



HAL
open science

Dans quelle mesure les cafés-vélos participent-ils à l'habitabilité des territoires dans lesquels ils sont implantés ?

Marlène Henrion

► To cite this version:

Marlène Henrion. Dans quelle mesure les cafés-vélos participent-ils à l'habitabilité des territoires dans lesquels ils sont implantés ?. Géographie. 2023. dumas-04216873

HAL Id: dumas-04216873

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04216873>

Submitted on 25 Sep 2023

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.

Mémoire de Master 2

Tourisme Innovation Transition



**Dans quelle mesure les cafés-vélos
participent-ils à l'habitabilité des territoires
dans lesquels ils sont implantés ?**

PROPOSE PAR
Marlène Henrion

SOUS LA DIRECTION DE
Marjolaine Gros Balthazard

2022-23

Les gens se déplaçaient à pied ou à bicyclette d'un mouvement régulier, les hommes les genoux écartés le bas du pantalon resserré par des pinces, les femmes les fesses contenues dans la jupe tendue, traçant des lignes fluides dans la tranquillité des rues. Le silence était le fond des choses et le vélo mesurait la vitesse de la vie.

Annie Ernaux

Les Années

Remerciements

Reprendre ses études à presque 50 ans n'est pas anodin. C'est une véritable aventure. Il faut rompre avec ses habitudes, convaincre ses proches, passer outre les doutes, les hésitations, aller de l'avant et répondre sans cesse à la question qui revient sempiternellement « Est-ce que le jeu en vaut la chandelle ? » A l'heure où je clôture ce mémoire, vient le moment du bilan après ces 10 mois passés à apprendre mais surtout à questionner, réfléchir, confronter ses idées, bref grandir !

Pour moi, la période s'est surtout révélée une immense aventure humaine. Et qu'y a-t-il de plus enrichissant que la rencontre, le partage et l'échange avec autrui ? Par ces quelques lignes, je tenais à remercier tous ceux que j'ai croisés qui m'ont donné, aidé, appris, soutenu, transmis, ouvert l'esprit, fait confiance, apporté de la joie pendant ma traversée en terre inconnue.

D'abord, je souhaite remercier ma famille proche qui a su gérer les absences et le manque de disponibilité. Puis ma famille lointaine pour son aide (merci d'avoir contacté les cafés-vélos de Montréal !) et ses encouragements via whatsapp. Ensuite, je veux exprimer toute ma gratitude pour les personnes qui m'ont hébergé lors de mes séjours grenoblois : Carine Julien, Raphaël, Evelyne, Emma, Come, Celia, Béatrice, Arnaud : un immense merci pour m'avoir ouvert vos portes sans parfois que je vous connaisse.

Et puis cette aventure humaine n'aurait pas eu la même saveur sans mes collègues de TIT. Celia, Côme, Christophe, David, Emma, Julien, Nicolas Sébastien, que j'ai eu plaisir à retrouver à chaque nouvelle période du master. Je retiendrai la cohésion, les riches échanges, les blagues, les rires tout ce qui a rendu agréables, inoubliables et riches ces moments studieux.

Evidemment rien n'aurait été possible non plus sans Philippe Bourdeau qui gère de main de maître mais avec toute la bienveillance requise ce master. Merci à lui de diffuser son immense savoir avec passion et enthousiasme. Merci aussi à ses collègues enseignants chercheurs et à tous les intervenants qui ont résisté à nos assauts de questions en y répondant avec indulgence.

Je veux aussi remercier ici les Audacieux qui ont fait partie du voyage, qui m'ont accueilli, m'ont montré tout l'intérêt de l'insertion, m'ont fait rire, m'ont parlé de leurs origines, de leurs difficultés, ont partagé leur amour du vélo et surtout m'ont donné toute leur confiance en me confiant les rênes du bistro-vélo de Lyon pour en faire un endroit à la mesure de nos ambitions.

Enfin, un énorme merci à Marjolaine qui a accepté de me tutorer tout au long de ce mémoire. Toujours encourageante, elle a répondu à mes questionnements avec réactivité, pertinence et bienveillance.

Remerciements	3
Introduction	6
I. Cadre de l'étude	8
1. Panorama autour des cafés-vélos	8
a) Brève histoire du vélo	8
b) La pratique du vélo aujourd'hui	9
c) Les ateliers d'auto-réparation : précurseurs des cafés-vélos ?	13
d) Naissance des cafés-vélos	14
e) Etat des lieux des cafés-vélos aujourd'hui	16
f) Les ateliers chantier insertion – une suite dans l'univers de la réparation	17
Conclusion : de l'intérêt d'étudier les cafés-vélos	17
2. Notion de l'«habiter », habitabilité et convivialité	17
a) Introduction	17
b) La notion d'habiter	18
c) Le concept d'habitabilité	19
La capacité à se loger	20
L'accès aux services essentiels	21
La facilité de trouver un emploi	21
La mobilité	21
La présence de services privés et la sociabilité associée	22
L'existence d'un espace plaisant	22
La présence de pratiques récréatives variées	23
d) Zoom sur la convivialité	24
Conclusion	24
3. Hypothèses concernant l'influence des cafés-vélos sur l'habitabilité	25
4. Méthodologie	26
a) Création d'un répertoire critérisé de cafés-vélos	26
b) Observations terrains	28
c) Entretiens semi-directifs	28
d) Au cœur de la genèse d'un café-vélo : le bistro-vélo des berges du Rhône à Lyon	29
II. Analyse des données recueillies- Résultats	30
1. Panel des cafés-vélos étudiés	30
2. Présentation du bistro-vélo des berges du Rhône	41
a) Genèse	41
b) Originalité du modèle économique	41
c) Spécificités	41
d) Les missions de « chef de projet bistro-vélo »	42
3. Caractérisation des cafés-vélos	42
a) Un phénomène récent porté par des valeurs fortes	42
b) Cartographie des cafés-vélos	43
c) Les activités et services des cafés-vélos	45
d) Les originalités	46
e) Les clients des cafés-vélos	46
f) Une activité fragile	46
4. Tentative de définition	47

III.	Les cafés-vélos et leur influence sur l'habitabilité	48
1.	Les cafés-vélos : partenaires indispensables de l'écosystème de la vélorution	48
	Transmettre la culture vélo	48
	Rendre service avant tout	49
	Susciter l'envie par la mise en contexte	50
	Être un acteur de l'écosystème	50
	Conclusion	51
2.	Les cafés-vélos : générateurs de nouvelles convivialités	51
	Le vélo, outil convivial ?	51
	Accueillir tout le monde	52
	Créer des évènements fédérateurs	52
	Rassembler des communautés	53
	Conclusion	54
3.	Les cafés-vélos : ambassadeurs des valeurs de la transition	54
	Consommer local et responsable	54
	Réparer au lieu de jeter	55
	Conclusion	55
4.	Les cafés-vélos : passeurs de mémoire	56
	Conclusion	57
IV.	Limites de l'étude – Modération des résultats - Perspectives	59
1.	Limites de l'étude	59
a)	Limites bibliographiques	59
b)	Limites méthodologiques	59
c)	Limites de point de vue	60
2.	Modération des résultats : difficultés d'existence des cafés-vélos	60
3.	Perspectives et recommandations pour installation en milieu rural	61
a)	Choix du lieu	61
a)	Rôle des collectivités	62
b)	Créer du lien	62
c)	Importance de la communication	63
	Conclusion générale	64
	Bibliographie	66
	ANNEXE 1 : grille entretien des cafés-vélos	69
	ANNEXE 2 : grille observation	71

Introduction

Le secteur du vélo connaît aujourd'hui un engouement sans précédent. Le sondage réalisé en 2021 par l'Union Sport et Cycle montre que près de 2 français sur 3 ont fait du vélo au moins une fois sur l'année et que l'usage de ce mode de transport pour se rendre au travail ne fait qu'augmenter. Cet essor se traduit naturellement dans les ventes de vélos neufs qui ont progressé de 4% en volume et de 15% en valeur ajoutée par rapport à 2020. Cette croissance touche toutes les utilisations du vélo : sportive, quotidienne, ou touristique et se mesure sur le terrain par la fréquentation des pistes cyclables qui a augmenté de 31 % France en 2022 par rapport à 2019 (Vélo et Territoire, bulletin n° 7 janvier 2023). Cette croissance qui a touché tous les territoires en 2021 est néanmoins largement portée par l'usage du vélo urbain. Les territoires ruraux et périurbains ne bénéficient pas des mêmes infrastructures et organisations périphériques pour le déploiement de ce mode de transport alternatif à la voiture ce qui les pénalise en termes de développement. Avant la crise, la croissance du vélo urbain était déjà en route, notamment en raison de la mise en service de vélos partagés dans de nombreuses villes. Mais la pratique en milieu rural et péri-urbain avait tendance à stagner, voire à régresser. Si la crise sanitaire du COVID 19 lui a redonné un peu d'élan, elle reste cependant très inférieure à ce qu'il se passe dans le cœur des villes où le taux de croissance annuel est à deux chiffres. Manque d'infrastructures sécurisées, peurs, stationnements sécurisés absents, défaut de services d'entretien à proximité, nombreuses sont les raisons invoquées par les Français pour ne pas passer le pas. Les spécialistes avancent de leur côté un manque de culture vélo qui devrait venir remplacer la culture voiture mise en place depuis les années 60.

En conséquence, se sont développés sur le territoire des structures qui s'inscrivent dans cette vague de croissance de la pratique du vélo et qui à leur échelle tentent de déployer la culture vélo. Les premières à apparaître dans les années 90 sont les ateliers d'auto-réparation créés en opposition aux ateliers de réparation classiques composés des boutiques spécialisées ou des grandes enseignes de sport. En effet dans ces magasins spécialisés, les prix sont souvent élevés ce qui peut freiner une partie de la population à faire appel à ces enseignes. « Le prix de la réparation était équivalent au prix du vélo neuf ! » (P.Petitjean, directrice des Ateliers de l'Audace). A l'inverse, dans les ateliers d'auto-réparation, moyennant une petite cotisation, les adhérents peuvent venir réparer leurs vélos eux-mêmes avec des outils et pièces détachées mis à disposition suivant différentes formules. L'autre caractéristique des ateliers d'auto-réparation est le militantisme qui leur est souvent lié, pour justement développer la culture vélo.

Dans la lignée des ateliers d'auto-réparation et pour soutenir une croissance toujours grandissante de l'utilisation du vélo en ville, sont apparus également depuis une dizaine d'années les cafés-vélos ou vélos-café ou encore cyclo-cafés, les dénominations sont variées. La légende attribue le titre de 1^{er} café-vélo européen à celui de Londres (2010) avec lequel on découvre un concept novateur : mélanger deux activités sous un même toit, la restauration et la réparation (de vélos). Cette hybridation d'activités permet de proposer un modèle marchand différent des ateliers de réparation classiques qui, avec un côté technique et plutôt masculin, peuvent sembler un peu austères de prime abord. Avec ce nouveau concept, maintenant devenu une tendance de fond, on allie la convivialité à la technicité, le côté ludique au côté sérieux tout étant créant des liens forts avec l'environnement proche. Les cafés-vélos sont ainsi venus compléter une offre existante comprenant historiquement les ateliers classiques de réparation de vélo et les ateliers d'auto-réparation. Se voulant plus conviviaux et plus accessibles, ce sont des lieux bien différents des ateliers de réparation et ils peuvent également prendre plusieurs formes et fonctions suivant la personnalité de celui qui le dirige. Avant tout, les cafés-vélos procèdent d'un phénomène urbain. Ils se développent généralement autour de la pratique du « vélotaf » c'est à dire du trajet domicile travail dans les moyennes et grandes villes. L'idée première est que le cycliste

urbain puisse trouver sur son trajet un lieu facilement accessible dans lequel il pourra à la fois prendre un bon café pendant que l'on répare son vélo. Mais on les a vu éclore ces derniers mois (surtout après la crise sanitaire) dans des environnements ruraux notamment portés par le développement de la pratique du cyclo tourisme.

Certains cafés-vélos proposent également de la restauration, le plus souvent orientée approvisionnement local et/ou bio. Et d'autres y adjoignent une petite offre d'hébergement pour les cyclistes de passage (une ou deux chambres) ou encore un espace de co-working. Coté atelier, en plus de la réparation, on peut trouver à la vente des vélos, des accessoires, des vêtements en lien avec cette pratique. Chez d'autres, la création d'une communauté cycliste autour du lieu permet au café-vélo de proposer des événements réguliers en lien avec le vélo, que ce soit des sorties sportives, touristiques ou encore des récits de voyages ou des projections de films, toujours en lien avec la thématique du vélo. Enfin, dans la lignée des ateliers réparation qui ont un aspect plus militant, certains permettront aussi un peu d'auto-réparation ou l'organisation d'ateliers dédiés à des publics spécifiques (femmes, personnes exclues de la société...).

Avec ce bref aperçu, nous percevons bien que derrière la terminologie « café-vélo » se cache en fait une multitude de configurations ce qui permettrait, peut-être, de s'adapter au mieux au territoire sur lequel ils s'implantent. Il serait donc intéressant d'analyser quelles formes ont pris les cafés-vélos suivant leur territoire d'accueil. Quelles sont leurs activités ? Qui sont leurs clients ? Comment les cafés-vélos ruraux se démarquent-ils de ceux des villes ? Participent-ils à la vie locale ? Jouent-ils un rôle pour le tourisme ? Quels sont leurs objectifs ? Participent-ils à développer la culture vélo ? L'ensemble de ces questions nous conduit inévitablement à nous interroger sur le rôle des cafés-vélos dans l'habitabilité des territoires. Nous avons décidé d'en faire le sujet de ce mémoire de fin d'étude. Le sujet étant par ailleurs peu traité dans la littérature scientifique.

Pour mener à bien cette étude, plusieurs méthodes ont été mises en œuvre à la fois théoriques et pratiques. Un premier recueil de données a permis, au-delà des premières impressions de créer un répertoire de cafés-vélos permettant de mieux les caractériser. Le lien entre habitabilité et café-vélo a été exploré à l'aide d'entretiens semi-directifs auprès d'un panel de cafés-vélos. Enfin, le stage au sein des Ateliers de l'Audace, en tant que cheffe de projet sur la création du bistro-vélo des berges du Rhône a permis de confronter en temps réel la théorie à la pratique.

Nous avons ainsi structuré ce mémoire en quatre parties. La première définit le cadre de l'étude et s'attache à explorer le concept de l'habitabilité pour identifier quels en sont les aspects qui vont concerner les cafés-vélos. Elle détaille également la méthodologie employée. La deuxième partie décrit le panel des cafés-vélos interviewés ainsi que le bistro-vélo de Lyon puis livre les résultats de l'analyse des données statistiques récoltées, tandis que la troisième s'attache à démontrer l'influence des cafés-vélos sur l'habitabilité des territoires. Enfin la quatrième, en plus de s'interroger sur les limites d'une telle étude, propose quelques pistes pour consolider l'activité fragile des cafés-vélos.

I. Cadre de l'étude

1. Panorama autour des cafés-vélos

a) Brève histoire du vélo

Le vélo tel que nous le connaissons aujourd'hui possède une histoire riche et complexe qui remonte à plus de 200 ans. Pour comprendre dans quel contexte les cafés-vélos sont apparus, il est intéressant de parcourir rapidement cette évolution.

L'invention du vélo date du 19^{ème} siècle avec un modèle sans pédale : la draisienne inventée par le baron Karl Drais von Sauerbronn. Dans les années 60 de ce même siècle, l'inventeur français Pierre Michaux ajoute des pédales à la roue avant, créant ainsi le premier vélocipède qui commence à être commercialisé pour les voyageurs et les coureurs. Il faut attendre 1880, pour voir apparaître le premier élément de transmission (la chaîne) et une roue arrière avec des rayons ce qui permet au vélo d'être plus rapide et plus efficace. C'est l'invention du vélo moderne, nommé ainsi car il ressemble fortement à celui que nous connaissons aujourd'hui.¹

Au début du 20^{ème} siècle, le vélo devient un moyen de transport de masse populaire, avec des entreprises comme Schwinn et Raleigh qui produisent des vélos en masse pour un marché mondial. Le premier Tour de France est organisé, l'engouement pour le vélo est né. Les années 20 et 30 marquent l'âge d'or du vélo. Il est appelé « le cheval du pauvre » (LeBreton, 2020, p70), c'est un moyen de transport utilisé par toutes les couches de population et qui a de profondes répercussions sur le rôle des femmes dans la société et la façon dont elle s'habille (besoin de vêtements adaptés). La bicyclette obtient le nouveau surnom de « machine de la liberté »². Durant la période d'après-guerre, l'usage des machines à moteur se déploie. L'arrivée de l'automobile, perçue comme le transport de l'avenir, entraîne une baisse significative de l'usage du vélo dans de nombreux pays, avec une augmentation de la circulation automobile sur les routes et une diminution de l'investissement dans les infrastructures cyclables.² « La voiture permet de s'émanciper de la fatigue de la marche et du pédalage, d'aller plus loin et plus vite, dans un confort incomparable... Tout le monde la désire. » (Frédéric Héran, lors de l'entretien avec Carline Stevan, journaliste, 11 avril 2018).

Dans les années 1950-60, le vélo est largement utilisé pour les loisirs, le sport et les compétitions, mais il est considéré comme un moyen de transport peu pratique pour les déplacements quotidiens ou professionnels.

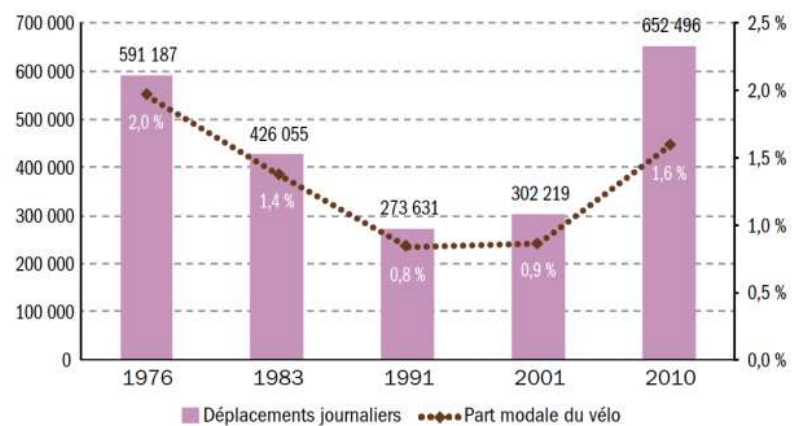
Dans les années 1970 et 1980, la popularité du vélo comme moyen de transport recommence à augmenter, notamment grâce à l'émergence des mouvements écologistes et à l'augmentation du prix du carburant. En Europe, il se développe surtout dans les villes des pays nordiques qui construisent des infrastructures cyclables, telles que des pistes cyclables et des parkings à vélos, pour encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport urbain. La France et les pays du sud de l'Europe ne suivent pas vraiment le mouvement alors qu'aux Etats Unis, cette période de liberté donne au vélo sa renommée la plus importante de son histoire. C'est l'époque des BMX dont l'apparition dans des films cultes (E.T., Karaté Kid) augmente d'autant plus sa popularité auprès des jeunes. ²

¹ <https://paulette.bike/fr/blog/histoire-velo-dates-n60>

² <https://www.bikester.fr/info/histoire-du-velo/>

La fin du 20ème siècle voit arriver le VTT qui renforce la pratique de loisirs. En France, les déplacements du quotidien à vélo ne connaissent toujours pas le même engouement que dans les pays nordiques où la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien est monnaie courante. Le graphe ci-contre (Figure 1) qui montre l'évolution de l'usage du vélo en île de France sur la période des années 1970 à 2010 illustre bien la situation. La baisse de l'usage du vélo est constante jusque dans les années 2000.

Figure 1 - Évolution de l'usage du vélo en Île-de-France



Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France

Au cours des dernières décennies, l'utilisation du vélo augmente dans les zones urbaines, dans l'ensemble des pays européens. En France, c'est le développement de services de vélos en libre-service (Vélo à la carte à Rennes, Velov à Lyon, Velib à Paris...) qui participe enfin à la diffusion de l'usage de la petite reine vers la fin des années 90.

b) La pratique du vélo aujourd'hui

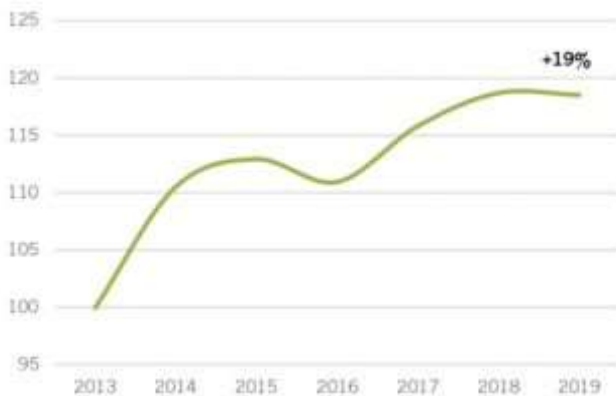
Le vélo connaît aujourd'hui un véritable engouement. Il est devenu un moyen de transport pratique et abordable pour les trajets domicile-travail, les courses et les déplacements de loisirs. (Inddigo, VerticoLab, 2020). De nouveaux modèles de vélos ont été développés pour répondre aux besoins des cyclistes urbains, tels que les vélos pliants et les vélos électriques. Le développement du vélo est soutenu par la prise en compte de plus en plus forte par les citoyens des enjeux écologiques. Les crises sanitaires et énergétiques viennent renforcer encore les arguments en faveur du vélo : coût, santé, fluidité de parcours, réduction des émissions des GES. De nombreuses villes continuent de développer des infrastructures cyclables pour encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien. Leur soutien ne s'arrête pas là. Certaines aident à la formation des individus notamment via les maisons du vélo qu'elles financent et à qui elles confient un rôle de supervision sur les actions vélo d'un territoire. D'autres vont aider les particuliers ou les entreprises à s'équiper : vélo cargo pour les livraisons, dons de vélo aux étudiants, achat de flotte pour les petites entreprises, etc. De plus, Les collectivités encouragent également l'usage du vélo avec des campagnes de promotion ciblées. Le plan vélo et mobilités actives de l'Etat (2 milliards d'euros sur 2023- 2027) et les possibilités d'utiliser les VAE (Vélos à Assistance Electrique), incitent les territoires ruraux plus accidentés à s'intéresser fortement au déploiement du vélo en s'appuyant sur des VAE. L'expérimentation « VELOUEST » menée dans l'Ouest Lyonnais s'inscrit exactement dans cette lignée. Elle permet à des habitants des communes de l'Ouest lyonnais de tester le VAE avec un système de location de longue durée.³

Au cours des 5 dernières années, il s'est vendu plus de 12 millions de vélos neufs et les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) ont été multipliées par cinq. Avec 660 000 VAE vendus en 2021, ces derniers représentent un quart des ventes (Union Sport & Cycle, 2021). Si la part modale moyenne des

³ https://www.ouestlyonnais.fr/VelOUEST-Le-velo-electrique-l-essayer-c-est-l-adopter-_a248.html

déplacements domicile travail reste faible (5%), l'enquête Mobilité des personnes (SDES-Insee, 2019, p3) montre une certaine appétence pour les pratiques de loisirs : trois quarts des vélos utilisés servent, entre autres, à se promener et 27 % à faire du sport. En s'appuyant sur un échantillon national de 300 compteurs, l'association Vélo & Territoires publie des estimations régulières de la pratique cycliste en France. Ce dispositif est appelé plateforme nationale des fréquentations (PNF). Malgré certaines limites statistiques, ce travail de quantification permet de mesurer les évolutions récentes sur ce sujet.

