLOOG Katja, CALINON Anne-Sophie, THANIN Nathalie, 2020. *Mobilité. Histoire et émergence d'un concept en sociolinguistique*. Coll. Espaces discursifs, Paris, L'Harmattan.

¹ Plus 7% selon Union Sport & Cycle, communiqué du 6 avril 2023.

² Traduit par nous avec l'aide de DeepL.

³ Certains cyclistes, peu fréquent, utilisent des vélos tout terrain motorisés.

⁴ Il s'agit de livreurs en scooter. Justine Claux, « Un an après le premier confinement : « des livreurs en burn out » assure le manager d'une pizzeria de Périgueux », *Ici, France bleu et France 3*, du 17 mars 2021.

⁵ <https://meilleur-velo-electrique.com/debrider-velo-electrique/>, consulté le 19 juillet 2023.