

LOUISE MERZEAU

*Aboli bibelot  
d'inanité  
technique*  
ou la machine à résister

Périodiquement, la bicyclette renaît de son obsolescence technique pour venir occuper le devant de la scène sociale. Phénix versatile de notre environnement, elle bouscule logique instrumentale et temporalité technique. La roue tourne, toujours plus vite et au prix d'efforts toujours plus indolores, car assistés, programmés ou délégués. Pourtant, de décennie en décennie, on continue d'enfourcher sa bicyclette, pour lutter péniblement contre la pente et le vent de l'époque... Comme si le vélo n'était rien d'autre qu'une machine à résister à la technologie.

Tony Cragg,  
*Cader Idris*,  
1986, Photo  
Marcel Lannoy,  
Courtesy Galerie  
1900-200.

## Un maillon de la chaîne

Dans une histoire des techniques bien *huilée*, la bicyclette est présentée comme le chaînon manquant d'une filiation qui relierait l'automobile à la draisienne. Quelque part entre le vélocipède et le quadricycle à vapeur, elle est l'un des maillons de cette chaîne qui ne saurait se rompre, tant il est vrai que la science, plus encore que la nature, a horreur du vide...

A la fois héritage et origine, elle est de fait solidement enracinée dans des filières et des systèmes techniques : issue d'une suite d'innovations (cadre, pédalier, roue à rayons, pneumatique...), elles-mêmes produits d'autres inventions (métallurgie de l'acier, caoutchouc...), elle conditionne à son tour le développement d'un ensemble de technologies liées aux transports. Au début du XXe siècle, c'est en effet dans l'industrie des cycles que l'automobile et l'aviation trouvent les capitaux, les méthodes et les matériaux nécessaires à leur essor. Structures légères en tubes, rayons métalliques, entraînement par chaîne et cardan, roulements à billes, engrenages, pneus, lampes à acétylène et dynamos, plaquage des métaux, «sans oublier l'interchangeabilité des composants d'une machine à l'autre et le montage à la chaîne permettant des productions en série»<sup>1</sup> : autant de transferts technologiques opérés par les fabricants de cycles au début du XXe siècle, qui assignent clairement à la bicyclette un rôle de pivot déterminant. Comme les automobiles, les premiers avions comportent de nombreuses pièces de bicyclette et sont mis au point et financés par des fabricants de cycles. Le monde du vélo lègue par ailleurs à l'industrie automobile naissante un excellent réseau de distribution et des stratégies de ventes efficaces, fondées sur la pratique d'une obsolescence programmée des machines. Enfin, c'est grâce aux pressions exercées par les associations cyclistes que s'est amélioré l'état des routes — condition nécessaire au succès de l'automobile.

Dans cette perspective progressiste, la bicyclette apparaît en revanche comme un objet technique peu évolutif. Qu'il s'agisse de l'entraînement par chaîne, plateau et pignon, du pneumatique, des freins à disques ou du dérailleur, tous les éléments qui la caractérisent sont en effet brevetés dès avant 1900. Hormis quelques perfectionnements dans le freinage, la vitesse, la légèreté ou la solidité, les progrès accomplis par la suite concernent surtout la rationalisation de sa production et affectent peu la structure même de l'objet — contrairement à l'automobile et l'avion, qui se transforment au fur et à mesure qu'évoluent leurs modes de construction.

Pourtant, la bicyclette n'ignore pas les nouvelles technologies. Dès les an-

1. Pryor Dodge, *La Grande histoire du vélo*, Flammarion, 1996, p.152.

nées 1930, la forme des vélos s'inspire des motocyclettes, des voitures et des Zeppelins, sous l'influence des recherches en aérodynamique (modèle *Steamline Aerostyle* de Schwinn). Dans les années 1990, apparaissent sur les pistes des vélos «futuristes», dotés de cadres en alliage de carbone, titane et fibre de verre, venus tout droit de la recherche spatiale. On a même mis sur le marché des machines équipées de changements de vitesse à indexation électronique, et tous les vélos sont aujourd'hui conçus et dessinés sur ordinateur. Mais, qu'elle intègre ou non des technologies de pointe, la bicyclette ne se défait pas d'une croyance dans sa simplicité technique. C'est sans doute pour préserver les conditions de cette croyance qu'après le record effectué par Graham Obree en 1994 avec une machine inutilisable sur route, l'Union Cycliste Internationale a interdit expressément l'usage de bicyclettes conçues pour une performance particulière : «les bicyclettes doivent être d'un type qui est ou qui peut être commercialisé pour leur utilisation par l'ensemble des pratiquants du sport cycliste»<sup>2</sup>.