Figure 2 : Fréquentation cyclable en France (source : vélo et territoires)



Comme le montre le graphique ci-contre, depuis de la mise en place de PNF en 2013 le nombre de passages vélos enregistrés par les compteurs a progressé de 19%. Et cette tendance s'est confirmée les années d'après. En 2022, la progression était de 31% par rapport à 2019 (Vélo et Territoires, janvier 2023). Les derniers chiffres pour le 1^{er} semestre 2023 sont également très encourageants. En effet, en dépit d'un contexte de manifestations régulières et d'une météo moins clémente qu'en 2022, la fréquentation est globalement supérieure à

2022 avec une progression de 8% (Vélo et Territoires, mai 2023).

Dans le domaine du tourisme, la croissance est également bien présente. « En 10 ans, le tourisme à vélo est devenu une activité de tourisme et de loisir de plus en plus prisée. 22 millions de français déclarent faire du vélo pendant leurs vacances et le cyclotourisme est devenu la première pratique d'itinérance touristique sur le territoire, devant la randonnée pédestre. Entre 2016 et 2020, le nombre de passages de cyclistes sur les vélos-routes et voies vertes avait augmenté de +15%. En 2020, on enregistre +28% de croissance de trafic par rapport à 2019, hors périodes de confinement, 52 % des Français se déclarant plus attirés par le tourisme à vélo qu'avant la crise. La tendance s'est confirmée en 2021, avec une stabilité de la fréquentation, hors périodes de confinement ».⁴ La puissance publique a largement participé à ce développement en poursuivant le déploiement du schéma national des vélos routes et voies vertes : 1 784 km de voies cyclables ont été construits en 2020 (+165 % par rapport à 2019). Les 25 600 km prévus au schéma national sont ainsi réalisés à 74 %. Quant au Schéma Euro-Vélo, qui comprend des voies cyclables touristiques traversant l'Europe de part en part, il est ouvert à 92,5 % en France. Sur ces voies une offre de service aux cyclistes se déploie générant des retombées économiques sur les territoires. Grâce à ces efforts, « la France se positionne aujourd'hui comme la deuxième destination mondiale pour le tourisme à vélo après l'Allemagne, avec plus de 9 millions de séjours cyclistes par an ».³

Malgré tout, certaines difficultés persistent encore aujourd'hui freinant l'usage du vélo au quotidien, notamment en milieu rural. En effet, il existe de grandes disparités derrière la moyenne nationale de 5% de part modale du vélo. Certaines agglomérations peuvent atteindre 10% de part modale vélo sur des secteurs très urbains comme c'est le cas du 1^{er} arrondissement à Lyon alors que dans d'autres agglomérations cette part modale n'atteint même pas les 1% comme à Marseille et Clermont Ferrand (CORDIER, 2021, p17). La différence est aussi importante entre milieu urbain et milieu rural ou périurbain. La carte en figure 3 montre bien la différence entre les communes périphériques de la métropole de Lyon et son hyper centre. Au milieu, la couleur vert foncé indique que la part modale du vélo s'établit entre 5 et 10%. Plus on s'éloigne du centre, plus celle-ci diminue pour être parfois proche

⁴ <https://www.entreprises.gouv.fr/fr/tourisme/developpement-et-competitivite-du-secteur/tourisme-velo>

de 0. Au niveau national, 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture et 5% à vélo (INSEE, 2021). La marge de progrès est encore énorme. Des études sont régulièrement menées pour connaître les principaux freins à l'usage de la bicyclette au quotidien en ville comme à la campagne. Celle réalisée en 2014 par le CEREMA et piloté par Thierry Jouannot essaye de comptabiliser le véritable potentiel de report modal. En effet, toutes les études montrent que certains déplacements quotidiens ne sont pas compatibles avec le vélo car ils interviennent dans ce que les spécialistes de la mobilité appellent « une boucle de déplacement ». L'utilisateur réalise plusieurs déplacements en un seul et si l'un deux est jugé non compatible avec le vélo, comme par exemple déposer les enfants à l'école, l'ensemble du déplacement ne sera pas effectué à vélo. Donc, si on exclut de la cible les trajets comportant des boucles de déplacement, il reste quand même 62% des déplacements entre 1 et 5 km qui peuvent être transférables au vélo (selon l'enquête menée en île de France). La question se pose alors : quels sont les freins à l'usage du vélo ? Les réponses sont souvent les mêmes dans les différentes enquêtes, ce qui va changer c'est l'ordre dans lequel elles apparaissent suivant les zones d'enquête : ville, milieu rural, périurbain, quartier prioritaire de la ville... Dans ce mémoire nous les listerons donc sans priorité aucune.

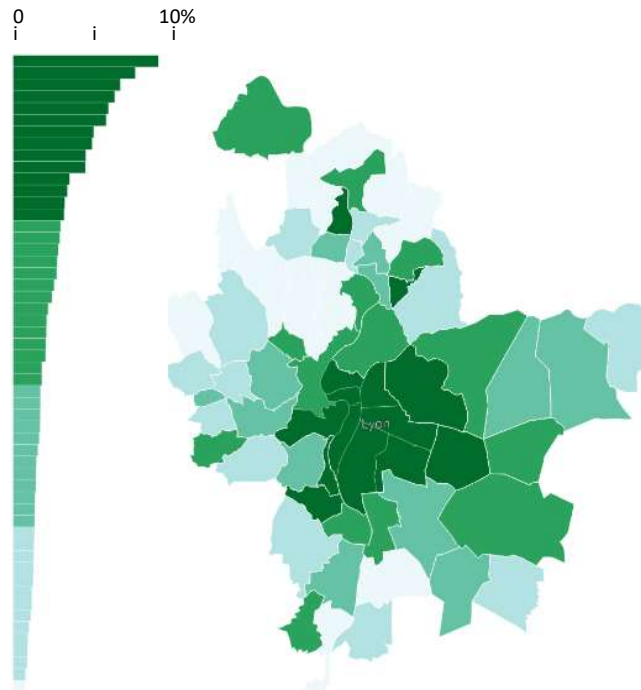


Figure 3 : Carte des parts modales vélo sur la métropole lyonnaise (source : INSEE, 2021)

Régulièrement citée est **l'inadaptation de l'espace public** aux pratiques des modes actifs dont le vélo. La voirie a longtemps été consacré uniquement à la voiture et les pratiques actives reléguées aux loisirs. Cette première a donc pris énormément de place et reste le mode prioritaire dans les projets d'aménagement ainsi que le remarque Sidesl Birk Hjuler, Chef de bureau de Supercykelstier au Danemark « On voit que le cyclable n'est pas la priorité quand les travaux bloquent les pistes cyclables plutôt que les routes, quand on met les pistes cyclables sur les trottoirs plutôt que sur les routes. ».



Figure 4 : exemples de pistes cyclables impraticables - Source : www.carfree.fr

Or le fait de devoir partager les voies avec des véhicules motorisés beaucoup plus volumineux et rapides n'est pas sécurisant d'autant plus que les conducteurs ne font pas vraiment attention aux

autres modes vus comme des ralentisseurs sur leur trajet. Nous l'avons-nous-même expérimenté sur le trajet vers la gare de Brignoud, lors de notre séjour en région grenobloise pour le 1^{er} trimestre de master. Les voitures, comme les vélos, choisissent la petite route qui coupe à travers champs au détriment de la départementale. Elles se retrouvent alors à devoir doubler les cyclistes sur une voie à peine assez large pour laisser passer un gros véhicule ce qui n'est pas rassurant pour le cycliste qui doit parfois mettre pied à terre pour se pousser sur le bas-côté de la route.

En plus des aménagements, la modération de la circulation automobile pourrait être encouragée. A Lyon depuis mars 2022, la ville est passée en « Ville à 30 ». Concrètement, la Ville à 30 consiste à établir la limitation à 30 km/h comme norme sur la majorité des voies de circulation. C'est la limitation à 50 km/h qui devient une exception.

Ensuite, la **peur du vol** vient aussi pénaliser l'usage du vélo. D'après l'enquête (Indiggo Vertigolab 2020), un français sur cinq (17 %) s'est fait voler au moins une fois son vélo et 4 % plus d'un vélo au cours des 12 mois précédant l'enquête. Cette peur est d'autant plus prégnante quand on souhaite s'équiper d'un vélo électrique à plusieurs milliers d'euros. Stationnements sécurisés en ville et dans les gares et garages sûrs et accessibles font donc partie des demandes récurrentes des associations de promotion du vélo. Celles-ci travaillent également à faire développer des antivols avec une protection satisfaisante et à développer des homologations pour classer les types d'antivol.

La possibilité de faire réparer et d'entretenir son vélo est aussi une entrave à l'usage du vélo. C'est souvent le cas quand on achète un vélo neuf et qu'on n'a pas **accès à un atelier de réparation** facilement. Et certaines zones en manquent cruellement comme les quartiers prioritaires de la ville. « Quand nous allons faire nos ateliers mobiles en QPV, les gens sortent de la cave des dizaines de vélos. Le problème n'est pas qu'ils ne possèdent pas de vélo mais pas de lieu proche où le réparer ! » raconte P. Petitjean fondatrice des Ateliers de l'Audace. La demande est forte en effet. Greg du café-vélo la roue libre indique : « En grande surface il y a 3 semaines d'attente alors les gens viennent chez nous ! ».

Une autre limite à l'usage du vélo citée dans l'étude du CEREMA est la **méconnaissance des bienfaits**



Figure 5 : affiche de la métropole de Lyon
Source : CERTU 2013

pour la santé du vélo. Nous en listons quelques-uns ici. Le vélo aide à se maintenir en forme, puisque pédaler sollicite l'ensemble du corps. C'est un excellent exercice cardiovasculaire qui renforce le cœur, améliore la circulation sanguine et favorise la santé cardiovasculaire. Il contribue à la perte de poids en brûlant des calories quotidiennement. La pratique régulière du vélo renforce les muscles des jambes, des fessiers et du tronc, améliorant ainsi la force et la tonification musculaires. Elle améliore aussi la capacité pulmonaire et l'endurance en stimulant le système respiratoire. Le vélo est une activité à faible impact pour le corps, ce qui réduit le stress sur les articulations et diminue le risque de blessures. Il aide à réduire le risque de maladies chroniques, telles que le diabète de type 2 et certains types de cancers. La pratique du vélo en plein air permet une exposition à la lumière naturelle du soleil, favorisant la production de vitamine D. Enfin le vélo peut contribuer à améliorer la santé mentale en réduisant le stress, en améliorant l'humeur et en favorisant le bien-être général. (Green, Sakuls, Levitt, 2021)⁵

⁵ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8516182/>

Enfin, la **routine** serait également limitante dans la modification du mode transport. En effet, tout changement fait peur car il nécessite de bouleverser notre zone de confort, la routine étant, quant à elle, rassurante. Et quand il s'agit de mobilité, le passage de la voiture au vélo cette perte de confort s'éprouve d'autant plus. La voiture permet de transporter des charges lourdes, d'être protégé des intempéries, de parcourir plus de km, difficile alors d'imaginer au premier abord de réaliser les mêmes choses avec un vélo ! Cette routine s'inscrit aussi dans une culture voiture ancrée dans la société en général. Depuis les années 70, tout a été pensé pour l'automobile. Tout est conçu pour en avoir un usage facilité. « A Paris, 50 % de l'espace public était dédié aux voitures en 2016, qui n'y représentent pourtant que 10 % des déplacements » (site hellocarbo.com, 2022)⁶. Elle a été le symbole de la liberté dans les années 1970. Il y a donc un **manque de culture vélo** qui elle aussi empêche de passer le cap mais pas uniquement.

Des études ont ainsi montré qu'il faut réunir un certain nombre de paramètres pour changer de mode de transport et la seule envie, motivée, par exemple, par la volonté de se mettre en accord avec ses valeurs ne suffit pas. Ce sont plutôt les événements nouveaux sous forme de contraintes ou d'opportunités qui vont permettre le changement. Le cabinet Roland Ribl et Associés a adapté les étapes du changement des habitudes modélisées par les psychologues Prochaska et DiClemente (1982) pour expliquer le processus de changement de pratique modale. (Figure 6)

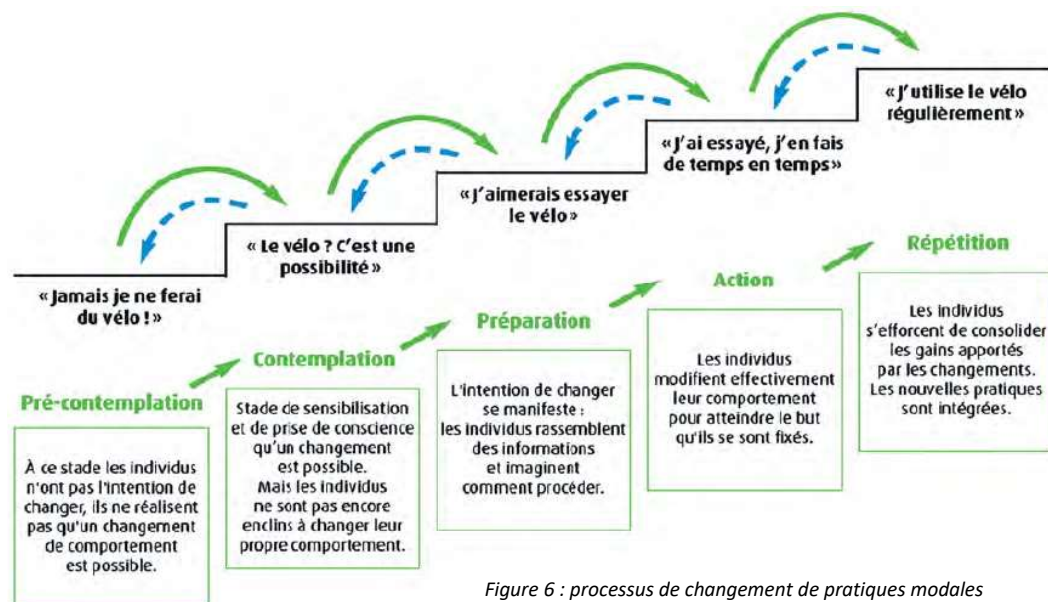


Figure 6 : processus de changement de pratiques modales
Source : RR&A pour la communauté urbaine de Strasbourg

La pratique du vélo est donc en pleine transformation et expansion avec un énorme potentiel. Les activités annexes comme la réparation de vélo ont donc elles aussi un bel avenir devant elles.

c) Les ateliers d'auto-réparation : précurseurs des cafés-vélos ?

La croissance de l'usage du vélo ces vingt dernières années entraîne avec elle le développement de tout un univers fait d'innovations, de nouveaux services et de nouveaux concepts. La plus grosse innovation est le vélo électrique qui permet d'étendre l'usage du vélo à la fois en termes de distance mais aussi d'usagers. Par ailleurs, la pratique du vélo encourage la prolifération d'accessoires en lien avec le monde dans lequel il se développe. Ces accessoires doivent faciliter l'usage du vélo et sont

⁶ <https://www.hellocarbo.com/blog/media/quest-ce-que-la-culture-velo/>

développés à la fois pour la machine mais aussi pour son usager : sonnette, porte-téléphone, béquille, manchons, cape de pluie gants, casque, gilet de sécurité. L'usage accru du vélo nécessite également la réalisation d'infrastructures (voies cyclables, parkings dédiés etc..) et la mise en place de services (réparation, gardiennage, électrification).

C'est dans ce contexte que naissent de nouveaux lieux dédiés à ces services vélo. Dans les années 90, le manque d'accessibilité (disponibilité, coûts, accueil) à des structures pratiquant la mécanique cycle a vu éclore de nombreux ateliers d'auto-réparation vélos en France. En dehors de toute logique commerciale, ces ateliers permettaient à leurs adhérents de réparer leurs vélos. Moyennant une cotisation annuelle, les cyclistes ont accès au matériel et outils nécessaires à l'entretien des vélos. Un(e) bénévole ou un(e) salarié(e) peut également être présent pour donner quelques conseils et parfois des cours d'initiation à la mécanique sont dispensées.

De nombreux travaux ou écrits de journalistes, d'étudiants ou de chercheurs ont pu étudier le phénomène : les premiers en tant que nouveauté dans le paysage du cycle, les autres car il est intimement lié aux innovations sociales suivant la définition qu'en donne le CRISSES⁷ : « 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». En effet, ces ateliers d'autoréparation ont souvent été créés par des collectifs de citoyens en dehors des modèles économiques dominants. Ils portent des valeurs fortes de partage, de solidarité, de non-lucrativité, et d'écologie via le recyclage/réutilisation des pièces détachées notamment. L'idée fondatrice est que chacun puisse réparer son vélo de façon autonome. Même s'ils adressent à des personnes possédant déjà un vélo, il a été étudié qu'ils en facilitent le déploiement et l'usage (Filizetti, Mbengue, Ploton, 2010). Modèle original, répondant ainsi à une demande sociale non satisfaite, rayonnant de façon très locale et participant à changer les comportements, les ateliers d'auto-réparation s'inscrivent donc pleinement dans la définition des innovations sociales.

Dans ce mémoire, nous nous intéressons à un autre phénomène, plus récent, inscrit dans le renouveau de la pratique du vélo : la création des cafés-vélos. Nous pouvons émettre l'hypothèse qu'ils s'inscrivent dans la continuité du mouvement d'apparition des ateliers d'auto-réparation, qu'ils en sont la suite logique marchande bien qu'ils en soient très différents tant sur le mode de fonctionnement que sur la structure économique.

d) Naissance des cafés-vélos

Introduction

Avant de débiter ce chapitre sur les cafés-vélos, il est nécessaire de réaliser une mise au point introductive pour bien cerner le sujet et son contexte.

Les cafés-vélos peuvent avoir plusieurs dénominations. Certains les appellent vélos-café, d'autres cyclo-café d'autres encore cafés-cyclistes et la liste n'est pas exhaustive. Il n'y a en effet pas vraiment de règle posée sur ce nouveau type d'établissement et chaque propriétaire adapte le nom en fonction de la couleur qu'il souhaite donner à sa structure. Dans ce mémoire, par simplification, nous utiliserons le terme de café-vélo.

⁷ CRISSES : Centre de Recherche sur les Innovations Sociales

En outre, même si les cafés-vélos sont fortement liés à la culture cycliste et devenus « à la mode » dans les grandes villes, il y a peu d'études sur le sujet. Seules quelques articles de presse⁸ mentionnent le phénomène pour décortiquer l'engouement récent en France du public pour ce genre d'établissement. Le développement ci-après s'appuie donc sur des réflexions et observations personnelles, des recherches internet « brutes », des articles produits soit par des journalistes indépendants soit par des auteurs de blog ou de sites internet spécialistes du monde du vélo en France ou à l'étranger.

Historique

Les cafés-vélos sont nés dans les années 1990 dans les pays anglo-saxons au sein desquels la culture des coffee shops est très ancrée. L'explosion des boutiques américaines Starbucks dans le monde entier est un exemple représentatif de l'engouement des anglosaxons pour ces lieux où l'on peut consommer du café sous toutes ces formes et se restaurer de pâtisseries maison. « Comment est venue l'idée d'y associer une activité en lien avec le vélo ? » est la question qui mérite d'être posée ici.

Comme élément de réponse premier, nous pouvons avancer que le café a toujours été lié à la pratique du vélo sportif. Souvent avant les sorties ou les courses, les cyclistes prenaient un petit café, 'shot' de caféine et de convivialité qui leur donnait le bon départ. C'est ce que rapporte David V Herlihy dans une interview à NBCNews : « The traditional café where people congregate has always been part of the European cycling scene »⁹. Cette tradition est d'ailleurs très ancienne puisqu'elle date des années 1860 quand les clubs de cyclisme se sont développés en Europe, particulièrement en France et au Royaume Uni. On croisait alors surtout des cafés ou des pubs dont la thématique était le vélo ou qui accueillait volontiers les cyclistes mais pas encore de véritables cafés-vélos.

L'idée de mixer les deux activités viendrait des Etats Unis. « We have a tendency to decompartmentalize » dit Herlihy. Le premier café-vélo mélangeant clairement les deux activités serait donc né en Arizona à Sedona dans le milieu des années 1990. Il s'appelait « Sedona Bike and Bean ». Outre le fait d'associer ces deux passions le propriétaire explique aussi qu'il espérait ouvrir un lieu un peu plus amical que les magasins spécialisés dans le vélo. Il rapporte ainsi « I did not feel I was greeted as well as I would have like ».



Figure 7 : Sedona Bike and Bean, 1^{er} café-vélo au monde

Nous tenons ici un second élément de réponse à la question de l'hybridation des deux activités. Les cafés-vélos ont été développés par des passionnés du vélo qui cherchaient à créer un lieu véritablement convivial où l'on pouvait échanger sur sa passion et se donner quelques conseils. Ces lieux permettent des alternatives aux boutiques spécialisées du vélo parfois peu attractives pour les non-initiés ou les minorités de genre. C'est ce qu'explique également Eve, fondatrice du café-vélo féministe à Villeurbanne : « le projet est parti de mon expérience personnelle qui ne s'est pas toujours bien passée,

⁸ <https://www.lefigaro.fr/societes/2016/03/22/20005-20160322ARTFIG00010-les-cafes-velos-un-concept-de-plus-en-plus-tendance.php>
https://www.larep.fr/orleans-45000/loisirs/au-pied-du-mur-le-velo-cafe-kitchen-kustoms-a-orleans-est-pret-a-mettre-la-clef-sous-la-porte_13629367/

⁹ [Growing number of bike cafés gear up to serve cyclists \(nbcnews.com\)](http://www.nbcnews.com/storyline/bike-culture/growing-number-of-bike-cafes-gear-up-to-serve-cyclists-nbcnews.com)

j'ai été parternalisée, voire méprisée ». Dans les deux cas, c'est ce qui les a poussés à créer un lieu dans lequel « it could be done differently » (propriétaire du Sedona Bike and Bean). L'accueil sans condition et surtout le partage d'une passion ou d'une envie de développer l'usage du vélo est vraiment au cœur de la création des cafés-vélos.

Le premier café-vélo français aurait été créé à Lyon, en 2014, sous l'enseigne La Bicycletterie.

e) Etat des lieux des cafés-vélos aujourd'hui



Figure 8 : Café-vélo de Grenoble
Source : www.happycow.net

En 2016, une journaliste du Figaro dénombrait une dizaine de cafés-vélos en France, situés dans des grandes villes : Nantes, Paris, Nice, Lyon, Grenoble, Angers, Montpellier et Lille (Château, 2016). En 2022, Yves Blanc, cycliste professionnel et journaliste au magazine Le Cycle, a tenté de les répertorier dans son Guide des cafés-vélos, premier ouvrage de ce genre consacré uniquement aux cafés-vélos et signe que le phénomène mérite qu'on s'y attarde. Son livre comporte ainsi 36 cafés-vélos répartis sur toute la France et il estime

aujourd'hui à une cinquantaine leur nombre. Certaines villes en possèdent déjà plusieurs comme Paris mais aussi Lyon, Bordeaux et Annecy. Les villes seraient donc des endroits propices pour installer des cafés-vélos ? Dans le cadre de ce mémoire, nous avons analysé un échantillon de 46 cafés-vélos en France afin de prolonger ce travail de recensement. (Cf. § 1.4.a *Création d'un répertoire critérisé des cafés-vélos*). Cette enquête permet en effet de constater que 60% des cafés-vélos sont installés en zone très dense d'après la classification INSEE. Et on ne trouve que 20% d'entre eux dans les zones dites « peu denses ». Mais nous y reviendrons en détail plus loin. Beaucoup d'autres sont en projet partout sur le territoire à l'instar de celui d'Angers ou de Lyon, qui doit s'installer sur les berges du Rhône ou encore celui d'Annecy qui va ouvrir au sein même de l'enseigne Monoprix. Ce cas-ci est d'ailleurs un des éléments qui permet de dire que le concept séduit largement puisqu'une grande enseigne décide de l'adopter pour l'expérimenter. En lieu et place du traditionnel coin « petite restauration » de ce magasin urbain, se trouvera un atelier de réparation mélangé avec une petite zone de snacking et de vente d'accessoires vélos.

En outre, il existe aussi une agence nommée KféVlo qui propose à des entrepreneurs, des collectivités, des collectifs, des associations, des investisseurs de les accompagner dans la création de leur café-vélo. L'activité entière de l'agence est dédiée à ce sujet, mettant en avant que « chaque territoire a besoin de son café-vélo » et que « le café-vélo [est] un tiers lieu accélérateurs d'initiatives locales ». Le site propose même un « principe d'aménagement de café-vélo » comme sur l'illustration ci-dessus.¹⁰



Figure 9 : extrait du site cafevelo.org

¹⁰ cafevelo.org

f) Les ateliers chantier insertion – une suite dans l’univers de la réparation

Aujourd’hui, une autre forme est à l’œuvre mêlant le côté social des ateliers d’auto-réparation et le côté marchand des ateliers dit « classiques » : les chantiers d’insertion via la réparation de cycle. Ces ateliers profitent d’une filière cycle en pleine expansion pour former des personnes éloignées de l’emploi afin de leur offrir un tremplin vers le milieu du travail. En plus de la réparation, les personnes peuvent aussi monter en compétences sur les domaines de la vente, de la gestion des stocks et l’animation d’ateliers délocalisés. Et le rôle social peut aller au-delà du seul domaine de l’insertion. En effet, ces ateliers en réparant des vélos sont pleinement inscrit dans l’économie circulaire de la filière du cycle. Ils permettent d’éviter d’alimenter les 28 000 tonnes annuelles de déchets liés au vélo. Et comme une part de leur activité se concentre sur le « reconditionnement » de vélos qui sont ensuite vendus à prix modiques, ces ateliers permettent également à des personnes moins aisées d’acquérir un vélo et de retrouver une certaine mobilité.

Conclusion : de l’intérêt d’étudier les cafés-vélos

Avec le renouveau du vélo ces dernières décennies, appuyé notamment par les considérations et enjeux écologiques auxquels nous faisons face, sont apparus de nouvelles pratiques et de nouveaux lieux. L’usage du vélo a progressé en ville dans son utilisation quotidienne. Et dans le secteur du tourisme, c’est un mode de transport très en vogue soit pour des découvertes à la journée soit en itinérance. Depuis les ateliers d’auto-réparation, créés autour d’un besoin non satisfait – faire réparer sa bicyclette à moindre frais et se retrouver en communauté autour du vélo-, jusqu’aux cafés-vélo, lieux conviviaux mêlant deux activités qui n’ont a priori rien à voir, de nouveaux concepts se déploient dans la lignée de ce renouveau de la bicyclette. Concernant les cafés-vélos, une première approche permet de constater qu’ils existent dans toute leur diversité, tant sur leur forme que sur leur répartition sur le territoire national. S’ils sont nombreux en milieu urbain, ils sont beaucoup moins présents en milieu périurbain et rural. Pourquoi une telle différence de répartition ? Les cafés-vélos sont nés avec le renouveau du vélo, leur présence est-elle essentielle à maintenir cette dynamique ? L’hybridation de deux activités, au-delà du concept novateur et de l’effet surprise, permet-elle à ces lieux de s’installer durablement sur leur territoire ? Quel rôle jouent-ils ? Sont-ils un commerce comme les autres ? Ou bien y a-t-il des particularités à aller creuser ? Ont-ils un futur ? Sont-ils l’avenir du déploiement du vélo, les précurseurs des activités commerciales hybrides en milieu rural ? Afin d’étudier plus avant les cafés-vélos et leur relation aux territoires, nous nous appuyons sur le concept d’habitabilité qui permettra de structurer l’analyse et la récolte de données.

2. Notion de l’«habiter », habitabilité et convivialité

a) Introduction

Pour bien cerner la réflexion et guider l’étude de ce mémoire, il est important de définir ce que représente l’habitabilité. La définition la plus simple est « le fait d’être habitable » (Larousse). De nos jours, avec les problèmes environnementaux l’habitabilité est souvent citée sur un périmètre plus vaste, la question étant de savoir si la terre va rester habitable avec les conséquences du réchauffement climatique. Les médias s’en font particulièrement le relai comme en juillet 2021 dans Sud-Ouest « Habitabilité de la Terre : ‘Les humains ne peuvent se passer durablement de la biodiversité’, alertent deux chercheurs ». Dans ce mémoire, nous nous attacherons à limiter le concept d’habitabilité sur le périmètre d’un territoire. Nous pouvons alors nous appuyer sur la définition

donnée par le site Géoconfluence¹¹ « ensemble des conditions de l'habiter d'un lieu » (accessibilité, convivialité, citoyenneté, proxémies) aussi bien matérielles qu'idéelles ». Et puisque l'habitabilité contient une partie de subjectivité, elle invite donc à explorer d'abord la notion d'habiter.

b) La notion d'habiter

L'habiter a été longuement observée dans les sciences sociales du 20ème siècle. Cette notion permet de regarder un peu au-delà de la simple action de s'abriter et elle « engage tout un rapport au monde » (O.Lazzarotti, 2013). Elle permet de s'intéresser à la manière dont les humains développent leur environnement et surtout pointe que l'habitat n'est pas réduit à une enveloppe matérielle mais implique d'autres dimensions plus subjectives liées à la culture et l'histoire de l'individu.

C'est Martin Heidegger qui le premier va élargir le terme habiter. Pour lui, habiter ne se résume pas uniquement à occuper un logement mais renvoie aussi à un concept fondamental sur la relation entre l'homme et le monde qui l'entoure. Comme l'explique Céline Bonico-Donato (2019, p3), il exprime « qu'il ne suffit pas d'avoir un toit sur la tête pour véritablement habiter » et il sépare ainsi nettement le fait de se loger et celui de trouver sa place dans le monde. Habiter engloberait quelque chose de plus grand : le fait d'être dans l'espace, d'être dans le monde. C'est tout le concept du « Dasein » (« être là ») qui insiste sur la dimension ontologique de la place de l'homme dans le monde. Cela signifie qu'habiter n'est pas seulement une activité, mais plutôt quelque chose qui le définit en tant qu'être-au-monde. L'habiter est donc une façon de donner un sens à l'existence humaine.

Ceci va prendre une importance capitale au moment où Heidegger développe sa pensée dans son essai « Bâtir, habiter penser » (1951) car il s'agit alors de reconstruire l'Allemagne détruite pendant la 2nde guerre mondiale. Il insuffle donc l'idée qu'au-delà des aspects quantitatifs du logement et de la reconstruction (nombre de logements, surfaces, type de matériaux...), il faut aussi s'intéresser aux conditions qui vont permettre à « l'homme de se réaliser en tant qu'homme ». Toujours d'après Céline Bonico-Donato, il pose ainsi qu'« habiter et bâtir prennent place parmi les choses qui méritent qu'on y pense c'est à dire qu'il s'agit de véritable objets philosophiques ». L'ensemble de sa pensée fondée sur ce « Dasein » a été longuement explorée et poursuivie par les sociologues, philosophes, anthropologue et géographes.

Et plus récemment, certains y ont vu quelques limites, notamment dans l'analyse du monde contemporain. En effet, le concept de l'« habiter » basé sur le « être au monde » qui « valorise la proximité, l'enracinement, l'immobilité, la fixité » (Stock, 2007, p109), ne serait plus compatible avec les façons dont nous habitons le monde aujourd'hui. La mobilité géographique est devenu un facteur important dans la vie des hommes que la théorie de l'habiter fondée sur l'« être au monde » masque complètement dans son rapport à l'espace. Cette théorie ne permet pas d'expliquer par exemple, pourquoi nous nous sentons parfaitement à l'aide dans un lieu éloigné dans une situation de vacances par exemple. Elle s'éloigne aussi du fait que les individus vont développer certaines actions dans l'espace, des pratiques qui permettent de se l'approprier pour in fine l'habiter. Il n'y a donc pas une façon d'« être » à l'espace mais une multitude d'interactions qui se traduit mieux dans la notion de « faire » avec l'espace (Stock, 2004). Par exemple, Lyon ne sera pas pratiqué de la même façon selon que l'on est touriste ou habitant. Et pour une même personne, l'expérience de l'endroit habité peut être différente si on s'y retrouve pour un déplacement professionnel ou pour une visite familiale. Il y a donc une multitude d'expériences et de pratiques d'un lieu selon les individus.

Selon Mathis Stock, la méthodologie d'appréhension de l'espace selon le rapport que l'on entretient avec lui, c'est à dire l'observation des pratiques et du « faire » est beaucoup plus appropriée pour les

¹¹ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/habitabilite>

sociétés contemporaines. En s'appuyant sur ces hypothèses, Stock développe la notion de « régime d'habiter » (Stock, 2003, 2004) qui analyse l'interdépendance des actions des individus présents sur un même territoire ainsi que leur inscription dans les différentes règles et valeurs sociales de ce territoire. L'habiter est alors observé sous trois angles : les pratiques de la personne, les pratiques des autres autour d'elle et le contexte dans lequel elles existent (Stock, 2007, p118).

c) Le concept d'habitabilité

Habiter renvoie donc à la relation entre l'homme et l'environnement qui l'entoure. Et l'habitabilité d'un territoire ne pourrait être comprise sans y intégrer l'habiter (Fourny, Lafarge, Eleb, 2019,) pour bien prendre en compte la façon dont le social se construit dans un territoire de vie. L'habitabilité est bien la réunion d'un ensemble de critères dans un endroit donné pour permettre à des personnes d'y habiter en s'y sentant bien, voire en s'y sentant libre (Sen, 2000). Une partie de ces critères est donc matériel, tangible, mesurable. C'est d'ailleurs avec ce sens de l'habitabilité que ce mot est utilisé dans l'industrie automobile où l'habitabilité d'une voiture représente la place disponible dans l'habitacle pour les occupants. Ce fut l'un des principaux arguments marketing pour vendre les monospaces dans les années 80 ou la prise en compte du confort et des usages des passagers était largement mise en avant¹². « L'habitabilité est ici évaluée au regard de l'expression de « besoins » élémentaires, apparemment objectifs et prédéfinis par de l'ingénierie en termes d'aisance et de gabarit » (Fourny, Lafarge, Eleb, 2019). C'est également ce que l'on peut retrouver dans les domaines de l'architecture et de la construction, pour lesquels il existe des critères d'habitabilité bien définis (nombre de m², nombre de pièces...) voire normés quand il s'agit de sécurité. Dans cette approche, on réduit l'analyse à l'espace sans se préoccuper de ses usages. Or, quand on applique le concept d'habitabilité à un territoire comme on souhaite l'utiliser ici, il paraît nécessaire d'introduire d'autres notions en particulier celle de « l'habitant dans la subjectivité de ses représentations et idéologies spatiales dans ses pratiques et ses formes d'action dans ses organisations collectives autrement dit dans ses modes de construction de territorialité » (Fourny, Lafarge, Eleb, 2019).

Il est donc important de noter que ces critères dit « mesurables » peuvent varier d'une personne à l'autre en fonction des besoins, des préférences individuelles et de ce que chacun projette dans un lieu. Certaines personnes peuvent privilégier un accès facile aux transports en commun, tandis que d'autres peuvent attacher de l'importance à la proximité des commerces et des services. Ici on touche au caractère plus personnel de la notion d'habiter et à la façon dont on « pratique » le territoire, comment les individus vont créer un lien et projeter leur propre imaginaire sur un territoire donné. Mathis stock a beaucoup travaillé sur cette notion de régime d'habiter (cf. Supra) pour y intégrer les pratiques de lieux, et les différentes interactions des individus y compris avec les institutions. L'habitabilité serait alors vu « comme un ensemble de compétences mis en œuvre par l'individu pour réduire les contraintes et maximiser les ressources que livre l'espace géographique au cours de ses activités quotidiennes afin d'optimiser son projet d'habiter » (Cailly, 2019, p207). Cette relation au territoire a également été reprise par Corneloup, Bourdeau, Bachimon et Bessy spécifiquement sur les usages récréatifs. Ils se sont intéressés à la manière dans les habitants tissent leur lien à un lieu par les pratiques de loisirs. Leurs analyses fondées sur une étude de cas à Saint Nizier-du-Moucherote (Vercors) relate trois axes de déploiement de cette habitabilité récréative : géographique, social et culturel. Elle indique qu'à travers la pratique récréative les néo-habitants développent une expérience du territoire, en acquièrent une certaine maîtrise (s'approprient la culture), et tissent des relations.

¹² <http://lautomobileancienne.com/renault-espace-i-1984-1991/>
https://www.challenges.fr/automobile/actu-auto/comment-les-monospaces-sont-passees-de-20-a-1-du-marche-auto-francais_837577

L'ensemble construit leur appartenance au territoire. C'est donc en s'y immergeant complètement que se construit cette habitabilité récréative.

Un autre aspect lié à la relation plus personnelle des personnes au territoire est la représentation qu'elles s'en font ou l'image qu'elles y projettent. Le néologisme « Barimnésie » a été proposé par Sadoux, Coste et Meehan pour « désigner le poids donné à la mémoire dans l'imaginaire individuel ou collectif pour habiter les territoires. » (2019, p46). On retrouve cet effet dans l'appréciation et les a priori que peuvent avoir la société sur certaines villes au passé industriel. Dans la mémoire collective, elles n'ont pas bonne réputation. Elles portent un héritage lourd et sont classées comme sales, grises ou laides. Nous en avons fait nous-mêmes l'expérience lorsque nous avons été envoyés en mission d'un an à Liverpool. Chaque personne à qui nous annonçons notre départ prochain pour la ville des Beatles esquissait une moue significative quant à l'appréciation de la ville. Or cette cité a su exploiter et transformer cet héritage, notamment la zone portuaire renommée « Albert dock », pour la mettre en valeur et en faire un des endroits les plus attractifs de la ville : installation d'une antenne de la Tate Gallery, aménagement de promenades le long de la mer, création de zones commerciales avenantes, port de plaisance. L'ensemble ressemblait plutôt à une station balnéaire huppée et était très éloigné de l'image inscrite dans la mémoire collective.

Pour illustrer le propos, la figure 10 ci-dessous compare l'image d'Albert Dock telle qu'ancrée dans les mémoires et la situation actuelle.



Figure 10 : Albert Dock à Liverpool, Source www.historyhit.com

Ainsi en regardant l'ensemble du panel, c'est-à-dire les critères apparemment objectifs et mesurables qui seront influencés par l'humain, l'imaginaire, le sensible, il est possible d'évaluer la qualité de vie d'un territoire mais aussi, en prolongement, l'attractivité d'un territoire que ce soit pour ses résidents permanents ou pour les touristes de passage. Dans les paragraphes suivants nous avons ainsi tenté de lister les critères de d'habitabilité.

La capacité à se loger

Un des premiers critères de l'habitabilité est la **capacité à se loger**. En effet, sans possibilité d'habiter le lieu, on ne peut mesurer aucun autre critère ! Cette capacité est liée à la disponibilité de l'immobilier mais aussi à son accessibilité en termes de coût. C'est un facteur qui peut notamment être influencé par le tourisme. Sur des sites très prisés, les surfaces foncières sont prises d'assaut par les promoteurs pour créer des logements saisonniers qui empêchent certains locaux de se loger sur le site. Par exemple, à Peisey, village de Tarentaise, les jeunes actifs sont obligés de loger plus bas dans la vallée faute de logement disponible dans le village alors même qu'ils y travaillent. De même, le phénomène Air B and B dans les grandes villes incite les propriétaires à préférer la location saisonnière plutôt que

la location longue durée à des résidents permanents car elle est plus rentable économiquement. (Tribune, 5 décembre 2016). A Nice, la stratégie de la ville, orientée vers le tourisme haut de gamme, a entraîné la construction de nombreux hôtels de luxe beaucoup plus gourmands en surface habitable. « *Nice propose ainsi le second plus grand parc d'hôtels de France avec une vingtaine d'établissement de luxe à 4 ou 5 étoiles* » (Camilotto, 2020). Résultat, il n'y a plus d'hôtel bon marché et surtout plus de foncier pour construire des immeubles destinés à l'habitat local. Romain Lafarge décrit le phénomène comme pouvant être « un signal faible de la mutation contemporaine de l'habitabilité » (Lafarge, Fourny, 2019).

L'accès aux services essentiels

Ensuite viennent la **disponibilité des services essentiels** tels que l'eau potable, l'électricité, les soins de santé et l'éducation, la sécurité. Pendant la crise des gilets jaunes, on a pu voir combien ce paramètre était important, générant parfois un sentiment d'abandon parmi les manifestants face au manque d'équipements locaux. Ainsi, à Reims, Thierry¹³ dénonçait « la désertification des zones rurales par les services publics, mais aussi les taxes, les hôpitaux qui ferment ».

La facilité de trouver un emploi

En deuxième plan, viendrait les **opportunités économiques**. Ce n'est pas la qualité première requise car le choix de l'habitat n'est aujourd'hui pas entièrement déterminé par la possibilité de trouver un travail. Nombre de personnes sont ainsi des navetteurs, travaillant ici et habitant là-bas et effectuant chaque jour le trajet domicile travail en parcourant plusieurs dizaines de kilomètres. C'est ce que l'on lie habituellement au phénomène de périurbanisation qui s'est développé dans les années 70- 80. Un autre critère vient donc s'ajouter en corrélation avec le précédent : **l'accessibilité du lieu**. En effet, avec la nécessité de se déplacer quotidiennement pour aller travailler, il est essentiel que le lieu d'habitat soit bien desservi que ce soit en transport en commun ou avec une voirie efficace.

La mobilité

Cette accessibilité peut également être observée à l'échelle interne du territoire pour englober le critère **mobilité**. Un territoire est d'autant plus habitable que la mobilité en son sein en est facilitée. Dans l'ouvrage *Villes à vivre*, Julien Damon a analysé les réponses des habitants interrogés de sept grandes villes à travers le monde, particulièrement sur le sujet de l'environnement. A la question « qu'est ce qui pourrait améliorer la vie en ville ? », la réponse « avoir de de meilleurs transports en commun » fait l'unanimité internationale devant l'agrandissement de la surface du logement. « Une vie en ville de qualité, pour 9 habitants sur 10, passe par des capacités à se déplacer facilement en ville » analyse-t- il. (Damon, 2011, p45). Cette proposition peut être transposée en milieu rural ou périurbain pour lesquels la mobilité reste un enjeu, surtout quand elle est fortement liée à l'usage de la voiture dont le cout du carburant augmente régulièrement. Il existe néanmoins des solutions. Cette mobilité peut être augmentée grâce à « bouquet de mobilité » (Boisvert, 2012), afin d'avoir une approche globale et apporter différentes solutions, le vélo en étant une. On peut parler alors de cyclabilité et d'après Alizée Bazimon (2019, p86), « il est habituellement considéré d'un espace doté d'une forte cyclabilité manifeste une qualité d'habitabilité ». Dans ce mémoire, nous regarderons de près cet élément afin de vérifier si l'implantation de café-vélo pourrait jouer un rôle dans le développement de la cyclabilité.

¹³ [Paroles de gilets jaunes : "On ne peut plus vivre avec toutes ces taxes, le peuple est en train de se noyer" \(francebleu.fr\)](https://www.francebleu.fr/paroles-de-gilets-jaunes-on-ne-peut-plus-vivre-avec-toutes-ces-taxes-le-peuple-est-en-train-de-se-noyer)

La présence de services privés et la sociabilité associée

Une autre indication pour évaluer l'habitabilité d'un lieu est **l'accès aux services privés** comme la banque ou les commerces. Ce critère est surtout important pour les territoires un peu éloignés des centres urbains, territoires définis également comme « espaces fragiles ou territoires sensibles » suivant les sensibilités des auteurs (Pouzenc, 2018, p18). Dans ces territoires, le commerce est souvent synonyme de **sociabilité** (Pouzenc, 2018) et il est donc important dans la vie quotidienne. C'est d'ailleurs dans cette optique qu'en 2020, le groupe SOS avait créé l'opération « 1000 cafés » soutenu financièrement par le Ministère de la cohésion des territoires afin de redonner de la vie à des villages. Dans ce programme, il s'agit de contribuer à la revitalisation des petites communes rurales en ouvrant 1000 cafés dans 1000 communes de moins de 3 500 habitants. En effet, le constat avait été fait qu'il existait « un sentiment d'abandon des territoires ruraux, partagé par 51% des Français.e.s, souvent lié à la perte des services de première nécessité et de lieux de sociabilité. »¹⁴ Ces lieux de sociabilité sont importants à la fois pour les habitants mais aussi pour les gens de passage et participe à l'attractivité-également touristique- du lieu. Par ailleurs, Pouzenc pointe également le rôle prépondérant des commerces liés à l'alimentation dans la sociabilité des territoires. Les grandes surfaces alimentaires ont joué ce rôle dans les années 80 et aujourd'hui cet enseignant-chercheur voit le commerce alimentaire comme un « médiateur puissant entre la société et son agriculture ». D'où l'importance des nouveaux modes de commercialisation en circuit court, rôle que pourraient jouer les cafés-vélos ruraux, comme nous l'étudierons par la suite.

L'existence d'un espace plaisant

Enfin, la présence d'un **environnement agréable** peut participer à l'habitabilité d'un lieu. Par agréable on entend d'abord, un environnement non pollué, que ce soit l'eau, l'air ou les espaces mais également un environnement avec la présence voire l'abondance de verdure et d'espaces protégés (saez, 2019, p170). La volonté d'être connecté avec la nature semble aujourd'hui indéniable, notamment en raison des vertues que celle-ci aurait sur l'homme. Elles ont été étudiées par de nombreux chercheurs qui répertorient des effets positifs variés allant de la diminution du stress et de l'anxiété (Sheets et Manzer, 1991) jusqu'à la réduction de la durée de convalescence (Ulrich, 1984). Si le mouvement était déjà en marche avant la crise sanitaire, comme en témoigne les travaux menés par Lise Bourdeau- Lepage, il s'est largement amplifié après, où chacun rêve de ramener la nature en ville (Radio France, 2020). L'idée qu'un environnement plus naturel engendre des bienfaits pour l'homme (santé physique et mentale) est désormais reconnue largement (Bourdeau-Lepage, 2017) et circule largement dans les médias¹⁵ et les réseaux sociaux. Certaines enseignes en font même leur marque de fabrique comme la maroquinerie Lerisa qui publie sur le blog de son site commercial tout un plaidoyer en faveur de la nature¹⁶. Les villes cherchent alors à aménager différents espaces pour ré introduire la nature en ville. Les berges des fleuves comme à Lyon ou Bordeaux sont réinvesties, des micro-jardins sont créés, d'énormes jardinières sont posées à même la chaussée (Nice, Lyon) ou bien encore le bitume est retiré

¹⁴ <https://www.1000cafes.org/le-concept/#constat>

¹⁵ <https://www.radiofrance.fr/franceinter/pourquoi-le-contact-avec-la-nature-est-il-un-excellent-medicament-7640258>

¹⁶ <https://www.lerisa-paris.com/blogs/sante/bienfaits-nature-sante>

pour créer des zones d'infiltration de l'eau ou de biodiversité (cf. Figure 11). On peut alors parler d'« habitabilité écologique » (Corneloup, 2014) qui se traduit également par l'apparition d'autres phénomènes, comme par exemple la croissance de mobilités douces. La mise en place de service de location de vélos urbains participe de fait à ce mouvement. Les habitants cherchent à consommer les produits alimentaires locaux, s'inscrivent dans des AMAP, créent leur compost, construisent des habitats écologiques. L'ensemble de ces nouvelles pratiques « requalifie les usages métropolitains » (Corneloup, 2014), et participe à l'habitabilité du territoire.

Cet attrait pour le vert et la nature se traduit également aujourd'hui par une migration des habitants des villes vers des zones plus « nature ». Ces déplacements qu'on peut assimiler aux migrations d'agrément se sont d'ailleurs amplifiés depuis la crise sanitaire de la COVID. Les personnes vont décider d'aller s'installer durablement dans les endroits qu'ils fréquentent habituellement pour leurs loisirs.