### Cliquets, cycles, effet-vélo

De même qu'on ne peut réduire la photographie à du cinéma *auquel il ne manquerait que le mouvement*, la bicyclette n'est ni une voiture, ni même une motocyclette auxquelles il ne manquerait que le moteur. Ou plutôt, c'est dans ces *défauts* mêmes que l'une et l'autre trouvent leur raison d'être et de survivre. Machine archaïque au milieu d'un environnement *high tech*, la bicyclette ne résiste pas seulement à une lecture progressiste de nos machines : elle interdit surtout d'envisager les rapports entre culture et technique sous la forme d'une dichotomie.

Car on pourrait presque douter que la bicyclette appartient au monde technique, tant elle échappe à cette temporalité soumise au progrès cumulatif, aux convergences et aux cliquets d'irréversibilité. «Après le chemin de fer, aucun transporteur n'utilisera la diligence [...]. Picasso peut en revanche recycler «l'art nègre» [...]. Dans l'histoire des formes, des normes et des valeurs, la notion de seuil d'irréversibilité manque de pertinence»<sup>3</sup>. Si le dispositif technique est celui qui porte un non-retour, là où le culturel autorise toutes les renaissances, le vélo serait donc plus un fait de culture qu'un maillon de la chaîne technologique. Ne le voit-on pas régulièrement se recycler dans de nouvelles pratiques et de nouvelles valeurs sociales, au lieu de s'effacer devant nos moyens de transport et de transmission modernes ? Comme si

2. Cf. *Le Monde* du 10 juillet 1995.  
3. R. Debray, *Transmettre*, coll. "Champ médiologique", Odile Jacob, 1997, p.82-83.

MARC GUILLAUME

## Centaures à bécane

L'avenir du vélo se dessine autour de son hybridation. Naguère, seul le vélo, équipement de sport, avait un avenir. La bicyclette, forme distincte, semblait vouée à disparaître lentement, victime d'une vision — et d'une pratique — linéaire du progrès. L'auto chassait le vélo, comme le courrier électronique était supposé chasser le courrier postal. Or la bicyclette résiste et s'introduit là où elle était le moins attendue : dans les villes. Au milieu des encombrements, le plus lent devient le plus rapide. *Less is more*, dans les réseaux spatiaux comme dans les réseaux virtuels.

Pour renaître, la bicyclette s'est transformée en VTT, plus ergonomique, mais qui n'a de *tout terrain* que le nom car, mis à part un nouvel usage sportif, son véritable terrain est, presque toujours, le trottoir ou la chaussée. C'est par un effet sémiologique — nouveau nom, nouveau contexte de significations, nouveau *look* — que la bicyclette a reconquis un public et un espace, pour redonner vie à un système socio-technique en voie de disparition.

la bicyclette participait davantage à la maintenance d'un lien entre les générations qu'au renforcement d'une cohérence et d'une compatibilité entre les appareillages d'un même système technique.

Mais renvoyer dos à dos l'art et l'artefact serait méconnaître les «effets-jogging»<sup>4</sup> et autres boucles de rétroaction, qui enchevêtrent les temporalités dans le creuset des *arts de faire*. Toute technique ayant un coût non seulement économique mais aussi social et symbolique, son assimilation nécessite un dédommagement imaginaire ou pragmatique, qui prendra souvent la forme d'un *progrès rétrograde*. Le nouveau médium n'efface pas celui qu'il périmé : il le déplace sur la carte des usages, en lui assignant de nouvelles valeurs et en héritant lui-même des adhésions que suscitait son prédécesseur. A mesure que les systèmes techniques évoluent et mettent en péril l'équilibre social, les archaïsmes sont ainsi appelés à jouer un rôle toujours plus structurant.

Plus que des chaînes de recyclage technique auxquelles se sont intéressés les archéologues, la bicyclette relève de cette *négociation*, qui nous permet de gérer des temporalités conflictuelles. Contrairement à ces habitations recyclées en abris animaliers puis en dépôts de déchets, ou même à ces poussettes converties en étagère ou en caddie<sup>5</sup>, le vélo est en effet toujours utilisé pour se déplacer en pédalant. Si elles relèvent bien d'une *logique de l'usage*,

4. *Ibidem*, p.93 : « Depuis que les citadins ne marchent plus, ils courent "... et font du vélo ! »  
5. Cf. Laurent Thévenot, « Objets en société, ou suivre les choses dans tous leurs états », in *Alliage*, n°21, automne-hiver 1994.