Figure 11 : bitume remplacé par une bande herbeuse à Lyon 3eme arr
Source : Marlène Henrion

La présence de pratiques récréatives variées

Cet aspect de l'habitabilité n'est pas non plus à négliger. Un territoire est attractif aussi parce que son **offre récréative** est fournie. La possibilité de se divertir tant que le point de vue culturel que sportif ou artistique est un critère regardé dans le choix de son lieu de vie. La présence d'un cinéma, l'existence de clubs sportifs, d'associations vont démontrer le caractère dynamique du territoire et participer de fait à son attractivité et son habitabilité. Là encore les cafés-vélos auraient certainement une fonction à assurer.

Dans cette catégorie récréative, nous pouvons également rajouter la **sociabilité**. Souvent les activités de loisirs sont des prétextes à créer du lien social, des interactions, de la cohésion. C'est un facteur important de la vie locale. Parfois quand on interroge des habitants sur le dynamisme de leur territoire ou quartier, la réponse fuse « Il n'y a pas de vie ici », comme si l'absence d'interactions anéantissait toute forme de vie. Besse le développe dans le chapitre dédié aux espacements au sein de son ouvrage sur l'Habiter. Pour lui la simple co-présence, le croisement d'individu dans un même lieu ne suffit pas à rendre un espace vivant. « Il faut qu'il y ait un contact et surtout, dans et par ce contact il faut qu'il y ait échange, il faut qu'il y ait rencontre » (Besse, 2013, p47.) Avec les évènements qu'ils créent et les communautés qu'ils stimulent les cafés-vélos pourraient aussi être à l'origine d'une meilleure sociabilité sur le territoire auquel ils appartiennent. Tout porte alors à croire que la « recherche de **convivialité** est un moteur puissant de fabrication d'habitabilité (Lafarge, Moïse, 2019, p59)

Avec cette vision, nous dérivons sur un autre critère peut être plus diffus de l'habitabilité car présent dans l'ensemble des critères mais qui mérite d'être exploré plus en détail : la convivialité.

d) Zoom sur la convivialité

La convivialité selon le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL)¹⁷ a deux significations distinctes. La première est liée à l'action de se nourrir « Goût des réunions et des festins ». Il s'agirait d'une traduction de l'anglais « conviviality » extraite d'un récit de voyage en Angleterre réalisé en 1816 par Louis Simond. Nous pouvons la compléter avec les écrits de Brillat-Savarin qui utilise le mot convivialité dans des livres dédiés à la gastronomie et dans lesquels il va donner à la nourriture et à la gourmandise des facultés de maintenir le lien dans la société. Thierry Paquot le résume ainsi « la convivialité n'homogénéise pas mais pacifie et socialise, elle admet chacun autour de la table sans aucune distinction de statut ni de hiérarchie sociale » (Paquot, 2022, p42)¹⁸.

La deuxième définition du CNRTL est un néologisme et correspond à « l'ensemble des rapports autonomes et créateurs entre les personnes d'une part et des rapports entre les personnes et leur environnement d'autre part ». Cette définition a été donnée par Ivan Illich, philosophe, qui a critiqué la société de consommation et les nouvelles technologies qu'il voyait comme limitantes pour l'autonomie de l'homme. Il prône ainsi une société conviviale dans laquelle les technologies et les institutions sont conçues pour servir les besoins réels des individus plutôt que de les asservir. Il écrit « J'appelle conviviale une société où l'outil moderne est au service de la personne intégrée à la collectivité et non au service d'un corps de spécialistes. Conviviale est la société où l'homme contrôle l'outil. » (Illich cité par Paquot, 2022) Cette relation à l'outil est importante dans le contexte de ce mémoire car on peut légitimement s'interroger sur l'outil vélo dont il est question tout au long de ces pages. Nous analyserons ceci en partie III.

Une perspective complémentaire à la vision d'Illich est apportée par Thierry Paquot. Pour lui la convivialité est inhérente aux villes du fait que les individus sont en perpétuel contact. Il défend l'idée que les espaces publics doivent être conçus pour entretenir la convivialité. A leur manière les cafés-vélos sont des lieux de convivialité.

En conclusion, la convivialité, selon la vision d'Ivan Illich et les réflexions de Thierry Paquot, offre à l'homme un moyen de vivre en harmonie avec son environnement et avec les autres. Elle nourrit le bien-être individuel et collectif, encourage des modes de consommation durables et renforce les liens sociaux essentiels à notre épanouissement. Cultiver la convivialité dans nos interactions quotidiennes peut contribuer à construire un monde plus humain, équilibré et solidaire et ainsi améliorer l'habitabilité des territoires sur lesquels elle apparaît.

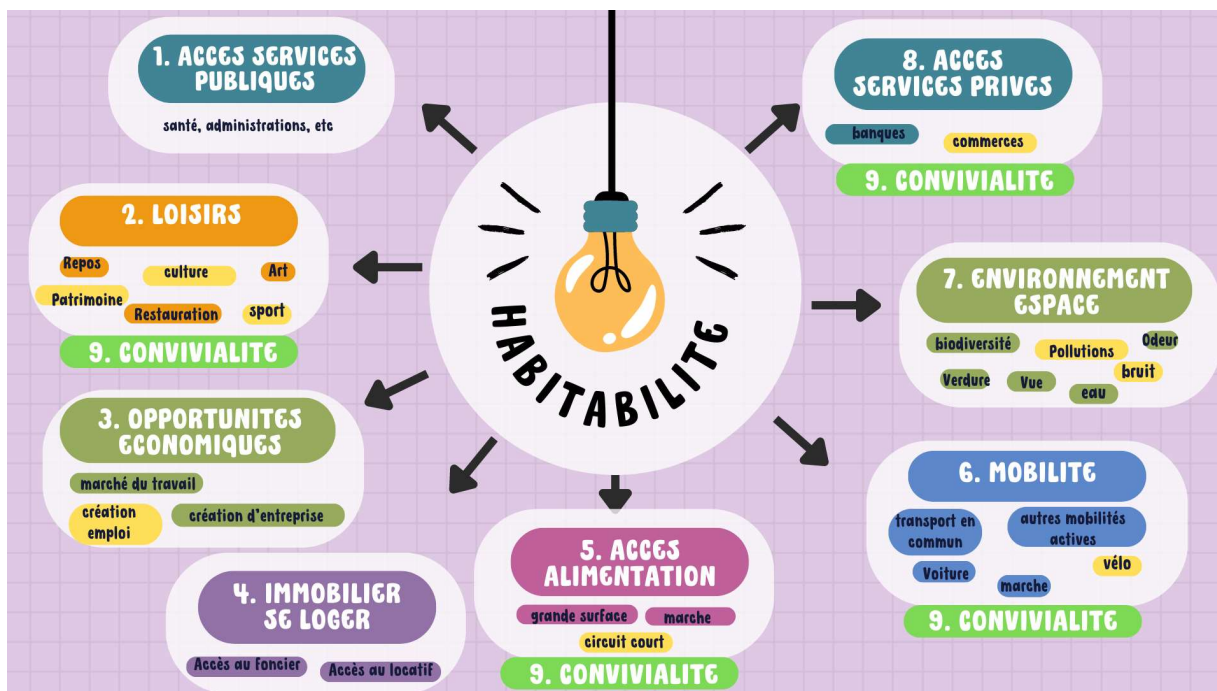
Conclusion

Les critères d'analyse de l'habitabilité sont vastes et parfois difficiles à mesurer tant ils sont liés à l'individu. Le schéma (figure 12) ci-dessous résume ce chapitre sur les critères de l'habitabilité avec en jaune ceux qui peuvent être influencés les cafés-vélos. La convivialité qui est à notre sens un facteur à part entière mais induite par d'autres est indiquée en vert vif sous son critère « parent ». Pour les habitants, une habitabilité qualifiée comme « bonne » est souvent associée à une meilleure qualité de vie. Des environnements habitables pourraient favoriser le bien-être physique et mental des résidents, ainsi que renforcer le sentiment d'appartenance à une communauté.

¹⁷ <https://www.cnrtl.fr/definition/convivialité>

¹⁸ <https://topophile.net/savoir/la-convivialite-selon-ivan-illich/>

Figure 12 : Schéma de synthèse sur les facteurs de l'habitabilité



3. Hypothèses concernant l'influence des cafés-vélos sur l'habitabilité

L'habitabilité d'un territoire recouvre de nombreux domaines parfois imbriqués les uns aux autres. Son appréciation est donc très large. L'analyse de l'habitabilité d'un territoire ne peut se restreindre à des éléments objectifs et mesurables comme cela a pu être fait dans d'autres champs d'études (biologie, architecture, industrie automobile) où le caractère habitable est évalué en fonction de critères précis voire normés. Il est nécessaire d'y introduire le caractère sensible de l'être humain et la façon dont il va interagir avec son environnement et ses pairs. C'est ce que résument Fourny et Lafarge par la métaphore suivante « d'une certaine manière, l'habitabilité est à l'espace ce que l'empathie est à la personne : une capacité à éprouver des situations et des émotions » (2019, p130).

C'est donc également dans la relation au territoire que va se construire l'habitabilité. Cette relation à l'environnement prend une dimension spéciale de nos jours avec l'approche écologique dans laquelle on s'efforce de préserver le milieu naturel et tous les autres êtres vivants qui y habitent. Elle renvoie à la durabilité des actions que l'homme peut mener au sein de son territoire. Le vélo, mode de transport résilient, écologique, doux, bon pour la santé peut donc être un élément important de l'appréciation de l'habitabilité d'un territoire. Et les cafés-vélos qui se créent dans la mouvance de la croissance de l'usage du vélo, peuvent avoir un impact sur l'appréciation de l'habitabilité, à la fois dans leur existence propre mais aussi parce qu'ils participent de près ou de loin à développer la « culture vélo » qui véhicule des valeurs fortes, notamment liées à la transition écologique.

Nous avons ainsi identifié plusieurs hypothèses pour le rôle des cafés-vélo que nous tenterons de valider par la suite. Voici ces hypothèses :

Hypothèse 1 : Les cafés-vélos aident à **développer la pratique du cycle** qu'elle soit quotidienne, sportive ou touristique, en cela ils vont également participer à créer un environnement moins pollué, à faciliter l'accès à l'emploi, à améliorer la santé des citoyens.

Hypothèse 2 : Les cafés-vélos **développent la convivialité** sur le territoire sur lequel ils sont implantés. En cela, ils participent également à étendre la sociabilité sur le territoire.

Hypothèse 3 : Les cafés-vélos participent à **diffuser les valeurs du développement durable** et de la transition écologique.

4. Méthodologie

Afin de vérifier les hypothèses posées sur la participation des cafés-vélos à l'habitabilité des territoires, nous avons mené un travail d'investigation sur ces boutiques d'un nouveau genre. Ce travail a utilisé trois méthodes de recueil de données que nous détaillons dans les sous-paragraphe suivants. Il a débuté en février 2023 pour s'achever en juin 2023. Les trois recueils ont été menés de front, l'une venant nourrir l'autre au fur et à mesure de l'avancement. Cette façon de fonctionner permettait d'adapter le travail et surtout d'intégrer des éléments importants non inclus au départ pour avoir la vision la plus juste possible. Elle permettait aussi d'optimiser le temps de travail, la période d'étude étant très courte et le territoire à couvrir très grand pour une seule personne.

a) Création d'un répertoire critérisé de cafés-vélos

L'objectif de cette méthode est de recenser les cafés-vélos existants et d'en saisir les principales caractéristiques. En effet, hormis le guide de Yves Blanc (2022), il n'existe pas de répertoire des cafés-vélos. De plus, leur périmètre est très mouvant : certains se créent d'autres disparaissent chaque année ou leurs activités évoluent sans cesse. Il était donc important de créer ce répertoire pour avoir la vision la plus juste possible. Certains sites dédiés au cyclisme élaborent quelques articles de temps à autre¹⁹ et si le label accueil vélo sur les grands itinéraires cyclables recense les ateliers de réparation d'un côté et les lieux de restauration de l'autre, la rubrique café-vélo n'existe pas encore. Les cafés-vélos sont donc difficiles à trouver. Pour cette enquête, nous avons utilisé les moteurs de recherche classiques d'internet, le bouche à oreille, le label accueil vélo en lisant chaque fiche « réparateur » pour vérifier s'il n'y avait pas une activité de restauration juxtaposée et identifier ainsi un café-vélo. Lors de ce recensement, les critères suivants étaient observés et consignés :

- la localisation du lieu (adresse et classification INSEE du secteur)
- l'année de création
- les différents services et activités proposées par le lieu
- les spécificités et originalités identifiées pour chaque lieu sous forme de commentaires libres

¹⁹ <https://bike-cafe.fr/category/sur-le-zinc/cafes-velo/>

Comme le concept est nouveau, il n'existe pas de définition précise des activités et services que proposent les cafés-vélos et dès le début de l'investigation nous avons remarqué que le panel de services étaient très étendus, d'où la nécessité de posséder un maximum de données pour identifier les activités les plus communes afin de tendre vers une caractérisation plus précise du café-vélo. Ce



Figure 13 : Coffee shop mobile

Source : www.bra-tendances-restauration.com

premier niveau d'information va permettre également d'identifier les cafés-vélos qui s'inscrivent dans l'esprit de ceux créés dans les pays anglo-saxons (mixité entre une activité de services liés au vélo et activité de restauration) afin de sortir de la base de données certains établissements qui ne correspondent pas au périmètre recherché, mais qui prennent l'appellation de café-vélo car leurs activités est en lien avec le vélo. Ainsi, les restaurants avec une thématique vélo du type décoration, ambiance, ou bien ceux que l'on nomme « vélo friendly » (cafés dans lesquels les cyclistes st les bienvenus) ont été éliminés de la base. De même, les vendeurs ambulant de café à vélo n'ont pas été observés (Cf. Figure 13).

Concernant la localisation, les premières observations ont rapidement établi, de façon macro, que les cafés-vélos se trouvaient en majorité en zone urbaine et beaucoup moins en zone rurale. Derrière ces deux mots se cachent nombre de définitions ou d'images projetées. Les interprétations peuvent varier d'un individu à l'autre voire d'un géographe à un autre suivant le sujet auquel on s'intéresse. Urbain, rural, ville, campagne, citadin, champêtre...chacun projette son imaginaire ou sa discipline. Et on oublie souvent la zone « entre deux », le péri urbain, différent et éloigné de la ville certes, mais pas totalement campagnard comme le décrit Jean-Benoit Bouron dans un article sur le site Géo confluence : « Les espaces péri urbains, selon les approches, sont parfois intégrés aux espaces urbains, parfois considérés comme ruraux, ou bien ils peuvent former une catégorie distincte » (Bouron, 2019).

Afin de bien définir les termes et de structurer l'étude, il a donc été important de choisir un critère d'analyse tangible et de s'appuyer sur une méthodologie robuste. Pour le premier, les cafés-vélos étant avant tout des commerces, nécessitant de ce fait de générer un certain flux de clients pour être viable, nous avons choisi la densité d'habitants comme critère de classement. Concernant méthodologie, nous avons choisi celle de l'INSEE, organisme de statistiques nationale reconnu. L'INSEE donne de la commune rurale cette définition « commune peu dense au sens de la grille communale de densité à 3 niveaux. Les communes denses ou de densité intermédiaires sont dites urbaines ». Cette définition date de 2020, année de la mise à jour de la définition de l'INSEE pour mieux répondre aux dernières évolutions du territoire français, notamment en milieu rural. En effet, auparavant la définition définissait comme rural tout ce qui n'appartenait pas à une unité urbaine, ce qui laissait de côté tous ces territoires « entre deux » dont nous avons parlé plus haut. Bien sûr ce nouveau classement ne permet pas à lui seul de caractériser un territoire. D'autres critères doivent être pris en compte, comme « le degré d'influence d'un pôle d'emploi » (D'Allesandro, Levy, Régnier, 2021) qui permet notamment d'affiner la représentation des territoires ruraux, en les divisant en quatre catégories. Néanmoins la nouvelle classification permet de mieux lisser les représentations via un continuum allant des espaces les moins peuplés vers les espaces les plus denses.

Ce critère de densité de commune est ainsi identifié pour chaque café-vélo trouvé. Il permet de savoir sur quel type de territoire ce dernier est positionné et de donner une analyse globale sur les cafés-

vélos avec des données précises qui viendront corroborer l'hypothèse de départ (cf. partie II Analyse des données).

Au total 46 café-vélos français ont été répertoriés dans la base données dont nous avons pu tirer des analyses statistiques.

b) Observations terrains

Dans cette partie de recueil de données, il nous a semblé important de pouvoir également se poser et observer ce qui se passe au sein même des cafés-vélos afin de mettre en œuvre ce que l'on pourrait appeler en sciences sociales des « observations terrains ». Mais ainsi qu'Henry Petrez l'explique dans son livre (« les méthodes en sociologie, l'observation », 2014), la méthode employée ici est restée très « légère » et s'apparente plutôt à la catégorie numéro 2 des types d'observations qu'il a répertoriées. Les scientifiques « se rendent sur les lieux mêmes quelque temps et s'informent des usages, procèdent à des entretiens mais n'assistent pas de façon prolongée et systématique aux événements s'y déroulant ». Effectivement, la plupart du temps les observations ont été menées lors des visites pour les interviews aux gérants des cafés-vélos. Les observations étaient donc circonscrites à une période donnée (une à deux heures) ne laissant pas le loisir d'apprécier pleinement tout le fonctionnement du lieu. L'activité varie en effet tout au long de la journée mais aussi de la semaine avec des périodes de pointe et de creux. Une observation plus poussée pourrait être ainsi réalisée sur l'ensemble de la journée voire plusieurs jours. Par ailleurs, les gérants nous ont souvent demandé de venir en période creuse afin de ne pas les monopoliser pendant les moments de « rush ». Cette contrainte a de fait restreint les observations. La grille d'observation utilisée se trouve en annexe 2.

c) Entretiens semi-directifs

La méthode du simple questionnaire type sondage envoyé tous azimut aux propriétaires de cafés-vélos et à leurs clients ne semblait pas appropriée. En effet, les cafés-vélo étant très peu nombreux sur le territoire et leurs gérants très occupés à la période de l'étude, le nombre de réponse aurait été très réduit. Du côté des clients, la même problématique se pose. Le concept étant très peu connu, peu de gens fréquentent des cafés-vélos et les réponses n'auraient donc pas été pertinentes.

Par conséquent, pour répondre à la contrainte précédente mais surtout pour récolter des données plus précises et qualitatives, nous avons choisi la méthode de l'entretien semi directif. Cette méthode est souvent utilisée sciences sociales car elle permet un recueil « pertinent et authentiques » (Salah, Azioun, Said Medhi, Derguin, 2018). L'entretien nécessite beaucoup d'écoute, d'empathie et de temps car il faut parfois laisser l'interviewé dériver sur les sujets qui lui tiennent à cœur. Par exemple, dans notre cas, la passion du vélo et l'envie de le voir se développer sont souvent venues s'intercaler dans le déroulé de l'entrevue. Il n'était pas rare qu'on aborde longuement le rôle des politiques publiques dans le déploiement du vélo et qu'on aboutisse in fine à discourir sur la transition écologique.

Pour des raisons de praticité et d'accessibilité, les cafés-vélos interrogés se situent presque tous en Auvergne Rhône Alpes. Pour les autres, soit les entretiens ont été réalisés à l'occasion de voyages à vélo (Bréhémont en Indre Loire) soit ils ont été réalisés par téléphone. Dans ces cas-ci, l'observation de terrain et l'enregistrement n'ont pas été possibles. Au total, douze cafés-vélos ont été interrogés selon le questionnaire situé en annexe 1 entre avril et juin 2023.

d) Au cœur de la genèse d'un café-vélo : le bistro-vélo des berges du Rhône à Lyon

En parallèle du travail de mémoire, nous avons eu la chance de coordonner le projet de création du bistro-vélo des berges du Rhône. Se trouver à la genèse d'un tel lieu, de partager les envies, les contraintes, les interrogations des deux partenaires à l'origine du projet était porteur a permis d'enrichir la réflexion sur le sujet de mémoire. Et réciproquement, les investigations pour le mémoire participaient à étoffer les réflexions sur le bistro-vélo. Lors des actions de communication autour du bistro-vélo, les passants nous interrogeaient et un échange se créait autour de la signification du lieu, ses objectifs, sa transformation. Le recueil d'information était là aussi donc très riche pour le bistro-vélo certes mais aussi pour le mémoire. Ainsi connectée directement avec le terrain, nous faisons en quelques sorte de la recherche action !

II. Analyse des données recueillies- Résultats

1. Panel des cafés-vélos étudiés

Avant de rentrer dans l'analyse à proprement parlé de résultats des différentes méthodes de collecte, il nous a semblé important de présenter rapidement chacun des douze cafés-vélos lieux que nous avons visités et ou interviewés. Nous avons choisi le format d'une fiche synthétique regroupant quelques thématiques : la localisation et le territoire d'implantation, les services et activités proposées, les spécificités, les fondateurs, les partenariats éventuels, le type d'usage du vélo sur lequel le café-vélo a été fondé.

PONYO CAFE VELO

Lieu et Localisation

Villeurbanne (69)
La café vélo est installé dans un ancien bar de quartier populaire

Création

2022
Fondée par Eve Coston, ancienne architecte
Basée plutôt sur le vélo quotidien

Services - Evenement

Réparation de vélo	Ateliers d'initiation mécanique
Bar -petite restauration	Brocantes
Vente pièces détachées vélo	Sorties à vélo
	Projection de films
	Conférences

Partenariat - Participation à la vie locale

- Bar de quartier mélangeant habitants et communautés LGBT
- Partenariat avec brasseurs locaux

Spécificités

- Café vélo féministe (les ateliers sont organisés en mixité choisie)
- Beau jardin
- Jeux en libre services



LA ROUE LIBRE



Lieu et Localisation

Trévoux (01)
La café vélo est installé le long de la voie Bleue en zone péri-urbaine



Création

2021
Fondé par 2 amis Gregory De Flaugergues (informaticien) et Damien LESCA,
Basé sur le vélo voyage



Services

Réparation de vélo
Bar - Petite restauration
Vente pièces détachées vélos
Vente de vélo neuf
Location de vélo

Evènements

Récit de voyage
Concert
Sorties à vélo
Projection de films



Partenariat - Participation à la vie locale

- Organisation de ballade à vélo avec l'office du tourisme
- Participation d'artistes locaux aux évènements
- Partenariat avec producteurs locaux

Spécificités

- Saisonnalité sur l'activité bar (pas d'espace intérieur sauf une caravane qui sert aussi de boîte à livres)
- Accueil incroyable



LE BON WAGON

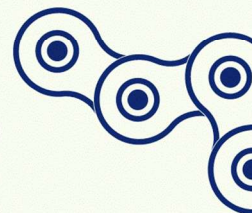
Lieu et Localisation

Duingt (01)
Positionné LL long de la piste cyclable qui fait le tour du lac d'Annecy
Installé dans une ancienne gare de la ligne Annecy-Albertville
Très touristique



Création

2021
Fondé par Guillaume Henry cycliste de haut niveau, Damien acteur du tourisme sportif et Dominique commerçant du vélo
Basé sur le vélo sportif



Services

Réparation de vélo
Café - restaurant
Vente pièces détachées vélo
Vente accessoires et textile
Vente de vélo neuf
Location de vélo

Evenement

organisation de social Ride
sortie en partenariat
Yoga



Partenariat - Participation à la vie locale

Partenariat avec des clubs de vélo
Partenariat avec Bocalocal, pâtisserie qui livre en vélo cargo
Partenariat avec Biking man et Flying wings pour les sorties et "ride"
Arrivée départ de clubs

Spécificités

- Le projet s'inscrit dans un projet global avec la municipalité (Halte vélo avec services gratuits à proximité)
- Ateliers ouvert tous les jours de juin à septembre
- Gamme de produits maison (T shirt, gourde etc)
- Grosse communauté cycliste



<https://www.grimpeurs.cc>

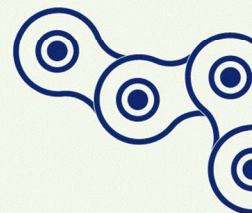
Lieu et Localisation

Lyon (69)
Situé au coeur du 2eme arrondissement sur le passage vers les monts d'Or



Création

2019
Fondé par 5 passionnés Nicolas Béjoint, David Humbert, Arnaud Manzanini, Julien Villedieu et Guillaume Suply
Basé sur le vélo sportif
Inspiré de l'univers des cols célèbres et de la montagne



Services - Evènements

Réparation de vélo
Café- Restauration
Vente pièces détachées vélo
Vente de vélo neuf
Location de vélo

Sorties sportives à vélo
Aventures cyclistes
Défis caritatifs



Partenariat - Participation à la vie locale

- Partenariat avec des marques
- Partenariat avec producteurs locaux

Spécificités

- café vélo haut de gamme
- entraînement devant écran
- conciergerie (douche)





LOIRE VÉLO NATURE

Lieu et Localisation

Bréhémont (37)

La café-vélo est installé le long de la Loire à Vélo dans une ancienne auberge du 19eme siècle



Création

2018

Fondé par Dominique Raclin

Basé sur le vélo touristique (itinérant ou ponctuel)



Services

Réparation de vélo

Café - Petite restauration

Vente pièces détachées vélo

Location de vélo

Épicerie locale

Evènements

Organisation de circuits touristiques



Partenariat - Participation à la vie locale

- Partenariat avec des hôtels pour de dépôt/ ramasse vélos
- Partenariat avec châteaux pour organisation de visites touristiques

Spécificités

vélos à hydrogène

le lieu est magique



VIRAGE 7

Lieu et Localisation

L'Arbersles (69)

Le café vélo est installé dans une ancienne fabrique de bois en zone périurbaine de Lyon



Création

2021

Fondé par 2 amis d'enfance originaire des Hautes Alpes, François Aubert (graphiste) et Pascal Roux (mieux du sport), passionnés de ski...et de vélo

Basé sur le vélo sportif à la cool

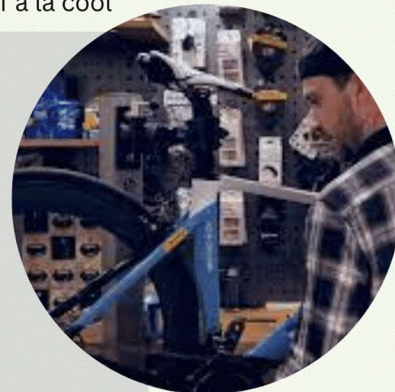


Services

Réparation de vélo
Bar- Petite restauration
Vente pièces détachées vélo
Vente accessoires et textile
Vente occasionnelle vélo occasion
Vente de bière
Epicierie locale

Evènements

Concerts
Ciné déat



Partenariat - Participation à la vie locale

- Office du tourisme pour la réalisation de balades gourmandes ou de "dimanches électriques"
- Partenariat avec producteurs locaux

Spécificités

- Micro brasserie qui a développé une gamme de bière inspirée de l'univers du vélo - se définissent comme "Brew pub"
- Activités très saisonnières tant sur la bière que sur le vélo
- Bel accueil



Lieu et Localisation

Soyons (07)

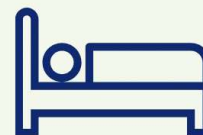
Le café vélo est installé dans l'ancienne et charmante gare sesquicentenaire de la commune le long de la ViaRhona



Création

2020

Fondé par Paul Bevilacqua qui n'a pas de lien particulier avec le vélo
Basé sur le vélo voyage



Services

Atelier auto réparation
Bar- restauration
Gîtes d'étape

Evènements

Ateliers
Lecture de conte
Exposition de peinture



Partenariat - Participation à la vie locale

- Lieu de vie pour la commune
- Partenariat avec producteurs locaux

Spécificités

- L'activité est centrée sur la restauration de tous et l'hébergement des cyclistes
- Le bâtiment appartient à la commune qui a financé entièrement toute la rénovation



Lieu et Localisation

Lyon (69)

Le café vélo est installé dans une avenue commerçante du 3ème arrondissement proche de la gare de la Part dieu



Création

2020

Fondé par Valery Delmas déjà impliqué dans le secteur du vélo via le développement de l'usage du vélo dans les collectivités et entreprises
Basé sur le vélo touristique



Services

Réparation de vélo
Café- restauration
Vente pièces détachées vélo
Vente accessoires et textile
Vente vélo neuf
Location vélo

Evènements

A développer d'après le propriétaire



Partenariat - Participation à la vie locale

- Restaurateur local pour la partie café
- Lieu de rendez des habitants/ travailleurs du quartier

Spécificités

- L'activité du café-vélo vient en complément d'autres structures faisant partie du "groupe" cyclétic
- Valery est un vrai barista





LA PINCE A VELO

Lieu et Localisation

Teloché (71)
La café vélo est installé au coeur d'un village de la Sarthe



Création

2018
Fondé par Olivier ancien coureur amateur
Basé sur le vélo sportif



Services

Réparation de vélo
Bar- Epicerie
Vente pièces détachées vélo
Vente accessoires (sur commande)
Vente vélo neuf gravel
Location vélo

-

Evènements

Concert de musique
Récit de voyages
Pièces de théâtre



Partenariat - Participation à la vie locale

- Membre d'un réseau de réparateurs indépendants
- Participe à animer le village avec une programmation éclectique

Spécificités

- Elu talent de la Sarthe en 2021
- Lieu intergénérationnel





LE COMPTOIR DU CYCLE

Lieu et Localisation

Lyon (69)

La café vélo est installé dans le quartier de la confluence, quartier d'affaires et résidentiel



Création

2021

Fondé par Mathieu (issu de l'univers du bar) et Thomas qui ont fait connaissance lors de leur formation de mécanicien cycle. Ils ont très vite été rejoints par Johan et Romain deux mécaniciens

Basé sur le vélo quotidien



Services

Réparation de vélo
Bar - snacking
Vente pièces détachées vélo
Vente accessoires
Vente vélo neuf
Location vélo

Evènements

Mise en avant de marques
Privatisation pour entreprises



Partenariat - Participation à la vie locale

- Le bar anime la vie de quartier
- Partenariat avec club de triathlon
- Arrivée départ de clubs

Spécificités

Se définit comme étant "avant tout un magasin de vélo"





LE COUP DE POMPE

Lieu et Localisation

Doussard (74)
La café vélo est installé le long de la piste cyclable
qui fait le tour du lac d'Annecy
Très touristique



Création

2019 Fondé par un restaurateur non
connaisseur du monde du vélo
basé sur le vélo touristique



Services

Location de vélo
Bar - Snack
Vente neuf et vélo

Evènements

Concerts



Partenariat - Participation à la vie locale

- Le bar anime la vie du lac
- Partenariat avec le Monoprix du centre ville
(installation d'un café vélo) sur la location

Spécificités

- Sauna et bain nordique
- Séparation des deux activités en 2023. Le fondateur
ne gère plus que la partie location et sous-traite la
partie bar restaurant
- Belle terrasse



2. Présentation du bistro-vélo des berges du Rhône



Figure 14 : bistro-vélo des berges du Rhône
Source : Marlène HENRION

a) Genèse

En 2022, Nomad Kitchens, spécialiste de l'évènementiel autour de la restauration et Les Ateliers de l'Audace, association chantier d'insertion par les métiers du cycle, décident de se regrouper pour répondre ensemble à un appel à Projet des Voies Navigables de France. Il s'agit de trouver un nouvel usage à un bâtiment situé sur les berges du Rhône en plein cœur de Lyon.

Comme les autres cafés-vélos, le bistro-vélo part d'une envie de faire les choses différemment et surtout ses fondateurs portent l'ambition d'impacter positivement leur environnement par des actions quotidiennes fortes, concrètes et réalistes. Formation, accessibilité, vivre ensemble, commerce engagé, maillage du territoire et limite de l'empreinte environnementale sont l'assise du projet.

L'idée d'en faire un lieu hybride autour du vélo et de la restauration convainc Les Voies Navigable de France. Les porteurs ont aussi mis en avant l'engagement sociétal du lieu autour des nouvelles mobilités, du commerce engagé et de la mixité sociale et le projet est choisi parmi une cinquantaine d'autres.

b) Originalité du modèle économique

C'est le bar qui soutient le modèle économique. Grâce au chiffre d'affaires de ce dernier et à un montage financier entre les deux structures, l'atelier de réparation peut s'installer dans une localisation très prisée avec un loyer modéré sans le stress d'assurer l'équilibre économique de fin de mois.

c) Spécificités

Le bistro-vélo de Lyon se différencie des autres cafés-vélos de plusieurs façons. D'abord, il est le seul fondé par deux partenaires bien distincts. Deux structures différentes qui collaborent au quotidien pour le bon fonctionnement du lieu afin de créer une unité. « Ne pas faire de différence entre la partie restauration et la partie atelier, montrer l'exemple pour faire société, c'est notre objectif » explique P Petitjean, co-fondatrice. Ce n'est pas toujours facile. Une entreprise classique, même animée de fortes valeurs écologiques et sociales n'a pas forcément les mêmes objectifs qu'un atelier chantier d'insertion.

Ensuite, il est également l'unique exemple de café-vélo qui emploie des personnes suivant un parcours d'insertion. C'était un élément vital du projet : mettre l'insertion en visibilité. En effet, les structures d'insertion sont trop souvent reléguées aux périphéries des villes ou interviennent en dehors des horaires, par exemple pour des tâches ménagères. L'objectif ici est de démontrer qu'un autre modèle économique est possible, que chacun a sa place.

Enfin, dans sa conception, il est plus un bar qu'un café d'où sa dénomination en sous texte « bistro-vélo ».

d) Les missions de « chef de projet bistro-vélo »

En tant que chef de projet représentant les Ateliers de l'Audace, notre rôle a consisté à assurer un suivi complet de la mise en place du Bistro-Vélo. D'une part il s'agissait de travailler en commun avec le partenaire Nomad Kitchens sur l'avancement du chantier, s'assurer des fonctionnalités de l'atelier, veiller à ce que l'aménagement soit conforme à la vision que l'association porte. D'autre part, la création d'un nouvel atelier au sein des Ateliers nécessitait d'anticiper les différentes phases, de prévoir les différentes ressources, de veiller au respect du budget et des délais. Des missions complémentaires sur la recherche de financement et la communication ont également été réalisées.

3. Caractérisation des cafés-vélos

a) Un phénomène récent porté par des valeurs fortes

L'histogramme ci-dessous en figure 15 indique que les cafés-vélos sont apparus en France en 2014. Le rythme de création est en moyenne de 5 par an avec une année en retrait (3 créations en 2015) et une

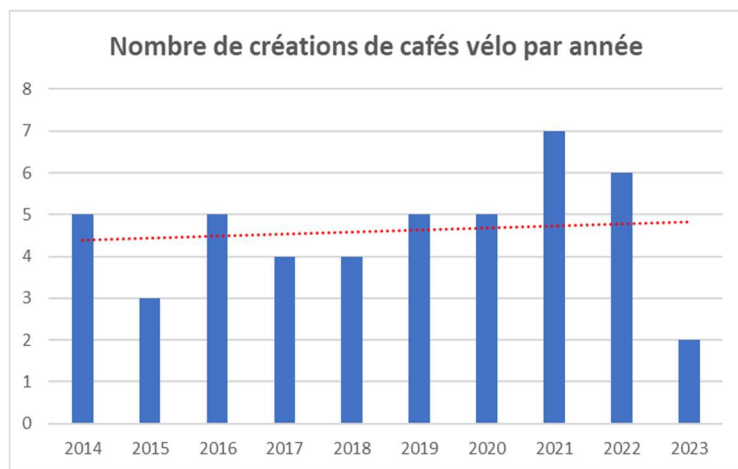


Figure 15 : réalisée à partir de la base de données café-vélo construite à l'occasion de ce mémoire

année phare (7 créations en 2021). Il semblerait que la sortie de la crise de la COVID ait donné l'envie à certains de se lancer et de changer de métier. La courbe de tendance montre quant à elle qu'il existe une légère croissance des créations, ce qui est plutôt encourageant car on le verra plus tard dans le développement de ce mémoire, l'activité n'est pas facile à installer. Elle reste néanmoins attractive et portée par des moteurs personnels puissants.

Les entretiens réalisés montrent que les créateurs de café-vélo entretiennent tous une passion ou un lien particulier avec le vélo qu'il soit sportif, lié au voyage itinérant ou dans un usage quotidien. En outre, la solidarité est souvent une valeur affichée avec le vélo. Yves Blanc explique « en cas de pépin, nul ne vous laissera sur le bord de la route, la solidarité, ils connaissent ! ». Associations et clubs la mettent donc régulièrement en évidence dans leur communication. « Donnons des Elles au Vélo défend des valeurs de solidarité » explique Claire Floret, présidente de Donnons des elles au Vélo dans une interview au magazine « 50

50 »²⁰. « Unité, solidarité et esprit d'équipe » fait partie des premières valeurs mis en avant pour le cyclisme par l'ASPTT.

b) Cartographie des cafés-vélos

Carte de France des cafés-vélos en 2023



Figure 16 : carte réalisée à partir de la base de données café-vélo construite à l'occasion de ce mémoire

La carte ci-dessus des cafés-vélos répertoriés montre qu'ils se situent un peu partout sur le territoire national. Les deux seuls endroits d'où ils apparaissent quasiment absents sont le Nord Est du pays et les côtes de la manche. Cela peut paraître étrange qu'une ville et un territoire comme Strasbourg qui possède une solide culture vélo avec ses 600km d'aménagement cyclable et réputé pour être la première ville cyclable de France (France vélo tourisme²¹) ne possède pas de café-vélo mais c'est un fait. Celui qui avait été créé en 2016 a disparu au profit d'un simple bar. Peut-être que la culture vélo

²⁰ <https://www.50-50magazine.fr/2022/07/28/claire-floret-donnons-des-elles-au-velo-defend-des-valeurs-de-solidarite-de-sororite-et-dentraide/>

²¹ <https://www.francevelotourisme.com/strasbourg-a-velo>

y est présente depuis tellement longtemps qu'il existe déjà un bon réseau d'ateliers d'auto réparation (on en dénombre sept) qui sont également partenaires de magasins-réparateurs de vélos. En tout cela représente une douzaine d'endroits où il est possible de faire réparer son vélo à des tarifs avantageux sans compter les magasins plus classiques sans offre tarifaire particulière. Ceci expliquerait en partie la difficulté de créer un café-vélo parmi cette offre déjà très abondante

Pour le reste de la carte, 80% des cafés-vélos se situent en zone très dense et dense ainsi que nous l'enseigne le graphique ci-après (figure 17).

Cette implantation semble suivre une logique commerciale : en effet il semble intéressant économiquement de positionner un café-vélo dans des zones qui soit à la fois denses et dans lequel le vélo est utilisé quotidiennement afin de générer du flux dans le magasin. C'est ce que nous avons vérifié avec les entretiens semi directifs en analysant les motivations à créer des cafés-vélos et le choix des localisations. Il existe clairement 3 approches. La première consiste à baser l'activité vélo sur ce que l'on appelle désormais les « velo taffeurs » (« personne qui emprunte son vélo pour se rendre sur son lieu de travail, et ce, quelles que soient les conditions climatiques » d'après le site www.touvert.fr²²).

Pour bien capter cette clientèle, le choix d'une installation en ville est réalisé puisque c'est dans ces endroits que le vélo se développe le plus (cf supra). Le mieux est alors de choisir une ville dans laquelle on est sûr que le vélo est dans son élément notamment parce que la collectivité en place met en place une politique dynamique autour des mobilités actives. La FUB (fédération des usages de la bicyclette) publie régulièrement une enquête des villes les plus cyclables. La dernière en date²³ (2021) positionnait Le Bourget du Lac, Grenoble et Meylan en première position en Auvergne Rhône Alpes. A Lyon, Le Comptoir du cycle et Cyclétic dans une moindre mesure font partie de ces cafés-vélos.

La deuxième approche est de miser sur le vélo sportif. L'environnement idéal est proche d'un terrain ou la pratique cycliste sportive est bien établie, le mieux étant de se positionner directement sur le passage des sportifs. Le Camp de Base à Bédoin est ainsi situé à 100m du km 0 de la montée légendaire vers le Ventoux. Grimpeur a fait le choix à Lyon et à Annecy d'être en cœur de ville mais sur le passage vers les montagnes avoisinantes afin de créer un vrai point de ralliement des cyclistes. Cette catégorie de café-vélo sportif se divise aussi entre boutiques très qualitatives voire élitistes (Grimpeurs) et d'autres plus accessibles, ou l'on ne recherche pas la performance mais plus le plaisir de rouler ensemble (Virage 7). Enfin, la 3eme approche est directement lié au tourisme. Les cafés-vélos sont positionnés stratégiquement le long des vélo routes voies vertes ou dans un périmètre accessible. Le label accueil vélo l'a d'ailleurs fixé à 5 kilomètres maximum.

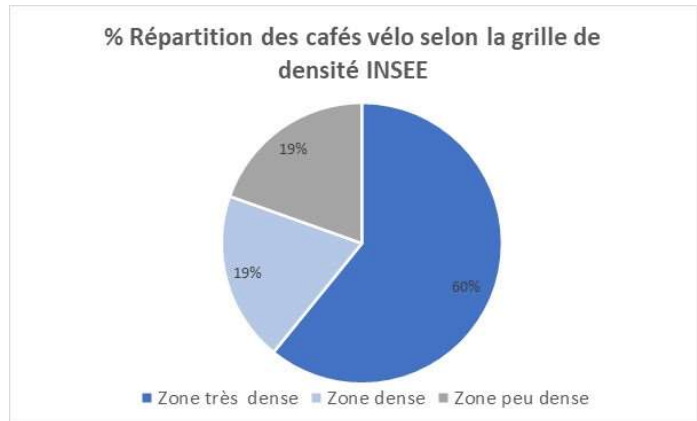


Figure 17 : graphique réalisé à partir de la base de données café-vélo construite à l'occasion de ce mémoire

²² <https://www.touvert.fr/velotafeur-infos/>

²³ <https://barometre.parlons-velo.fr/>

c) Les activités et services des cafés-vélos

Comme nous l'avons mentionné plus haut les cafés-vélos se caractérisent par leur grande diversité. Créé sur la base d'un mélange de deux univers, l'imagination des créateurs est alors sans limite. Afin de dégager des tendances, nous avons répertorié les activités et services plus courants proposés par les cafés-vélos et avons réalisé des analyses chiffrées. Sur les activités oins courantes, nous les avons simplement relevées et nous les évoquons en fin de paragraphe.

Le graphique ci-après (figure 18) appelle plusieurs commentaires. Les activités proposées par les cafés-vélos se séparent nettement en deux groupes, celles présentes à plus de 70% (en bleu foncé) et les autres (en bleu clair).

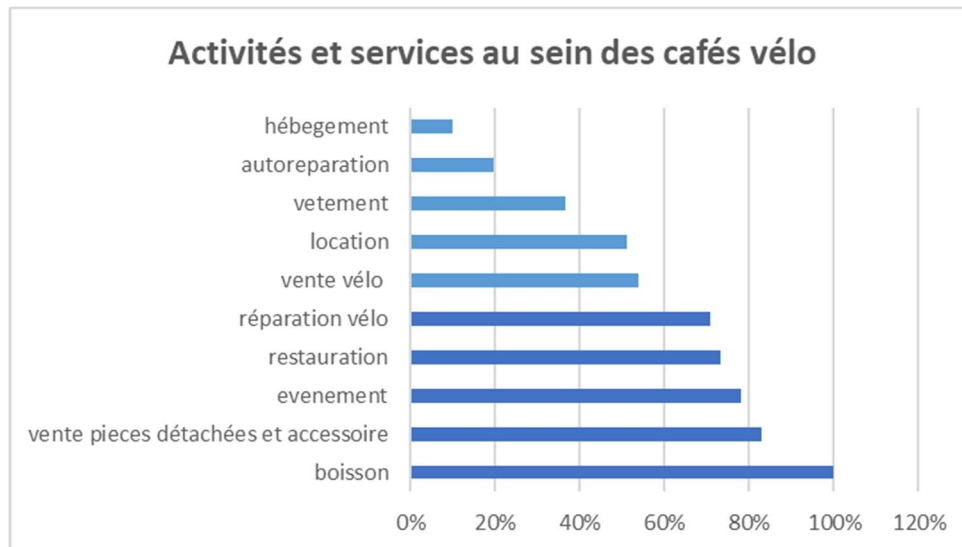


Figure 18 : graphique réalisé à partir de la base de données café-vélo construite à l'occasion de ce mémoire

Commençons avec la première catégorie. Avec 100% des café-vélos étudiés qui proposent une offre boisson, il apparait que l'endroit permet d'abord à ses clients de se poser pour se réhydrater. Cela n'est pas détaillé dans le graph mais nous avons remarqué deux grandes tendances dans cette offre. Soit elle s'apparente plus à une offre que l'on peut retrouver dans les coffees shop, ou dans les établissements de slow food c'est-à-dire avec une majorité de boisson sans alcool (jus de fruit, soft etc) accompagné d'une offre élargie de cafés (latté, capuccino, café frappé etc.). Soit elle bascule sur une offre « bar » avec des boissons alcoolisées mais moins étoffée sur les boissons sans alcools.

Ensuite vient la vente de pièces détachées et accessoires. Cette catégorie est présente chez 83% des café-vélos. Le biais que l'on peut y voir c'est que c'est une catégorie très large. Derrière la terminologie « pièces détachées et accessoires » peut se dessiner d'autres sous catégories que tous les cafés-vélos ne propose pas, comme par exemple, les équipements de voyage à vélo. Le fait d'avoir une catégorie très large peut donc expliquer la position de cette activité en 2eme place. D'ailleurs, lors de la phase de collecte, nous avons créé une sous-catégorie « vêtement » pour bien la distinguer car elle semblait donner une autre couleur au lieu. En 3eme position avec 78% des café-vélos qui la propose, nous trouvons les « événements ». Ils peuvent être de toutes sortes, soit liés à l'univers du vélo soit liés aux valeurs et envies des propriétaires. Ainsi, on peut retrouver autant des conférences sur le voyage à vélo que des brocantes ou encore des concerts de musique. Ce point est important car c'est en partie grâce à ces événements que ça se crée la convivialité autour du vélo café. Enfin quasiment à part égale

arrivent la restauration et la réparation de vélo. La restauration vient compléter l'offre boisson et peut être très simple (cookies, gâteaux, sandwich) comme plus élaborées et attirer des clients grâce à la réputation de la cuisine.

Les autres services et activités (en bleu clair) sur le graphe vont venir compléter l'offre suivant le business plan suivi par l'établissement. L'autoréparation est intéressante à noter car elle démontre une envie de transmettre et nous y reviendrons plus tard dans le paragraphe traitant de valeurs présentes au tour des cafés-vélos. Enfin, la partie hébergement est plutôt récente et proposée en grande majorité par des cafés-vélos créés récemment (à partir de 2020) et en zone touristique.

d) Les originalités

Comme expliqué plus haut, bien que les cafés-vélos répondent tous plus ou moins à des critères communs, tous font preuve de créativité et ajoutent aux services et activités de base des éléments qui viennent ajouter un petit plus. Nous avons notamment relevé les services suivants :

- étude de la posture à vélo ou « bike fitting »
- conciergerie sportive (possibilité de prendre un douche)
- lavage de vélo
- librairie autour du vélo
- espace jeux
- espace de co-working
- gardiennage de vélo
- service à domicile

e) Les clients des cafés-vélos

En partie en raison de leur double activité, les clients des cafés-vélos observés comme un tout embrassent toutes les catégories de la société. Ils rassemblent toutes les générations, tous les genres et accueillent les cyclistes toute catégorie : sportifs, randonneurs, occasionnels, loisir, vélo taffeurs. Toutefois la considération individuelle de chaque établissement permet de constater que chacun s'adresse à une clientèle particulière notamment en raison de l'esprit qu'insuffle le propriétaire aux lieux. Nous détaillerons cet dans le paragraphe 2 en lien avec l'habitabilité.

f) Une activité fragile

S'il est indéniable qu'il existe un véritable engouement pour les cafés-vélos comme en témoigne le nombre d'articles de presse à leur propos, tous ne rencontrent pas le même succès. Malgré le consensus reçu de la part des clients ou des collectivités qui les accueillent, l'équilibre économique est souvent dur à trouver et certains ont dû fermer leurs portes comme le montre la carte plus haut dans ce document.