Sous la pression de l'automobile, l'espace urbain s'est stratifié et normalisé pour assurer la coexistence des piétons, des voitures et des transports collectifs. Les nouvelles bicyclettes lui redonnent sa fluidité, en font un espace tout terrain. Elles élargissent l'espace accessible au piéton dans une ville qui s'étend elle aussi, et brouillent les frontières et les positions. Indien dans la ville, le nouveau cycliste est — comme le piéton — sans contraintes ni contrôles (casque, ceinture, permis, etc.) : il traite les limitations et les interdictions comme de simples indications. Mais, comme un conducteur à part entière, il prend aussi sa place dans le flux des circulations, en gardant une liberté hardie au milieu des véhicules motorisés. Cette trans-mobilité n'est pas seulement une conséquence technique mais d'abord l'effet d'une légitimité qui fonde une impunité. Le cycliste est le plus audacieux et le plus vulnérable et il est *a priori* non responsable des accidents dans lesquels il est impliqué. Il est un citadin écologique et surtout il bénéficie indirectement de toutes les formes de rejet de l'automobile. Même les transports en commun (du point de vue des choix de stratégies) voient en lui un allié objectif dans leur rivalité avec l'automobile. Ainsi réinventé et légitimé, ayant perdu depuis longtemps toute connotation prolétarienne, menaçant moins l'ordre urbain que les *rollers* des adolescents, mais combinant souvent l'utilitaire du transport et l'exercice sportif, le vélo peut remettre

les appropriations dont il est l'objet ne sont pas non plus tout à fait comparables aux changements d'affectation du phonographe et du Minitel, ou aux détournements de certaines machines à communiquer<sup>6</sup>. Car ce n'est pas par rapport à son propre mode d'emploi que la bicyclette se prête à des usages non conformes, mais par rapport au consensus technique et culturel de son environnement. A l'ère de l'automobile et de la télécommunication, aller en vélo d'un point à un autre n'est pas utiliser un instrument, mais bien rejeter la fonction instrumentale en tant que telle et revendiquer une autre relation à l'objet.

### La petite reine : les dessous d'un règne

A l'ère du chemin de fer et de la machine à vapeur, la donne est différente. Technique nouvelle, la bicyclette doit se mouler dans d'anciennes niches d'usage pour pénétrer les mœurs, avant de devenir un enjeu industriel et commercial. Elle commence par s'adapter aux rites aristocratiques traditionnellement liés au sport hippique, en investissant clubs, spectacles, jeux, promenades... et même chasses au renard ! Baisse des prix aidant, la bicyclette gagne ensuite les autres classes sociales, ce qui a pour effet de reporter mo-

6. Cf. Jacques Perriault, *La Logique de l'usage*, Flammarion, 1989.

en cause tout le système de la mobilité urbaine.

Il pourrait aussi conquérir de nouveaux territoires et de nouveaux usages en se transformant encore. Le vélo électrique par exemple, introduit au Japon et déjà commercialisé en France, ne rencontre pas les difficultés de recharge qui bloquent le développement des voitures électriques.

Toutefois, la forme hybridée du vélo la plus significative, même si les enjeux économiques en restent modestes, n'est peut-être pas à rechercher dans le transport, mais dans le vélo électronique, celui qui nous entraîne dans le cyberspace. Il en existe déjà des modèles rudimentaires dans les salles de sport. Ils permettent de muscler les jambes tout en suivant un parcours sur un écran ou de participer à des courses programmées, l'effort musculaire dépendant du trajet virtuel choisi et de la performance réalisée. On peut imaginer des simulations plus sophistiquées, plus personnalisées et plus réalistes. Une ascension semi-virtuelle du mont Ventoux ou un Tour de France en restant dans sa chambre. Et même des courses avec des adversaires rencontrés sur Internet... D'ailleurs le vocabulaire se prête déjà à ce rapprochement : «bécane» est le terme familier pour désigner aussi bien une bicyclette qu'un micro-ordinateur. Les pieds dans le réel, la tête dans le virtuel, le cybercycliste devient centaure.

mentanément les élites vers la pratique du cheval, avant qu'elles n'adoptent l'automobile. Dans ce jeu de chaises musicales auquel se livrent les techniques rivales, la place laissée par chaque moyen de transport n'est jamais vide : quand les élégantes cèdent leur bicyclette aux femmes du peuple, elles leur lèguent aussi une part de cette émancipation qu'elles ont conquise grâce à la petite reine.