La crise sanitaire des années 2020 et 2021 n'a pas épargné cette activité heurtée de plein fouet par les obligations de mise à distance et de confinement. Parfois, ce sont des ennuis juridiques ou de voisinage qui ne facilitent pas la survie des cafés-vélos. Depuis 2021, quatre cafés-vélos au moins ont fermé non sans une certaine nostalgie de ces utilisateurs. A Strasbourg, le café-vélo est devenu un bar qui a récupéré le nom (et l'enseigne !) de son prédécesseur pour devenir le Café loVé. Sans aller jusqu'à la fermeture certains prennent la décision de mettre en pause une des deux activités. Ainsi, malgré le succès qu'elle rencontrait, le vélo bar à Angers a ainsi décidé d'arrêter l'activité restauration car elle prenait trop de temps et surtout le pas sur l'atelier. Virage Sept à L'Arbresle met en pause la réparation vélo car elle ne rencontre pas le succès escompté et consomme beaucoup de place dans le local, place qui serait nécessaire pour l'activité de brassage de bières qui, elle, marche à plein.

4. Tentative de définition

Au regard des cafés-vélos étudiés et à ce stade du mémoire, nous aimerions poser une définition du café-vélo. Celui qui serait l'héritage des ateliers de réparation et qui s'inscrit dans l'esprit de ce qui a été créé à l'origine aux Etats Unis. Ainsi un café-vélo pourrait se définir avec les critères suivants :

Réelle hybridation de deux activités : café d'une part, activité autour du vélo d'autre part, le terme hybridation est important. En effet, il s'agit vraiment de fusionner les deux activités et non pas de les juxtaposer. Dans les cafés-vélos qui se développent dans cet esprit, les tables des clients sont au milieu des vélos et des accessoires vélos (ou le contraire). L'atelier est ouvert et visible des clients qui viennent juste consommer au café. C'est cette hybridation qui est la gageure de la bonne mixité des deux activités et surtout celle qui va permettre de susciter la curiosité et surtout l'envie d'essayer pour les novices.

Présence d'un atelier de réparation. Cela peut sembler un peu drastique de poser ce critère mais à notre sens c'est l'activité de l'univers cycle qui assure la légitimité de la « passion » du vélo. C'est l'assurance que les fondateurs du lieu sont des passionnés et vont aimer partager leur passion et leur envie de diffuser la pratique du vélo. Il inscrit aussi le café dans la transition écologique via l'économie circulaire (réparer plutôt qu'acheter du neuf).

Existence d'une communauté autour du café-vélo. Les café-vélo se construisent avant tout autour de communautés. Celle qui se crée en premier est celle des cyclistes puisque l'univers des cafés-vélos leur parle directement. Mais quand le concept du mélange des deux activités est compris et intégré par les usagers, le café-vélo devient un lieu de convivialité et de rendez pour d'autres communautés (ex : club dessin comme au café-vélo Cycletic à Lyon). Sans ces communautés, ces lieux ne pourraient pas vivre ; Ils assurent une clientèle régulière et le bouche à oreille de ces lieux originaux.

III. Les cafés-vélos et leur influence sur l'habitabilité

D'une part et comme décrit plus haut, l'habitabilité caractérise la relation entre l'homme et son environnement. D'autre part, l'apparition des cafés-vélos partout sur le territoire national a suscité interrogation, surprise et enthousiasme. D'abord présents en milieu urbain, ils arrivent petit à petit en milieu rural et périurbain. Le processus est le même : passé l'effet de surprise devant cette offre de services abondants et originale, les cafés-vélos semblent tisser des liens et génèrent approbation et engouement de la part de leurs clients et des collectivités qui les accueillent. Nous avons donc émis l'hypothèse que les cafés-vélos pouvaient avoir un rôle dans la valorisation de certains critères d'appréciation de l'habitabilité d'un territoire et notamment dans 1) le développement de l'usage du vélo, 2) la création d'une convivialité renouvelée et 3) la transmission de valeurs sociales, écologiques et économiques. Or, il se trouve qu'en poursuivant l'analyse un 4ème critère concernant la préservation de la mémoire des habitants est apparu. Dans ce chapitre nous essaierons donc de répondre sur ces quatre aspects pour définir in fine le rôle idéal que l'on pourrait attribuer à un café-vélo.

1. Les cafés-vélos : partenaires indispensables de l'écosystème de la vélorution

Transmettre la culture vélo

Les créateurs de café-vélo sont des passionnés de vélo. Cette caractéristique est commune à tous. Anciens sportifs, grands voyageurs à vélo ou pratiquants convaincus que le vélo est LE moyen de transport de l'avenir, ils entretiennent avec cet univers un lien affectif. « Je suis passionné de vélo depuis l'enfance », « je voulais revenir à une passion », « on a toujours fait du VTT, on a toujours été passionné de vélo », sont les mots recueillis lors des entretiens du Bon Wagon à Annecy, de la pince à Vélo à Téloche et de Virage 7 à l'Arbresle. Il n'est pas rare de trouver dans la décoration du lieu des anciens dossards ou maillots de coureurs, des photos de voyages à vélo ou des affiches vantant ce mode de transport alternatif à la voiture.

L'idée du café-vélo, partagée par tous, est de créer une activité et donc un métier en lien avec ses valeurs en positionnant le vélo au centre du travail. Aucun n'a réellement posé comme objectif de départ de développer l'usage du vélo mais tous montrent l'envie d'accueillir, de transmettre et d'embarquer les visiteurs dans l'univers du vélo. Un des cafés-vélos interrogés, très orienté sur le cyclisme sportif, se reconnaît, avec quelques mois d'exploitation « être un passeur de culture plus qu'un commerce ». Avec le terme culture, nous nous approchons ici des « formes culturelles de loisirs et de pratiques sportives » développées par J. Corneloup. Par cette transmission de culture, les cafés-vélos aideraient les habitants à développer un nouveau capital culturel au sein du territoire qu'ils fréquentent et en conséquence à mieux se l'approprier. Cela « renforce l'enracinement des personnes dans leur lieu de vie et leur sentiment d'être bien ici. » (Corneloup, 2019 p84)

Un café-vélo n'est en effet pas une simple boutique, les visiteurs viennent y chercher plein d'autres choses que la consommation : un environnement détendu, dans lequel on peut venir habillé en tenue sportive, au sein duquel on peut avoir des conseils, poser des questions, prendre le temps notamment grâce à la partie café. Cette idée de « culture vélo » et d'avoir l'impression (ou du moins l'envie) de la diffuser apparaît souvent dans les paroles et dans les actes des gérants des cafés-vélo. L'organisation de randonnées ou de cyclo-balades pour sensibiliser voire embarquer d'autres adeptes participe à sa diffusion. Elle va parfois de pair avec d'autres événements en lien avec le vélo : conférence, diffusion de films, de courses de vélo, récit de voyages à vélo. Tout semble participer à enraciner la forme culturelle liée au vélo et in fine au déploiement de pratique du vélo. En tous cas, c'est avec cet argument que certains sont surs d'y participer.

Et le bistro-vélo ?

Situé sur les berges du Rhône, le bistro-vélo est l'endroit idéal pour mettre en visibilité le vélo et son univers. Déjà avant son ouverture il suscitait la curiosité ce qui permettait d'expliquer le concept du lieu et surtout de bien insister sur l'atelier de réparation. « Oui on s'occupera de tous les vélos ! » avons-nous souvent répondu aux passants.

Ensuite, des évènements y sont prévus pour promouvoir la mobilité durable mais également pour créer du lien social et de la rencontre autour du vélo : partage d'expérience personnalités inspirantes, organisation de puces du vélo, projection de film sur la thématique du vélo, promotion de l'insertion par le vélo, organisation de tables rondes autour des femmes à vélo... L'idée est vraiment de développer toutes les cultures vélos : urbaines, sportives, originales ou récentes mais surtout de les rendre accessibles à tous

Rendre service avant tout

En lien avec les valeurs du vélo, la notion de service est importante. Remplir une gourde, regonfler les pneus sont régulièrement proposés gracieusement avec gentillesse. D'ailleurs lors de l'enquête, aucun n'a refusé de passer du temps à répondre aux questions, en jonglant parfois difficilement avec l'exploitation du lieu, car ils étaient tous intéressés par le sujet de ce mémoire et prêts à aider.

Dans les magasins classiques de cycle « un vendeur qui comprend que la personne n'achètera pas, il va vite expédier » (Greg, La Roue Libre). Dans les cafés-vélos, le temps est pris pour la discussion, l'explication, la compréhension du besoin. L'effort est vraiment fait pour s'intéresser et comprendre ce que cherche le client. Par exemple, Greg a consacré plus d'une demi-journée à chercher des tricycles pour Madame P., personne âgée qui souhaitait refaire du vélo mais qui avait perdu l'équilibre. Dominique (Cyclo-café de Bréhémont) s'attache à créer des parcours touristiques originaux et quasiment uniques. Cette idée de service aux autres renvoie au concept du « Care » développée par la philosophe américaine Carol Gilligan dans les années 80. Pour elle, il s'agit de porter attention et de prendre soin des autres et de valoriser ces actions. C'est aujourd'hui une notion importante dans la recherche actuelle de nouveaux lieux de vie habitables au sein desquels des solidarités différentes qu'en ville se développeraient. C'est d'ailleurs l'un des motifs principaux de migration des néo-ruraux relevés dans des études en France et au Québec (Desjardins et Simard, 2008).

En outre, ce qui est certain pour tous les fondateurs de café-vélo en dehors de la ville (ruraux ou péri urbain), c'est qu'ils répondent à un besoin, qu'ils offrent un service qui ne serait pas présent sur le territoire si le lieu qu'ils ont créé n'existait pas. « Il y a une demande très forte non comblée » explique le gérant de La Gare à Soyons. « Nous participons à l'attractivité de la piste cyclable ». Pour tous, quel que soit la localisation, les services proposés par leur boutique s'ils n'aident pas à augmenter l'usage du vélo, participent à en faciliter grandement la pratique.

Et le bistro-vélo ?

Le bistro-vélo souhaite s'inscrire dans cette logique. Tout d'abord, rendre service et transmettre font partie des basiques au sein des Ateliers de l'Audace. Les clients sont informés des dysfonctionnements diagnostiqués sur leur vélo, démonstration à l'appui et les réparations sont décidées avec la personne qui confie son vélo. Ensuite, sur le bistro-vélo en particulier, nous avons mené un brain-storming pour définir justement quels sont les services que l'on pourrait offrir aux cyclistes, qu'ils soient touristes, cyclo-taffeur, cyclogisticien, sportifs ou tout simplement utilisateur de vélo !

Il a finalement été décidé de les séparer en deux catégories : ceux que l'on offrirait gracieusement et les autres. Les discussions ont été vives, pas sur la possibilité d'offrir des services gratuits mais sur la capacité à recevoir tous les cyclistes circulant sur les berges car cela aurait pu créer une affluence non gérable. Sur les services gracieux, il a été notamment statué de pouvoir laisser à disposition un 'poteau' à outils avec le nécessaire pour réaliser les réparations simples.

Susciter l'envie par la mise en contexte

L'intérêt des cafés-vélos avec leur mélange d'activité est qu'on entre sans s'en rendre compte dans un univers. On y vient pour boire un café ou une bière et on se retrouve face à des accessoires vélos et des cycles dont on ignorait parfois l'existence. Cela suscite de la curiosité qui peut se transformer en intérêt puis en passage à l'action. Les cafés-vélos rencontrés donnent des exemples concrets de clients venus en simple visiteurs du côté café (ou bar) et qui sont repartis quelques semaines plus tard avec un vélo en location ou en vente. « On a eu une famille dernièrement qui est venue s'équiper en trail angel parce que fin mai ils vont faire leur première expérience de vacances à vélo » se souvient Damien (La roue libre, Trevoux). « On a vendu des vélos à des gens qui ne venaient pas du tout pour ça » assure Mathieu (Comptoir du cycle, Lyon). D'autres sont plus mesurés dans leurs réponses. Eve du Ponyo café indique par exemple que si l'objectif en créant un café-vélo était d'inciter les femmes et les minorités de genre à faire du vélo, elle n'a aucune donnée tangible pour prouver qu'elle a réussi. « J'ai créé ce lieu, il y a des gens qui viennent mais je ne sais pas si j'ai concrètement un impact, je n'ai pas fait de sondage ». Ou bien, pour l'un des café-vélos situé en agglomération, « Pour moi, s'il n'y a aucune affinité [avec le vélo], les gens ne reviennent pas ; par contre il y a des gens qui disent '*j'aime bien le vélo, c'est super cool, je vais m'y mettre*' et pour moi c'est qu'ils commencent à s'approprier l'univers ». Sur l'ensemble des cafés-vélos interrogés, la moitié pense que la mixité des activités participe à développer le vélo, l'autre moitié pense qu'elle n'a pas d'impact ou ne sais pas.

Être un acteur de l'écosystème

Les cafés-vélos reconnaissent tous qu'ils ne sont pas le seul levier pour diffuser l'usage du vélo. Les collectivités qui les accueillent ont un vrai rôle. La création d'infrastructures dédiées revient régulièrement dans la discussion et est indiquée comme vitale en particulier en milieu rural. Les gens qui ne sont pas habitués à faire du vélo ont envie de se sentir en sécurité et avoir une voie dédiée est la meilleure solution. Il est donc nécessaire d'avoir une implication forte du bloc communal. C'est à lui qu'incombe la compétence mobilité active depuis la loi NOTRe de 2015 renforcée par la loi LOM de 2019²⁴. Parfois, les collectivités sont fermées à la discussion. « J'emprunte cette route tous les jours, il n'y a pas de vélo donc ce n'est pas utile de créer une piste cyclable » propos d'un élu rapporté par Pascal (Virage 7). Les gérants de café-vélo ruraux ou péri urbain remarquent des incohérences sur le sujet du développement du vélo. Par exemple, les élus affichent des discours volontaires mais les passages à l'acte sont plus difficiles avec l'argument du coût au km d'une piste cyclable. La politique vélo peut aussi être orientée uniquement sur un seul usage. Par exemple, tous les efforts sont faits pour développer la cyclabilité touristique mais en oubliant le vélo du quotidien. Ainsi de superbes réalisations cyclables touristiques ne sont pas intégrées dans un réseau de voies locales pour faciliter les déplacements au quotidien comme me l'ont fait remarquer dans leur commune Greg et Damien de la Roue Libre. En revanche, ce qui est important c'est qu'un café-vélo rural peut être convié aux réunions -publique ou pas- sur le sujet et pourra donner une voix de plus au déploiement du vélo. Ce

²⁴ La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 élargit les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) au développement et au soutien aux **mobilités actives** (vélo, marche), **partagées** (covoiturage, autopartage) et **solidaires** (plateforme de mobilité, garage solidaire, ...)

n'est pas le cas dans les grandes agglomérations où des associations ayant pignon sur rue²⁵ portent la parole du vélo (Rayons d'action à Rennes, place au vélo à Nantes, 2 pieds 2 roues à Toulouse etc.). Enfin, tous (quel que soit leur territoire) notent que malgré une vraie prise de conscience des collectivités (surtout des techniciens) la culture vélo doit continuer à se diffuser dans les institutions et dans la société où elle peut faire défaut « On pense encore le vélo comme complémentaire à la voiture or il devrait être compris comme une alternative » D, gérant d'un café-vélo.

Conclusion

En favorisant la culture vélo à travers la sensibilisation, l'éducation, les événements, en militant auprès des institutions pour des infrastructures adaptées, en montrant l'exemple et suscitant la curiosité voire l'envie, les cafés-vélos créent sur leur territoire un contexte favorable qui encourage et facilite l'usage du vélo. En milieu rural, cela peut contribuer à une transformation progressive des habitudes de déplacement vers ce mode de transport plus durable et respectueux de l'environnement. Ainsi, indirectement les cafés-vélos peuvent aussi contribuer à leur échelle à améliorer l'espace sur lequel ils sont implantés (moins de pollution, de bruit etc) mais aussi permettre la mobilité des personnes et faciliter leur employabilité.

2. Les cafés-vélos : générateurs de nouvelles convivialités

Le vélo, outil convivial ?

Dans le chapitre précédent, nous avons démontré que les cafés-vélos participaient à leur échelle au développement de la pratique du vélo. Pour débiter celui-ci, nous souhaitons interroger la convivialité de l'outil vélo selon Illich. La réponse vient assez naturellement en mettant en avant trois arguments chers à Illich.

D'abord, le vélo est **vecteur d'autonomie**. De nombreux exemples viennent à l'esprit et sont illustrés par David Le Breton dans son anthropologie sentimentale du vélo. Il fait référence au miracle du sans roulettes raconté par Paul Fournel dans *Besoin de vélo* et qualifie le vélo « d'instrument d'émancipation, d'apprentissage précoce de l'autonomie ». (2020, p43) Il rappelle qu'il a été un des facteurs d'émancipation des femmes, que le vélo « donne une liberté sans limite dans la ville ou sur les sentiers » (2020, p14). Par ailleurs, il insiste sur le fait qu'à la différence des conducteurs automobiles qui ont aujourd'hui besoin de garagistes connectés utilisant des logiciels, « le cycliste est autonome car il ne dépend pas d'une machinerie complexe » (2020,p16).

Ensuite, deuxième argument, le vélo favorise une **interaction directe et équilibrée avec l'environnement**. Cet argument se vérifie instantanément avec le caractère même de ce moyen de transport : le vélo n'impose pas de barrière entre l'homme et le milieu qu'il traverse. Le cycliste en ressent même tous les aléas (dénivelés, météo, surfaces de circulation...). Nous pouvons également illustrer cet argument avec l'essor du vélo tourisme pour lequel les pratiquants mettent en avant le plaisir d'être en contact direct avec la nature afin de mieux ressentir le paysage. Il faut également noter le caractère durable de cette interaction car le vélo est un moyen de transport écologique qui ne produit pas d'émission de gaz à effet de serre venant polluer l'environnement.

Enfin, troisième argument, le vélo induit des **relations sociales enrichissantes**. Le vélo est en effet souvent associé à une culture conviviale, où l'entraide, le respect mutuel et la solidarité entre les cyclistes sont valorisés.

Par conséquent, le vélo est un bon outil au sens de Illich. Toutefois, il conviendrait de moduler le propos en prenant en compte certaines contraintes liées au vélo de nos jours. Le vélo nécessite un entretien

²⁵ sans volonté aucune de réaliser un jeu de mot !

régulier avec des interventions mécaniques. L'autonomie complète passerait donc par un apprentissage de la mécanique vélo ou l'accès facile à des ateliers de réparation. Ensuite, l'autonomie n'est pas non plus complète sur les récents Vélo à Assistance Electrique qu'il faut recharger régulièrement. L'autonomie ne s'appliquerait donc plutôt qu'au vélo musculaire. Sur le chapitre des relations sociales, il faut également reconnaître que la récente croissance du vélo en ville est parfois génératrice de conflits entre automobilistes et cyclistes

Maintenant que nous avons établi que le vélo est outil convivial selon Illich, vérifions si les cafés-vélos sont de générateurs de convivialité.

Accueillir tout le monde

La grande majorité des créateurs de café-vélo mettent en avant la volonté de créer un espace de vie, convivial, festif, agréable, « un lieu qu'on aurait aimé trouver lors de nos voyages à vélo » (café-vélo La roue Libre). L'échange est important et vient probablement de culture cycliste. Certains nous l'ont fait remarquer, le vélo est un sport dans lequel on discute beaucoup en avalant les kilomètres et qui est donc propice à l'interaction, la rencontre, la découverte de l'autre.

L'idée des cafés-vélos est donc d'accueillir tout le monde : les cyclistes quel que soit leur pratique (sportive, récréative, touristique ou quotidienne), les habitants, les voisins mais aussi des associations qui portent d'autres activités complètement différentes ou déconnectées du vélo. Par exemple, Cyclétic accueille régulièrement le groupe des réparateurs de cyclocity mais également le club de dessin local. Les cafés-vélos se veulent intergénérationnels : « J'ai autant mes petits papy cyclo que des groupes de 2 à 12 sportifs » déclare Olivier à Téléché. Pour cela, il faut une qualité que met en avant Yves Blanc : l'ouverture. Les cafés-vélos sont donc des lieux ouverts au sens figuré comme au sens propre. Olivier explique qu'il laisse volontairement la porte ouverte de son atelier et par beau temps Damien répare les vélos sous un barnum sur la terrasse de son établissement. Être ouvert aux autres, être disponible, aller à la rencontre sont les qualités mises en œuvre par la plupart des gérants de café-vélo et sont nécessaires pour accueillir largement. « Toute rencontre suppose une sorte d'empathie cette capacité à se mettre à la place de l'autre et de comprendre » (Besse, 2013, p51) C'est par cette empathie que sont permis les échanges et la création de lien social, essentiel à l'habitabilité (Cf. & I. 2) c) le concept d'habitabilité).

Créer des événements fédérateurs

On l'a vu plus haut, les événements font partie des activités principales des cafés-vélos. Cet aspect est très lié à ce qui est écrit au-dessus dans la recherche de créer un lieu agréable et convivial. La liste et la diversité des manifestations est grande. On trouve évidemment des opérations autour du vélo comme des ateliers d'initiation à la mécanique, des projections de films, des retransmissions de courses, des récits de voyages à vélo, des expositions de vieux vélos ; mais aussi des sorties qu'elles soient sportives ou non (cyclo balades, randonnées, sortie athlétique, essai de vélos). Et puis, les cafés-vélos peuvent organiser des événements complètement hors contexte cycle, culturel, festif : des brocantes, des concerts, des lectures de contes...

A travers ces événements, les gens se rencontrent, échangent tissent des liens, parfois dans des territoires où il n'y avait peu ou pas d'animation. Cela peut même devenir un argument de choix du lieu de sortie. « Ici les gens se sont rendus compte qu'il y avait des personnes intéressantes alors ils viennent » Ce rôle de créateurs d'événements, de moments de vie, de partage entre habitants est d'autant plus important pour les cafés-vélos ruraux ou périurbains. En ville, les possibilités de sorties ne manquent pas mais dans certains territoires, l'offre est réduite au minimum. Avec la diversité des

événements proposés, le café-vélo rural participe à l'animation culturelle du village ou de la petite ville. L'affluence à certaines animations peut même surprendre les organisateurs.

On en revient ici à la notion de convivialité exprimé par Brillat-Savarin plus haut (Cf. § I. 2) d) zoom sur la convivialité) où le fait de partager des moments avec les autres rapproche les individus et permet de gommer les différences socio-économiques.

Et le bistro-vélo ?

L'endroit s'adresse à tous sans exception, adulte, enfant, cyclistes, habitants du quartier, touriste. Il est un lieu de vie incontournable dans le quartier qui permet la rencontre de tous les univers. Il est source de convivialité. « Ce qui nous anime : c'est la nécessité de rendre le cœur de la ville, les hyper centres à des populations qui en sont très souvent dépossédés et de favoriser ainsi la rencontre, le dépassement des a priori. » Priscilla Petitjean Cofondatrice du bistro-vélo. « Tout au bistro-vélo participe de cette envie de réunir avec simplicité : le vélo, la table, la bière, la musique sont des moteurs, des prétextes pour la rencontre, le brassage d'univers différents. » renchérit Thomas Zimmermann, Cofondateur. Comme dans les cafés-vélos étudiés plus haut, les deux activités se complètent. Un client du bar peut s'intéresser à la partie atelier/tourisme à vélo parce qu'elle est présente sous ses yeux et suscite sa curiosité. A l'inverse, un client de l'atelier peut aller se restaurer pendant qu'on s'occupe de son vélo.

Un parallèle pourrait d'ailleurs être réalisé entre le bistro et les espaces publics. Pour ce derniers, le site de la fondation rurale de la Wallonie a déterminé des critères à remplir pour s'assurer de la convivialité des aménagements de l'espace public. Et il est intéressant de constater que le bistro-vélo les coche tous : l'aménagement doit être attractif (dès l'ouverture le lieu a attiré les foules), l'aménagement doit favoriser les rencontres (l'objectif est affiché et les événements organisés y concourent largement), l'aménagement doit être approprié pour le plus grand nombre (la diversité des activités et services proposés répond à cette exigence), et pour finir l'aménagement doit être accessible à tous (le lieu a été pensé dans le normes actuelles).

Rassembler des communautés

L'aspect communautaire est important dans les cafés-vélos. De façon naturelle et si le lieu s'y prête, ce sont les communautés de cycliste qui seront les premiers clients du café-vélo. S'il est un lieu dans lequel ils se sentent légitimes, même en lycra fluo (!), c'est bien un café-vélo. Ainsi, ces derniers deviennent rapidement les point de départ et d'arrivée des randonnées à vélo. Les clubs en font parfois leur QG ou leur camp de base. Ensuite d'autres types de communautés se créent autour du vélo café. Il y a les habitués du midi ou de l'afterwork, les copines qui viennent déjeuner, les familles qui ont repéré que le lieu était « kids friendly²⁶ », le café-vélo devient vite le point de ralliement de tout un public qu'on n'imagine pas forcément à sa création. « Finalement, c'est ce côté communautaire qui nous différencie des autres magasins de vélos, et ce lien communautaire autour du vélo on ne trouve ça que chez nous. » conclut le co-fondateur d'un des café-vélo interviewé. Quant à lui, le Ponyo café, le café-vélo féministe rassemble des communautés de femmes et de minorités de genre. Les Lyonnaises à vélo s'y réunissent également une fois par mois.

²⁶ se dit d'un lieu qui accueille volontiers les enfants

Et le bistro-vélo ?

Le projet est porté par deux partenaires, Nomad Kitchens et Les Ateliers de l'Audace, qui ont répondu ensemble à l'appel à projet proposé par VNF (Voies navigable du Rhône). Ces deux partenaires ont deux profils bien différents. D'un côté, un spécialiste de l'évènementiel autour de la restauration de rue. Nomad Kitchen est notamment l'origine du Lyon Street Food Festival, créé en 2016 et aujourd'hui référence dans le paysage français de la cuisine de rue festive et gourmande. De l'autre côté, les Ateliers de l'Audace, jeune association agréée chantier d'insertion qui a pour but de promouvoir l'insertion professionnelle par le cycle, de mettre en avant le cycle comme un moyen d'évolution non seulement sociale mais aussi sociétale. Les deux acteurs sont accompagnés par deux mécènes Z architecture et Promoval, promoteur immobilier. Dans ce partenariat transparait l'idée de partage, de solidarité qui va en quelques sorte montrer l'exemple de l'importance du « faire ensemble » et de la sociabilité possible entre personnes issues d'univers différents.

Conclusion

Les cafés-vélos tissent indéniablement des liens entre leurs visiteurs que ce soit au travers l'animation de communautés ou bien lors des évènements qu'ils organisent. Ils participent en cela à combler un besoin vital des hommes. En effet, le besoin de se relier est une caractéristique essentielle de notre nature humaine. Déjà dans les temps anciens, les individus ont ressenti le besoin de former des liens sociaux et de se connecter les uns aux autres. Aristote a par exemple souligné l'importance de la société et des relations sociales dans la quête du bonheur. Il considérait que les individus sont des êtres sociaux qui ont besoin de vivre en communauté pour s'épanouir. Les relations interpersonnelles nous offrent un sentiment de sécurité, de compréhension mutuelle et de partage, ce qui contribue à notre bien-être global. Maslow l'avait lui aussi identifié en positionnant le besoin d'appartenance dans sa pyramide des besoins. Et dans les années 90, Edgar Morin va apporter sa contribution à la réflexion. « Il faut pour tous et pour chacun, pour la survie de l'humanité, reconnaître la nécessité de relier, de se relier aux nôtres de se relier aux autres de se relier à la Terre Patrie (1994 p264). Ces liens peuvent être très forts : certains propriétaires de cafés-vélos se sont fait des amis parmi leurs clients.

3. Les cafés-vélos : ambassadeurs des valeurs de la transition

Les cafés-vélos portent souvent des valeurs fortes qui même si elles ne sont pas affichées sont clairement présentes. L'écologie, le développement durable, l'économie circulaire sont souvent les fondements des projets. « C'est une évidence, c'est vraiment la base d'être dans un processus écologique, le vélo c'est résilient et écologique et promouvoir sa réparation, la récupération c'est vouloir faire durer les vélos au maximum, donc on est dedans en plein » (Eve Coston, Ponyo Café) Pour nombre de ces créateurs, la question ne pose même pas. Beaucoup d'actions en lien avec le développement durable sont mises en place de facto dès la création du lieu sans forcément de communication liée. Ici on est loin du « green washing » que l'on peut retrouver chez certaines grands enseignes.

Consommer local et responsable

L'approvisionnement local, le tri et le compost des déchets, font partie des fondations. Pour la plupart (et surtout en milieu rural ou périurbain) cet engagement passe par un état d'esprit global dans lequel la consommation n'est pas forcément recherchée à tout prix. Comme expliqué plus haut, ceux qui sont dans cette logique prennent le temps de discuter, d'expliquer, de former (lors d'ateliers d'autoréparation par exemple), l'important étant de transmettre cette passion du vélo dans un

contexte rassurant. Attention il ne s'agit pas de bénévolat non plus mais, et c'est surtout vrai dans les cafés-vélos en campagne, la priorité est donnée au style de vie. « Je voulais vraiment faire partie de la vie d'un village » indique Olivier gérant d'un café-vélo situé dans une petite ville de 3300 habitants. Les fournisseurs pour la partie restauration sont choisis dans un rayon proche et ce, que le café-vélo soit situé en ville ou en zone rurale. Certains ont même fait appel à des artisans ou des artistes locaux pour l'aménagement de leur local.

Et le bistro-vélo ?

Sur la partie bar et restauration, un cahier des charges doit être respecté incluant notamment, l'approvisionnement auprès de fournisseurs locaux, la proposition systématique d'une alternative végétarienne, la mise en place d'un composteur. La cuisine sera occupée à tour de rôle par des chefs aux profils variés, jeunes lyonnais, restaurateurs engagés, chefs réfugiés afin de partager leur passion avec les visiteurs. Ils ont pour point commun qu'ils aident à « changer positivement leur villes et leurs territoires » (T.Zimmerman, co-fondateur du bistro-vélo). Pour les jeunes chefs, le lieu doit leur permettre d'avoir une première expérience sans avoir à réaliser de lourds investissements.

Réparer au lieu de jeter

La mission même de l'atelier est de réparer, de réparer tous les vélos. Certains magasins refusent de réparer les vélos s'ils ont été achetés dans une grande surface ou en ligne. Dans les ateliers des cafés vélo, on accepte tous les vélos. Parfois, sur des vélos très anciens, il faut chercher la pièce manquante sur des sites de pièces d'occasion, ce qui demande de la patience. Certains réparent même des vélos récupérés pour les revendre d'occasion ou bien les démontent pour constituer un stock de pièces d'occasion. Tout ce qui peut être ré-utilisé l'est. Cet état d'esprit est insufflé même pour la vente de vélos neufs. Le choix de produits est fait en fonction de leur provenance ou de leur réparabilité ou de la fiabilité du service après-vente de la marque.

Et le bistro-vélo ?

L'atelier cycle répare et reconditionne des vélos dans une logique d'économie circulaire. Le choix est toujours laissé au client entre une pièce d'occasion ou une pièce neuve pour son vélo. L'atelier récupère aussi les vieux vélos pour les démonter et garder les éléments qui sont encore utilisables. La structure est engagée dans la REP (Responsabilité Economique des Producteurs) ce qui fait qu'elle est intégrée dans les filières de recyclage complet du cycle pour ces deux ateliers (Bistro-vélo et Lyon 3). Enfin, toute la logistique nécessaire entre les deux ateliers disant de 500 mètres est réalisée en vélo cargo.

Pendant les travaux, le réemploi, l'usage de matériaux locaux a été privilégié. Par exemple, les lustres ont été fabriquées à partir de jantes de vélos qui allait partir au rebus. Les panneaux d'affichage tiennent avec des chaînes de vélo et le bar a été décoré avec du bois de chantier récupéré. De même les entreprises ayant des démarches RSE ont été préférées pour travailler sur le chantier.

Conclusion

En réalisant ainsi des projets solidaires, durable et collaboratif, les fondateurs font la démonstration d'un « nouvel art d'habiter » (Besse, 2013,p28) qui s'éloigne de la société de consommation dans laquelle nous vivons et qui participe à améliorer l'environnement autour d'eux

4. Les cafés-vélos : passeurs de mémoire

Cet aspect des cafés-vélos est apparu tardivement dans l'analyse alors qu'il était sous nos yeux depuis le début. C'est en travaillant sur le bistro-vélo des berges du Rhône que nous nous sommes rendus compte de l'importance des cafés-vélos dans le maintien du patrimoine local. Ce qui est intéressant dans ce critère c'est qu'il peut concerner tous les cafés-vélos qu'ils soient en ville ou dans un territoire plus rural.

Pour le bistro-vélo, il s'agit de proposer un nouvel usage pour un bâtiment iconique le long des berges du Rhône en plein cœur de Lyon. Ce bâtiment fait partie du patrimoine lyonnais. Ancienne gare routière, construite en 1951 pour les transports urbains Lafond & cie (cf. figure 19), il a eu de



Figure 19 : gare routière quai Sarrail.

Source : dossier VNF

nombreuses vies. Le projet souhaite conserver la mémoire de ce lieu et de le projeter vers sa nouvelle fonction, comme c'est l'usage ces dernières décennies. En effet, si cette pratique de réhabilitation des bâtiments a commencé à s'imposer à la fin des années 1960, en réaction à une vague de démolition du patrimoine bâti (Joffroy, citée par Laferrière, 2007), elle a augmenté ces dernières années, en partie dû à un regain d'intérêt pour le patrimoine bâti, mais aussi sous l'impulsion des préoccupations environnementales.²⁷ Cette pratique génère de l'habitabilité car, à travers la préservation d'un bâtiment, on protège aussi la mémoire des habitants et on renforce leur sentiment d'appartenance (Sadoux, Coste, Meehan,

2019). Dans le projet du bistro-vélo, les deux fondateurs ont tenu absolument à créer un « mur du souvenir » pour bien tirer le fil entre le passé du bâtiment et son nouvel usage. Des photos, objets provenant des différentes époques qu'a vécu le lieu sont affichées en guise de mémoires. De plus, des éléments architecturaux marqueurs des anciens usages ont été conservés : la boule à facette comme rappel du bar à strip-tease, la pendule extérieure comme trace de la gare routière. D'une certaine façon, en portant cette attention au lieu, les deux structures s'occupent de lui, au sens prendre soin, et ne font pas simplement que l'occuper, ce qui démontre une volonté de protection, de conservation pour mieux le transmettre plus tard à d'autres. C'est une des finalités d'habiter au sens de Tim Ingold : habiter c'est « se placer dans la temporalité spécifique de l'entretien, c'est -à-dire dans cette espèce de conversation muette qui se tisse tout au long de nos rapports quotidiens et ordinaires avec le lieu dans lequel nous vivons » (Besse, 2019, p29).

²⁷ <https://collectivitesviables.org/articles/recyclage-des-batiments.aspx>

D'autres cafés-vélo adoptent la même démarche. Le bon wagon à Duingt s'est installé dans une ancienne gare ferroviaire et la façade a été peinte en honneur à ce passé. La fresque, ci-contre en figure 20, représente le bâtiment lui-même avec la locomotive issue du passé. Il est intéressant de constater que le peintre s'est amusé également à représenter un vélo de l'époque pour bien faire le lien avec l'usage du lieu actuel. Il a même ajouté Henri Pélissier, coureur et vainqueur du tour de France 1923.



Figure 20 : façade « Le bon wagon »

Source : Marlène HENRION

Le Ponyo café, lui, a pris place dans un ancien bar de quartier et les habitants étaient ravis que le lieu survive au départ à la retraite de ces précédents occupants. La gérante a conservé le terrain de pétanque et l'esprit jardin qui régnait dans ce lieu où des habitués



Figure 21 : espace détente Source : cafévélo.net

continuent de venir prendre

leur petit verre. Parfois l'installation du café-vélo donne une nouvelle vie meilleure aux locaux. A Trévoux, l'annexe de la station d'épuration qui était abandonnée puis squattée a maintenant un autre visage beaucoup plus réjouissant pour le plaisir de ses voisins. Le café-vélo d'Agen est installé dans une ancienne « usine à eau » construite en 1870 pour alimenter en eau potable le château d'eau qui approvisionnait la ville. Il en a même fait un

argument marketing et parle d'« esprit vintage industriel ». « Le bâtiment, qui a conservé une partie des installations de l'ancienne usine, donne un air "indus" très tendance »²⁸ (cf. figure 21). Dans les événements proposés est prévu une mise en spectacle du lieu façon son et lumière. « Ce projet [artistique] allie l'aspect patrimonial avec une autre façon résolument moderne de voir ce superbe ouvrage d'art. Grâce à des projections et jeux de lumières, le pont-canal prendra vie, il grandira, s'effondrera...Le tout en musique. L'année dernière, nous avons enregistré 500 entrées payantes, cette année, nous tablons sur le double."²⁴ Enfin, le cyclo café de Bréhémont s'est établi dans l'« Auberge à l'Écu » construit en 1830 avec les autres infrastructures prévues pour la construction d'un pont sur la Loire...qui ne sera jamais construit. L'auberge devait servir de point relais comme le fait le cyclo vélo aujourd'hui !

Conclusion

L'étude des cafés-vélos révèle leur impact sur différents aspects de notre société contemporaine, en particulier dans le contexte de l'essor de la pratique du vélo. Ces établissements uniques, à la fois cafés (bars) et ateliers de réparation de vélos, offrent un espace social et convivial propice à l'échange et à la rencontre entre cyclistes, amateurs de vélo, habitants et simples curieux. Ils influencent l'habitabilité selon nos quatre hypothèses comme résumé ci-après.

Tout d'abord, les cafés-vélos contribuent au développement de l'usage du vélo en offrant un point de ralliement et un lieu d'information pour les cyclistes de tout genre. En tant que centres de ressources et d'expertise, ils facilitent l'accès aux connaissances techniques et pratiques, encouragent les

²⁸ <https://www.ladepeche.fr/2020/03/15/la-saison-est-ouverte-au-cafe-velo,8799463.php>

débutants à se lancer et renforcent l'engagement des cyclistes chevronnés en créant des communautés autour d'eux.

De plus, les cafés-vélos sont de véritables générateurs de convivialité. En créant un espace accueillant et chaleureux, ils favorisent les échanges informels, les rencontres fortuites et les discussions autour de la pratique du vélo mais pas seulement. Cette atmosphère conviviale incite à la sociabilité et renforce le sentiment d'appartenance à une communauté qu'elle soit cycliste ou non. En milieu rural ou périurbain, les cafés-vélos deviennent ainsi des lieux de rendez-vous festifs et culturels, contribuant à l'épanouissement de la vie sociale dans les territoires.

En outre, les cafés-vélos portent des valeurs fortes liées au développement durable et peuvent donc être des acteurs clés dans la diffusion de la transition ; d'abord en tant qu'ambassadeurs de l'usage du vélo, en promouvant son usage comme mode de déplacement, quotidien ou touristique respectueux de l'environnement. Mais aussi en montrant l'exemple via leur engagement en faveur de la réparation et du recyclage des vélos, ainsi que l'utilisation d'alternatives écologiques dans leurs activités.

Enfin, les cafés-vélos peuvent jouer un rôle important en tant que passeurs de mémoire quand ils s'installent dans des bâtiments anciens pour leur donner un nouvel usage. Ils s'inscrivent alors dans une démarche de conservation du patrimoine architectural local, en insufflant ainsi une nouvelle vie à ces lieux et les préservant de l'oubli. Les cafés-vélos deviennent des témoins vivants du passé, reliant les générations actuelles aux racines culturelles et architecturales de leur territoire.

IV. Limites de l'étude – Modération des résultats - Perspectives

1. Limites de l'étude

a) Limites bibliographiques

Les écrits sur les cafés-vélos sont peu existants, voire complètement absents de la littérature scientifique. La thématique n'est pas un sujet courant d'étude pour plusieurs raisons. C'est un concept récent, protéiforme parfois difficile à comprendre. En raison de sa constitution il est difficilement « classable ». Est-il un simple commerce ? Si oui dans quelle catégorie : café, brasserie, magasin de cycle, loueur de vélo, réparateur de vélo ? Puisque mixant plusieurs activités, est-il une sorte de tiers lieu ? Est-ce que ce ne serait pas la version marchande des ateliers de réparation, analysés comme une innovation sociale ? Les questions sont nombreuses mais les écrits sont donc limités et demande de faire des ponts, de s'appuyer parfois sur de la littérature journalistique et pas forcément scientifique.

b) Limites méthodologiques

La deuxième limite se situe au niveau de l'échantillon pour les entretiens et sur les données récoltées pour le répertoire. Il a en effet été difficile d'interroger plus de 12 cafés-vélos. Ceux-ci restent rares dans le paysage français et il aurait été nécessaire de réaliser un véritable tour de France de plusieurs mois pour avoir un panel plus élargi. Ceci est d'autant plus vrai pour les cafés-vélos ruraux qui se compte sur les doigts des deux mains et qu'il faut aller chercher dans des endroits reculés, pas forcément facilement accessibles. Sur cet aspect des entretiens, il ne faut pas négliger non plus le biais induit par les réponses des interviewés, chacun répond en fonction de son passé son vécu. La base de ces 12 cafés-vélos a été constituée par opportunité géographique et non pas sur des critères scientifiques afin d'avoir un échantillon représentatif. En conséquence, l'information est loin d'être exhaustive.

Pour la réalisation de la base de données, il est difficile de connaître le nombre exact de cafés-vélos sur le territoire français. Yves Blanc, lui, les estime à une cinquantaine ce qui signifierait que la base de données serait quasi complète mais nous n'en avons aucune certitude. Le manque d'études, les lacunes de référencement, notamment sur les itinéraires cyclistes, font qu'aujourd'hui encore nous sommes incapables d'affirmer avec conviction « il y a x cafés-vélos en France ».

Par ailleurs, sur le plan des informations précises sur chaque café-vélo, celles-ci étaient majoritairement collectées sur le net et se trouvaient parfois en décalage avec la réalité. Soit elles étaient incomplètes, en raison de sites internet inexistants ou peu renseignés (les cafés-vélos restent de petites structures qui n'ont pas de community manager pour mettre à jour leurs données), soit carrément obsolètes. En effet, une des sources d'informations était constituée des articles écrits dans la presse locale à l'occasion des ouvertures mais l'activité évolue et s'adapte tellement qu'elle ne reflétait pas exactement la réalité du moment. De fait, depuis leur ouverture certains vélos-café ont créés de nouveaux services, d'autres en ont supprimé et d'autres encore ont mis la clef sous la porte.

Aussi l'échantillon est-il restreint et les données par forcément toutes exactes. L'analyse et la vérification des hypothèses doivent donc être prise avec beaucoup de recul.

La troisième limite est le temps. Il est un facteur important et sa gestion est essentielle pour mener correctement une étude la sorte. Il est nécessaire pour la lecture de littérature, pour s'en imprégner, faire des liens, s'autoriser des détours. Il utile pour les enquêtes à la fois pour les déplacements mais aussi pour les entretiens, qu'il faut laisser aller au grès des interlocuteurs enfin il est crucial dans la

rédaction pour organiser, faire défaire, recommencer, réfléchir, pousser sa pensée. Dans ce mémoire, nous en avons parfois manqué menant de front trois projets. Par ailleurs, sur la question du temps, il est bien entendu que l'étude menée ici reflète la situation des cafés-vélos du moment, il ne faudrait surtout pas élargir ou projeter les conclusions à une autre période ni à autre lieu d'ailleurs. Ainsi l'étude fait le point sur la situation des cafés-vélos en France au printemps 2023.

c) Limites de point de vue

A l'origine, nous aurions voulu prendre du recul sur les analyses réalisées en allant observer des cafés-vélos à l'étranger, notamment en Amérique du Nord et dans d'autres pays européens. Cela aurait sûrement permis d'ouvrir le débat et la réflexion et d'enrichir le mémoire. Malgré des contacts pris au Canada, cela n'a pas pu être réalisé et c'est un des grands regrets de cette étude.

2. Modération des résultats : difficultés d'existence des cafés-vélos

Les cafés-vélos peinent à vivre voire à survivre. Les fermetures récentes de ceux de Chambéry, Strasbourg, Lille ou Orléans en témoignent. Même le café-vélo historique de Londres (1^{er} café-vélo sur le sol européen) « Look Mum no hands » a disparu cette année.



Our Cafe has closed

Figure 22 : Information de fermeture sur le site du café-vélo Look mum no hands

Greg de la roue libre a fait un tour de France des cafés-vélos avant de s'installer. A l'époque en 2018 il avait analysé que l'atelier de réparation seul ne suffit pas à faire vivre la partie cycle. Seuls les cafés vélo qui ajoute la vente à leurs activités s'en sortent correctement. Après analyse et confrontation de ce modèle il semble que ce soit surtout lié à la localisation du café-vélo et fonction des cibles visées. En milieu urbain, se positionner dans une ville où le vélo du quotidien est bien en place ou en cours développement permet de générer du chiffre d'affaires sur l'atelier de réparation mais cela ne suffit pas. Il est également nécessaire d'être dans un quartier qui va générer de la clientèle pour la partie café/restauration. Sans elle, l'équilibre économique ne peut être atteint. Cependant la difficulté réside aussi dans la consistance même de cette partie restauration qui prend beaucoup de temps, obligeant certains cafés-vélos à prendre des mesures. Eve (Ponyo café) ainsi décidé de limiter cette partie à de la petite restauration et a sous-traité la partie pâtisserie à une autre structure. Au Véloff de Biarritz, Adèle et Sébastien ont mis un peu de côté leur atelier le temps de trouver un modèle économique plus équilibré.

La localisation est d'autant plus importante pour les cafés-vélos en milieu rural et péri-urbain. Le positionnement le long d'une voie touristique à vélo peut être structurant. En plus de l'atelier, le café-

vélo peut ainsi proposer de la location de vélo, voire de l'hébergement pour générer des entrées économiques supplémentaires. Car tout est là : maintenir l'équilibre économique de la totalité sans déséquilibrer les deux secteurs que sont la restauration et le vélo. La grande difficulté dans un café-vélo est donc de devoir maîtriser deux activités bien différentes ! On ne s'improvise pas cuisinier ou mécanicien vélos. Tenir un café-vélo nécessite une grande polyvalence, adaptabilité et résistance. Les gérants « cumulent parfois des formations de technicien cycle, vendeur, guide accompagnateur, barista, brasseur, pâtissier [graphiste, communicant] » (Blanc, 2022 p8). Et ils accomplissent de longues journées pour pouvoir tout réaliser et satisfaire la clientèle.