Au tournant du siècle, «Tout est bicyclette»<sup>7</sup>. Par un remarquable phénomène d'organisation matérialisée, l'engouement pour le vélo s'est diffusé, structuré et institutionnalisé. Loin du passe-temps acrobatique et quelque peu «débraillé» des premiers *velocemen*, le cyclisme est désormais réglementé, constitué en société (l'Union vélocipédique de France), relayé dans tous les corps de métiers par les associations (comme la Société des cyclistes coiffeurs parfumeurs), et légitimé par l'État, qui l'introduit dans les Postes et dans l'armée.

Par l'intermédiaire de ces *corps conducteurs*, la bicyclette contribue alors à l'émergence de nouvelles forces sociales, tant sur le plan économique que politique. En Allemagne, des ouvriers spécialisés créent en 1896 la Fédération cycliste des travailleurs, qui organise des défilés au cours desquels sont diffusés des tracts. En 1913, elle compte 150 000 adhérents et possède une chaîne de magasins, une usine de fabrication et un journal<sup>8</sup>. Par son dynamisme, l'industrie du cycle entraîne la reconversion de nombreux métiers

7. Stephen Crane, in *New York Sun*, 5 juillet 1896.

8. Cf. Pryor Dodge, *op. cit.*, p.164.

En ses multiples formes actuelles et futures le vélo est donc exemplaire de cette collision des vitesses de la technique et de la lenteur humaine dans tous les domaines. Les moyens de transport rapides ne feront pas plus disparaître la marche ou le vélo, que les autoroutes de l'information ou le silicium ne feront disparaître les livres et le papier. Du moins tant que la désarticulation et l'hybridation que la technique impose à l'homme ne feront pas disparaître les valeurs associées à l'archaïsme (encore préservé pour un temps, en attendant des chimères plus biologiques) de son corps et de son esprit.

Jeffrey Shaw,  
*The legible  
City*,  
Installation  
multimédia.

dans toute l'Europe et favorise l'essor d'activités annexes (fabrique de pneumatiques, vente de vêtements, garçons de courses...). Promue engin utilitaire, après avoir été gadget de luxe, et avant d'être associée aux loisirs nouvellement conquis grâce aux congés payés, la bicyclette s'impose comme un vecteur d'identification sociale.

Mais qu'on ne s'y trompe pas : s'il suscite déjà un imaginaire de liberté, d'individualisme ou même d'anarchisme, l'objet technique n'en est pas moins, à cette étape, un opérateur de norme : «toute l'humanité semble être montée sur roues, au point que celui qui n'a que ses jambes se sent étranger»<sup>9</sup>. Signe et moteur d'appartenance, la bicyclette est alors l'expression même d'une société marquée par «le passage d'une innovation technologique ponctuelle à une innovation structurelle systématique»<sup>10</sup>, au même titre que l'automobile. Jusque dans les années 1960, l'achat d'un vélo sera considéré comme une première étape vers l'acquisition d'engins motorisés, eux-mêmes indices d'ascension sociale.

C'est avec l'apparition des mouvements de défense de l'environnement que l'usage de la bicyclette commence à se recycler, pour désigner bientôt une forme d'opposition aux puissantes industries de l'automobile et du pétrole. Relancée par le premier choc pétrolier de 1973 et par la montée de l'écologie, la pratique du vélo continue de se développer tout en passant du côté des contre-pouvoirs et des comportements non normatifs. Face à une

9. Stephen Crane, *op. cit.*

10. Ronald Hubscher, "La ronde des objets", in *Histoire de la France industrielle*, dirigé par Jacques Marseille, 1997, p302.

expansion mal maîtrisée de l'urbanisme et du parc automobile, la pérennité de la bicyclette témoigne alors d'une certaine philosophie de l'énergie, qui cherche à résister avec ou sans l'aide des institutions. Si aux Pays-Bas et au Danemark, les gouvernements équipent rapidement le réseau routier de pistes cyclables, le civisme et le cyclisme préfèrent s'ignorer en France ou au Japon, où les sociétés de chemin de fer exigent par exemple des voyageurs qui souhaitent transporter un vélo un supplément très dissuasif, et plus encore aux États-Unis, où la voiture est reine. Mais là où le pouvoir politique choisit d'autres formes de modernité, les mass-médias parient sur le culte du corps en accordant au sport cycliste une place — et une audience — croissantes. Vers 1975, la commercialisation des modèles de course s'élargit au grand public, qui cherche un statut socio-sportif à travers des griffes prestigieuses ou des innovations technologiques.

Au même moment, le Bicross venu de Californie gagne le marché européen, renouant avec des pratiques *casse-cou* qui ouvrent la voie au VTT. Rapidement adopté et détourné par les jeunes citadins, ce vélo initialement conçu pour le tout-terrain devient un indice et un indicateur de l'évolution de notre urbanisme. Sillonnées par les VTT, villes et banlieues ne sont plus des théâtres d'urbanité, mais des territoires hostiles et décentrés, où chacun doit conquérir sa trajectoire sur le lieu de l'autre. Ici, l'objet technique fait sens, comme une rature ou un graffiti sur la loi du plus fort. Que le VTT soit un effet de mode et touche tous les milieux (au point de représenter 75% des trois millions de cycles vendus en France chaque année) n'invalide pas cette dimension. L'ampleur du phénomène montre au contraire que la bicyclette n'est pas seulement le porte-parole des jeunes banlieusards, des écologistes ou des opposants au lobby automobile, mais une machine à résister au temps technique.

## Une machine à freiner

Comme son nom l'indique, le *vélocipède* a gagné sa première notoriété parce qu'il symbolisait cette vitesse que le XXe siècle allait promouvoir au point d'en bouleverser toute relativité, pour atteindre l'absolu du temps-lumière. Aujourd'hui, la bicyclette se retrouve au bas de cette nouvelle échelle des temps — au sommet de laquelle trônent le direct télévisuel et le temps réel informatique. Au gré des lois paradoxales de la rétroaction, sa portée médiologique s'inverse alors en opérateur de ralentissement : le vélo devient



un *art de l'anti-moteur*, une poétique du dérailleur. Car si «l'on n'a pas le choix de revenir en arrière, non plus que de repousser sans frais le nouvel outil»<sup>11</sup>, on peut en revanche inventer des tactiques de réappropriation, qui sont autant de «thérapeutiques de socialités détériorées»<sup>12</sup>. L'usage moderne du vélo relève de cette «créativité quotidienne», qui répond aux stratégies de l'organisation technique par des «techniques de réemploi»<sup>13</sup>. Braconnage dans le lieu de l'autre — celui des moyens de transport et de transmission rapides — l'énonciation cycliste réécrit la ville et la durée par ses chemins de traverse, ses infractions aux codes de la circulation et de l'information, ses ruses pour doubler les voitures embouteillées ou pour prendre le temps de regarder.

Cette capacité d'exercer une logique propre, dans l'espace même où le lieu propre vient à manquer, ne conjure pas l'impact des stratégies visant à l'inscription de modèles technologiques dans le territoire social, depuis l'institution jusqu'à l'entreprise ou l'habitation privées. «L'offre technologique et les usagers se trouvent dans un champ conflictuel»<sup>14</sup>, et les arts de faire n'impliquent pas que les tendances techniques seraient sans effet parce que l'usager saurait toujours *faire avec*. Car les tactiques d'appropriation relèvent d'un processus de production non cumulatif, tandis que les rationalités économiques, politiques, industrielles et scientifiques sont d'abord des machines à laisser des traces.

Sans pouvoir affecter directement le système, les tactiques d'effet-jogging ou d'effet-vélo ne restent pas pour autant confinées dans les marges. Outre qu'elles contribuent à l'équilibre des forces par un facteur d'inertie, le travail de négociation qu'elles exercent peut en effet conduire à l'émergence de nouvelles normes et participer ainsi à l'organisation de la cité. La modification progressive de l'espace urbain sous la pression des associations de cyclistes, les stratégies de ventes des concessionnaires automobiles qui offrent un vélo pour l'achat d'une voiture (!), ou l'importance croissante du commerce et de l'industrie liés au VTT, témoignent de ce recentrage d'une pratique et d'un objet technique qui ne se laissent pas marginaliser.