Un autre générateur de difficulté découvert lors des entretiens est la non-compréhension du concept par les passants ou les clients comme en témoignent leurs réactions « Je peux venir manger même si je n'ai pas de vélo ? », « merci pour le café il était très bon, savez-vous ou je peux faire réparer mon vélo ? », « Je vois que vous avez des outils, pourriez-vous me prêter cette pince pour que je règle mon vélo ? Il n'y a pas beaucoup de réparateur dans le coin » (phrases entendues par les gérants de café-vélo et recueillies lors des entretiens). Cette attitude des gens en France est très surprenante car l'hybridation pose moins de souci à nos voisins anglais ou américains du Nord. Ici, pour nombre de personnes, c'est visiblement impensable d'avoir un atelier dans un bar. « Au Canada, il y a des endroits comme ça, des gens y boivent des bières, font du co-working, tous les gens se rencontrent passent un bon moment, ici ils disent 'je ne fais pas de vélo, je ne peux pas venir' » commente Pascal, co-fondateur de Virage7. Cela porte préjudice à la partie cycle car les gens n'imaginent pas aller réparer voire acheter un vélo dans un café. Il est difficile pour eux de déconstruire les schémas classiques d'achat : « pour acheter ou faire réparer un vélo, les gens s'adressent à une grande surface ou à un vendeur spécialisé » (Damien, La roue libre).

Enfin sur ce secteur cycle en plein renouveau, les filières sont quasi inexistantes. Elles sont en train de se mettre en place mais souvent elles ne réunissent pas l'ensemble des acteurs concernés autour de la table. Ainsi, dans la filière économique du vélo récemment créée, les ateliers de réparation (y compris les cafés-vélos et les ateliers d'insertion) sont peu présents alors que ce sont des éléments clefs. En effet, il est indispensable qu'ils fassent partie des réflexions notamment pour construire un écosystème prenant en compte l'ensemble de la chaîne de l'amont à l'aval, voire en y incluant des notions d'économie circulaire...

Au regard des points soulevés ici, nous réalisons donc que si nous avons bel et bien démontré que les cafés-vélos peuvent influencer l'habitabilité des territoires sur lesquels ils sont implantés, leur existence est fragile et le rôle qu'on pourrait leur donner doit être modéré.

3. Perspectives et recommandations pour installation en milieu rural

Les cafés-vélos sont plus rares en milieu rural ou périurbain alors qu'ils pourraient jouer un rôle dans l'amélioration de l'habitabilité (développement du vélo, production de convivialité dans toutes ses définitions, installation de commerce de proximité, conservation du patrimoine...). Dans ce dernier chapitre, nous essaierons, de façon modeste d'essayer de donner quelques recommandations pour les installations de futurs cafés-vélos dans ces territoires.

a) Choix du lieu

Le choix du lieu est important car de lui va dépendre toute la synergie qui va se mettre en place autour du café-vélo. Il vaut mieux choisir un village vivant, c'est à dire avec des activités économiques, même petites, ou associatives implantées. Olivier (La pince à vélo, Téléché) mentionne la présence de potiers,

d'une troupe de théâtre qui participent à la vie sociale du village et démontre que les habitants sont déjà engagés dans une dynamique. Ou bien il faut choisir un village avec une histoire forte qui peut être utilisée pour faire le lien avec l'activité du café-vélo. A Téloché, l'historique autour de la mécanique avec les 24h du Mans proches donne une certaine légitimité à la mécanique cycle. Cette dynamique décrite précédemment doit être présente ou déjà enclenchée avec une volonté politique locale (cf. c) rôle des collectivités) ou avec des initiatives portées par les habitants.

a) Rôle des collectivités

Elles ne peuvent pas tout mais ont entre leurs mains une bonne partie des cartes. Sur l'environnement global, elles participent pleinement au développement de l'usage du vélo. Construction de pistes cyclables, limitation des voitures, installation de stationnements sécurisés à vélo, communication sur les modes de déplacements actifs sont autant d'actions qu'elles peuvent mettre en place. Par ailleurs le déploiement du vélo pourrait s'appuyer aussi sur l'arrivée des néo – ruraux. En effet, ceux-ci sont plus habitués à circuler à vélo en ville et peuvent « importer » leurs pratiques sur les territoires qu'ils investissent.

Pour le bon fonctionnement d'un café-vélo, les collectivités peuvent être en soutien, financier, matériel ou administratif. Certaines ont bien joué leur rôle en finançant la rénovation des bâtiments qui hébergent des cafés-vélos. Cela pouvait aller parfois jusqu'à des millions d'euros. D'autres ont été facilitatrices pour la recherche d'un local adapté. Mais leur action doit se prolonger aussi dans le temps, pour faciliter et soutenir l'installation à moyen et long termes de ces établissements.

b) Créer du lien

Cela peut sembler un poncif mais il est fondamental pour le café-vélo de se créer des partenaires tout autour de lui. Yves Blanc qui a étudié également les cafés, soutient qu'il faut absolument s'appuyer sur les communautés de cyclistes car elles assurent la première clientèle des cafés-vélos. Cet argument est également repris dans l'article du site Bikebiz « Are cycle cafés a sustainable business model , »²⁹. Au-delà des communautés de cyclistes, les autres boutiques indépendantes du territoire sont importantes à contacter. Cela permet de créer un réseau d'entraide pour par exemple, se rediriger des clients, s'échanger des pièces détachées. Les grandes surfaces liées au cycle sont aussi importantes à contacter. Leur modèle économique est fondé sur la vente et non sur la réparation qu'elles proposent pour « rendre service » à leurs clients. Mais elles sont souvent très satisfaites si un réparateur local s'occupe des vélos de leurs clients pur désengorger leur atelier. Dans ce réseau de magasins de cycle, l'échange de bons procédés doit être de mise, tout le monde y gagne.

Si le café-vélo est implanté sur un endroit touristique, l'office de tourisme communale peut être un bon pourvoyeur d'affaires en tant qu'acteur dans la promotion du vélo dans le tourisme ou bien encore un allié pour développer des offres touristiques ciblées. C'est ce qu'a réalisé Virage 7 à L'Arbresles ou la Pince à vélo à Trévoux où ces cafés-vélos organisent avec l'office des balades thématiques sur le territoire. Par ailleurs les vélo roues voies vertes continuent de se développer et avec elles toute la mise en tourisme des alentours. Les cafés-vélos doivent faire partie de ce paysage.

Il ne faut pas non plus mettre de côté que la France possède de hauts lieux du vélo. Les montagnes en particulier attirent beaucoup de monde. C'est le pari qu'a fait le café-vélo de Bédoin, au pied du mont Ventoux, et qui fonctionne très bien.

²⁹ [Are cycle cafés a sustainable business model? - BikeBiz](#)

c) Importance de la communication

La communication va donc être un facteur clef de réussite. Elle agit sur l'attractivité du lieu. Comment bien faire comprendre à la clientèle qu'elle est dans un endroit comportant bien deux activités et notamment une en lien avec le vélo. Le concept doit donc être expliqué par tous les canaux possibles : réseaux sociaux, presse, affichage, tractage, opération ponctuelle au cours d'évènements marquants, implication des autres commerçants, des clubs de vélos voisins.

Par ailleurs, il faut bien soigner l'image de l'atelier cycle, « faire sérieux », afficher clairement « ATELIER de REPARATION vélo ». Démontrer la technicité des mécaniciens en exhibant leur diplôme et faire fonctionner le bouche à oreille à plein, réseaux sociaux compris. Toutes ces actions doivent permettre de lever le doute sur le professionnalisme des ateliers-vélos.

Une communication plus large, via un syndicat des cafés-vélos par exemple, pourrait expliquer le concept et mettre en avant ce type de structure. C'est ce qu'a commencé à faire l'« Association des Artisans du cycle »³⁰ créé pour défendre les intérêts des entreprises artisanales de constructeurs, cadresurs, et fabricants d'accessoires. Une rubrique « ateliers et cafés-vélos » a été créé sur leur site alors que leurs statuts initiaux ne s'adressaient qu'aux producteurs.

³⁰ [ASSOCIATION DES ARTISANS DU CYCLE \(associationartisansducycle.com\)](http://associationartisansducycle.com)

Conclusion générale

Amorcée doucement dans les années soixante-dix sur fond de prise de conscience écologique, la croissance de l'usage du vélo est devenue exponentielle ces dernières années, appuyée en cela par la crise sanitaire et ses différents confinements de 2020-21. Cette petite révolution que certains qualifient de vélorution, touche de plus en plus de secteurs, le transport bien sûr mais aussi la logistique, le tourisme, l'industrie, l'urbanisme, l'architecture, la mécanique, le design qui tous doivent s'adapter pour prendre en compte ce nouveau mode de transport. Le vélo conquiert petit à petit les foules et s'inscrit dans les valeurs écologiques voire de décroissance. Avec lui l'apaisement est de mise, il est possible de profiter pleinement de l'espace et des éléments qui le compose : odeurs, bruits, paysages. En ville, sa souplesse d'utilisation et sa rapidité face aux autres modes font de lui LE moyen de transport le plus adapté, à tel point qu'on le voit apparaître sous des déclinaisons variées : vélo cargo, triporteur, longtail, bi porteur. Il prend doucement sa place et développe ainsi une nouvelle philosophie de vie dans la société.

L'arrivée des cafés-vélos ces 10 dernières années en France illustre cette nouvelle philosophie en offrant des espaces de rencontres conviviaux où l'on peut se restaurer, s'informer, faire réparer son vélo, se divertir, et tant de choses encore tant ils sont protéiformes et multi fonction. Grâce à cette étude, nous avons pu démontrer que ces lieux engagés et dynamiques contribuent à améliorer l'habitabilité des villes et des territoires sur les quatre aspects analysés :

- le soutien au développement de la pratique du vélo
- la création de temps de convivialité générant de la sociabilité
- La diffusion des valeurs du développement durable
- la préservation de la mémoire patrimoniale

Toutefois, il convient de rester humble. Les dynamiques à l'œuvre sont bien différentes en ville et en milieu rural ou périurbain. Dans les premières, le mouvement du déploiement du vélo est lancé, l'offre culturelle est variée avec des spectateurs habitués à sortir, les valeurs du développement durable sont généralement en place et le patrimoine, s'il n'est pas récupéré par un café-vélo le sera par une autre structure. Un café-vélo bien positionné pourrait tout à fait y jouer le rôle qu'on lui a attribué dans ce mémoire. Dans les territoires moins denses, il ne faudrait pas demander à ces lieux d'endosser une tâche démesurée. En milieu rural, le « réflexe voiture » est encore bien présent et les habitudes difficiles à rompre. Le déploiement de la bicyclette dans ces territoires ne se fera qu'au prix d'aménagements lourds, accompagnés d'autres actions facilitantes et d'une volonté politique affirmée. Redonner vie à des espaces désœuvrés est aussi une lourde mission. L'expérience des 1000 cafés lancée il y a deux ans montre bien toute la difficulté à revitaliser des villages. Seulement deux cent cafés ont été créés et tous ne connaissent pas le même succès (journal de France inter, 15 juin 2023 8h). Si la demande est bien présente, certains peinent à recruter et s'épuisent dans de longues journées de travail. D'autres ne génèrent pas un chiffre d'affaires suffisant pour sortir un salaire décent.

Nous percevons néanmoins à travers ce mémoire, qu'il y a une carte à jouer, que les cafés-vélos ont des atouts insoupçonnés et qu'il s'agit de trouver, en quelques sortes, « la bonne recette ». Il faudrait alors poursuivre l'étude, interroger les cafés-vélos qui fonctionnent vraiment bien, analyser leur modèle en détail, s'inspirer des exemples nordiques, outre-manche ou outre-atlantique, intégrer un volet insertion dans ces structures à l'image du bistro-vélo de Lyon, ou bien encore associer les cafés-vélos dans un réseau global, une filière vélo nationale dont ils porteraient les volets réparation et promotion afin de développer une vision d'avenir pour ces lieux hors du commun.

J'aime la bicyclette pour l'oubli qu'elle donne. J'ai beau marcher, je pense. A bicyclette je vais dans le vent, je ne pense plus, et rien n'est d'un aussi délicieux repos.

Emile Zola

Bibliographie

OUVRAGES

ARISTOTE, Éthique à Nicomaque,

BLANC Yves, *Guide des cafés-vélos*, Casa Editions, 2022

BONICO-DONATO Céline, *Heidegger et la question de l'habiter*, Editions parenthèses, 2019

DAMON, Julien. *Villes à vivre : Modes de vie urbains et défis environnementaux*. Odile Jacob, 2011

GILLIGAN Carol. *In a different voice*, Harvard University Press, 1982, p184

FOURNY Marie-Christine, LAFARGE Romain (Sous la direction de). *Les sans mots de l'habitabilité et de la territorialité*, UGA Editions, 2019

HERLIHY, David V. *The lost cyclist : The epic tale of an American adventurer and his mysterious disappearance*. HMH, 2010

HERLIHY, David V. *Bicycle : the history*. Yale University Press, 2004.

LAZZAROTTI Olivier, « Notion à la une : habiter », *Géoconfluences* , décembre 2013.

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/habiter>

LE BRETON David , *En roue libre, anthropologie sentimentale du vélo*, Terre Urbaine, 2020

PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, et YOUNES Chris (sous la direction de). *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoire et philosophie*. La Découverte, 2007

PAQUOT Thierry, *Ivan Illich et la société conviviale, Précurseur-ses de la décroissance, le passager clandestin*, 2020

PERETZ, Henri. *Les méthodes en sociologie. L'observation*. La Découverte, 2004, pp. 3-10.

PERRIER-CORNET Philippe, *Repenser les campagnes*, Éditions de l'Auber, 2002

REVEL Jean-François, préface de *Physiologie du goût*, Anthelme Brillat-Savarin (1825), Flammarion, 2017.

SEN Amartya, *Development as freedom*, Oxford University Press, 2001

SIMOND Louis, *Voyage d'un Français en Angleterre*, Treuttel et Wurtz, 1816

STOCK Mathis, COEFFE Vincent et VIOLIER Philippe. *Les enjeux contemporains du tourisme*. Presse Universitaires de Rennes, 2020

STOCK Mathis, sous la direction de PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, et YOUNES Chris. *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoire et philosophie*. La Découverte, 2007

STOCK Mathis, *Pratiques des lieux, styles d'habiter, régimes d'habiter. Pour une analyse triologiques des dimensions spatiales des sociétés humaines*, travaux de l'Institut Géographique de Reims vol 115-118 p213 223

THESES ET MEMOIRES

FILIZETTI Elsa, MBENGUE Pape, PLOTON Emma, *Les ateliers vélo : innovation sociale et transformation des pratiques*, Université LYON 2, 2011

LAFFERRIÈRE, Christine. *Le détail architectural à la rencontre de l'ancien et du nouveau dans des projets de recyclage. Étude de réalisations de trois firmes québécoises*. Mémoire de maîtrise, Université Laval, 2007

DESJARDINS Benoit et SIMARD Myriam (2008). *Motifs de migration, besoins et insertion des jeunes néo-ruraux dans Brome-Missisquoi*, INRS Centre - Urbanisation Culture Société, Montréal, 2008

ETUDES

Union sport et Cycle, *Observatoire du cycle 2021, 2022* <https://www.unionsportcycle.com/les-actualites/2022-04-05/observatoire-du-cycle-2021-resultats>

BABET Charline, TREVIEN Corentin, SEDILLOT Béatrice (Dir.), *Marcher et pédaler : les pratiques des français*, données 2019, CGDD /SDES, 2021

Sous la direction de COURBE Thierry. Inddigo, Vetigolab, *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020*, ADEME

BORRE Carolina, MANGIN Stéphanie, Vélo et Territoires, *Fréquentations vélo en France 2022*, Bulletin n°7, janvier 2023

BORRE Carolina, MANGIN Stéphanie, Vélo et Territoires, *Fréquentations vélo en France 2023*, Bulletin n°4, mai 2023

Les Français et le vélo en 2022, 23 novembre 2022, Commissariat général au développement durable <https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/amenagement/transport-et-mobilite-ressources/article/les-francais-et-le-velo-en-2022>

Le tourisme à vélo, ministère de l'économie des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, 25 janvier 2022, <https://www.entreprises.gouv.fr/fr/tourisme/developpement-et-competitivite-du-secteur/tourisme-velo>

D'ALLESANDRO Cristina, LEVY David, REGNIER Théodore, *La France et ses territoires, dossier : une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte*, INSEE Référence, 2021

CORDIER Bruno, *Les déplacements dans les grandes villes françaises : résultats et facteurs de réussite*, ADETEC pour le compte de l'association Qualité Mobilité, octobre 2022

ARTICLES SCIENTIFIQUES

BOURON Jean-Benoît, « Espace rural, espaces ruraux », *Geoconfluences* 219

CORNELOUP Jean, « L'habitabilité récréative et écologique des métropoles contemporaines, une ressource territoriale majeure », *PUQ*, 2014

GREEN Samantha, SAKULS Peter, LEVITT Sarah. *Le cyclisme pour la santé: Améliorer sa santé et contrer la crise climatique*, National Library of Medicine 2021

PROCHASKA JO, DICLEMENTE, *Transtheoretical therapy : toward a more integrative model of change*. Psychotherapy : theory, research and practice, 1982

PAQUOT Thierry, *La convivialité selon Ivan Illich*, Topophile, 2022, <https://topophile.net/savoir/la-convivialite-selon-ivan-illich/>

STOCK Mathis, « *L'habiter comme pratique des lieux géographiques.* », EspacesTemps.net , 2004 <https://www.espacestems.net/articles/habiter-comme-pratique-des-lieux-geographiques/>

ARTICLES

CHATEAU Pauline, « *les cafés-vélos, un concept de plus en plus tendance* », Le Figaro, 22/03/2016

« Nice ne peut accueillir toute la richesse du monde », Blog de Nicolas Camillotto, chercheur en sciences sociales, mediapart, 19 août 2020 <https://blogs.mediapart.fr/nicolas-camilotto/blog/180820/nice-ne-peut-pas-accueillir-toute-la-richesse-du-monde>

SITE INTERNET

<https://cafevelo.org/votre-projet/>

<https://paulette.bike/fr/blog/histoire-velo-dates-n60>

<https://www.bikester.fr/info/histoire-du-velo/>

<https://www.entreprises.gouv.fr/fr/tourisme/developpement-et-competitivite-du-secteur/tourisme-velo>

[Le vélo, un mode de transport de cadres lyonnais ? \(rue89lyon.fr\)](http://rue89lyon.fr)

<http://lautomobileancienne.com/renault-espace-i-1984-1991/>

https://www.challenges.fr/automobile/actu-auto/comment-les-monospaces-sont-passes-de-20-a-1-du-marche-auto-francais_837577

<https://www.hellocarbo.com/blog/media/quest-ce-que-la-culture-velo/>

EMISSION de RADIO et podcast

HOUDAYER G. (2018) : *Paroles de gilets jaunes* : « *On ne peut plus vivre avec toutes ces taxes, le peuple est en train de se noyer* », France Bleu, 16 novembre 2018,

<https://www.francebleu.fr/infos/societe/paroles-de-gilets-jaunes-1542364493>

VIDART Mathieu (2020). *Virus au carré* « *Pourquoi l'accès à la nature est si vital* », France Inter, 15 mai 2020, <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/le-virus-au-carre/confinement-pourquoi-l-acces-a-la-nature-est-si-vital-1986568>

Grille entretien café-vélo

Thématique	Questions
Présentation personne interrogée	Questions de fond : pourriez-vous décrire rapidement votre parcours professionnel ?
	Questions de relance : <ul style="list-style-type: none"> - quelles étaient vos motivations à créer un tel lieu ? - pourquoi ici ?
Le lieu <u>Ce qu'on cherche à savoir :</u> Toutes les caractéristiques du café vélo (origine, idée, concept, services/activités proposées, classement de ces services/activité par répartition en termes de CA, préférence clients, typologie de clients, Modèle économique et statut juridique, saisonnalité, ...)	Questions de fond : - Pourriez-vous me raconter l'historique de la création du lieu ? (si pas déjà abordé avant) - Quels sont les services/activités proposées par le café vélo ? - Qui sont vos clients ?
	Questions de relance : <ul style="list-style-type: none"> - quel statut juridique avez-vous choisi ? pourquoi ? - quelles sont les activités qui fonctionnent le mieux ? - l'activité est-elle saisonnière ? - comment avez-vous réparti les activités dans le lieu (<i>pour valider observation</i>) - organisez-vous des événements ? si oui quels types ?
Le territoire <u>Ce qu'on cherche à savoir :</u> Sur quel type de territoire le café vélo est installé et si c'est un choix délibéré	Questions de fond : <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi avez-vous choisi d'installer le café vélo ici ? - Comment qualifieriez-vous ce territoire (dense, touristique, urbain...) ? - comment le café vélo s'inscrit sur son territoire ? (liens avec habitants, commerçants, rôle que vous lui donner)
	Questions de relance : <ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les richesses, les manques de ce territoire ? - Quels sont selon vous les enjeux auxquels fait face ce territoire ? - Pensez-vous que ce territoire soit attractif ((touristes / habitants) ? - Rencontrez-vous des problématiques particulières sur ce territoire (en lien avec le territoire) ?
Habitabilité / sociabilité <u>Ce qu'on cherche à savoir :</u> Le café vélo participe-t-il à l'habitabilité du territoire sur lequel il est implanté en vérifiant les hypothèses pressenties	Questions de fond : A votre avis, quel rôle peut jouer le café vélo sur son territoire ?
	Questions de relance / complément : <ul style="list-style-type: none"> - Pensez-vous que le café vélo permet d'augmenter la pratique du vélo ? - Pensez-vous avoir convaincu de nouveaux pratiquants ? (sport, quotidien touriste) ? - Pensez-vous que le café vélo crée de la convivialité, du lien social ?

	<ul style="list-style-type: none"> - y a-t-il une communauté autour du vélo café ?
Interaction tourisme / loisirs <u>Ce qu'on cherche à savoir :</u> Le café vélo est il lié aux activités de tourisme/loisirs et les développe-t-il en partenariat ?	Questions de fond : <ul style="list-style-type: none"> - Avez-vous une offre loisir / tourisme ? (décidé tout de suite ? ou plus tardivement, est ce qu'elle fonctionne ?
	Questions de relance : <ul style="list-style-type: none"> - pourquoi ? pourquoi pas ? - Pourquoi celles-ci en particulier ? - quels partenariats locaux ? (OT, club, associations, collectivités, agence de voyage...)
Implication dans la(s) transition(s) <u>Ce qu'on cherche à savoir :</u> Si le café vélo s'inscrit dans des valeurs de développement durable / transition + Motivation et actions au quotidien	Questions de fond : <ul style="list-style-type: none"> - Les activités du café vélo s'inscrivent elles dans une démarche de développement durable/ transition ? - Pourquoi ? comment ?
	Questions de relance : <ul style="list-style-type: none"> - Si oui , pourriez-vous détailler sur les aspects : <ul style="list-style-type: none"> • déchets ? • énergie ? • économie circulaire • eau • pollution • social

ANNEXE 2 : grille observation

Nom CV :	Date :
Adresse :	Horaires :
Commentaires :	
Thématiques / points à observer	Observations
Accueil du public :	
Horaires	
Qui est présent ?	
Le lieu est-il accueillant ? qu'est ce qui s'en dégage ?	
Façon d'accueillir (tout type de personnes cyclistes et non cyclistes, chaleureux, convivial.)	
Quels usagers ? (habitants, touristes, vélo taffeur, autres ?)	
Sociabilité entres différents clients ?	
Informations sur le lieu :	
Où peut-on trouver des informations sur l'existence du lieu ?	
Signalétique dans la rue / route ?	
Panneau sur les évènements ?	
Réseaux sociaux ?	
Conception du lieu	
Organisation des espaces (intérieurs et extérieurs)	
Quel place donnée au café/restauration ?	
Quelle place donnée à l'activité « cycle ? Plus particulièrement : quel place donnée à la réparation du vélo ?	
Quelles sont les services / activités proposées ?	
Autres espaces ? Autres évènements ?	
Engagement dans la transition (écologique et sociale) Déchets / action sociale/ usage du plastique énergie...etc /quelles valeurs affichées ?	