Paul Virilio a raison d'affirmer que «la vitesse est un milieu qui est provoqué par le véhicule» et qu'elle est «le pouvoir même», parce que «le pouvoir est toujours le pouvoir de contrôler un territoire par des messages, des moyens de transport et de transmission»<sup>15</sup>. Mais, si la machine à vapeur, le chemin de fer, l'automobile et les réseaux électroniques ont bien révolutionné nos repères *chronopolitiques*, on aurait tort d'en conclure à une homogénéité de l'espace-temps. La pérennité de la bicyclette montre au contraire

11. Daniel Bounoux, *La Communication par la bande*, La Découverte, 1991, p.42.  
 12. Michel de Certeau, *Arts de faire*, UGE, 1980, p.28.  
 13. *Ibidem*.  
 14. Jacques Perriault, *op. cit.*, p.220.  
 15. Paul Virilio, *Cybermonde, la politique du pire*, Textuel, 1996, p.14 ; cf. également *L'Art du moteur*, Galilée, 1993, où machine et vitesse sont identifiées, sans que soit envisagée l'existence de techniques de décélération.

que les objets techniques ne relèvent pas tous du même régime temporel, et que cette superposition de temporalités contribue à l'auto-régulation des systèmes techniques eux-mêmes. Enchevêtrement et sédimentation des médiasphères : c'est avec de la technologie qu'on négocie la technologie.

## Corps, machine et mémoire

Pourquoi la bicyclette se prête-t-elle à cet usage tactique mieux que tout autre objet technique ? Parce qu'avant d'être une machine, elle est une prothèse qui prolonge le corps sans le remplacer. Son principe d'amplification de l'énergie ne relève ni d'une délégation, ni d'une programmation : sans cycliste, la bicyclette ne fonctionne pas, et sa conception ne saurait avoir d'autre étalon que le corps humain (sa taille, sa force, son poids, son âge, son sexe...). Le vélo ignore ainsi l'indifférenciation, la miniaturisation et la digitalisation, qui caractérisent la menace que les nouvelles technologies font peser sur notre intégrité. Dans un espace-temps de plus en plus soumis aux courts-circuits de la télécommunication, la bicyclette rétablit du *continuum*. Distances, dénivellations, conditions atmosphériques, état du sol, rythme cardiaque... en vélo, on éprouve physiquement cette résistance de l'air, du corps et du temps, dont nous prive le régime de connexions immédiates qui tend à modéliser notre rapport au monde. Mariant la technologie au mystère de l'*équilibre*, la bicyclette est une machine à faire contrepoids au temps de l'électron, un outil pour réinventer de la stabilité là où l'espace tangible se dérobo.

Mais si la bicyclette est un objet *phatique*<sup>16</sup>, c'est peut-être plus encore parce que sa pratique entretient le contact avec nous-mêmes. Instrument auto-relationnel, elle suppose un couplage de l'homme avec la machine qui relève moins d'un apprentissage que d'un accommodement ajusté pendant l'enfance — à peu près à l'âge où l'on apprend à lire et à écrire ou, aujourd'hui, à utiliser un ordinateur... Comme tout savoir-faire acquis avant l'âge adulte, son usage s'appuie donc sur une connaissance technique irrationnelle, « sensorielle et qualitative, très près des caractères concrets de la matière »<sup>17</sup>. Il relève de cette mémoire procédurale où sont ancrées nos expériences perceptives et motrices, nos modes opératoires et nos habiletés. Source d'automatismes, cette activité mémorielle ne se délègue pas, et résiste davantage à l'oubli que la mémoire déclarative<sup>18</sup>. Elle s'inscrit dans des gestes et progresse à partir d'indices individualisés, loin des prescriptions d'usage et des règles fonctionnelles. Surtout, elle donne à l'individu un « pouvoir d'intui-

16. Fonction de contact, dans le tableau des six fonctions de la communication selon Jakobson.  
17. Gilbert Simondon, *Du mode d'existence des objets techniques*, Aubier, 1958, p.89.  
18. Sur les différentes formes de mémoire, cf. *L'Homme cognitif*, dirigé par A. Weil-Barais, PUF, 1993, pp. 305-414.

Valère  
Novarina,  
*Cycliste lent*  
© FNAC.

tion et de connivence avec le monde»<sup>19</sup> : faire du vélo, ce n'est pas appliquer un mode d'emploi pour se servir d'une machine, c'est faire communiquer le dehors et le dedans par la médiation d'une mémoire incorporée.

Technique de mise en relation et machine à décélérer, le vélo n'est pas un objet pittoresque ou nostalgique. Parce qu'elle en conteste l'illusoire homogénéité, tout en nous aidant à en négocier les tournants, la bicyclette est au cœur de notre système socio-technique. Ni aboli, ni bibelot : nécessité médiologique.

19. Gilbert  
Simondon,  
*op. cit.*