



# Un cheval en ville ?

Juliette Géron



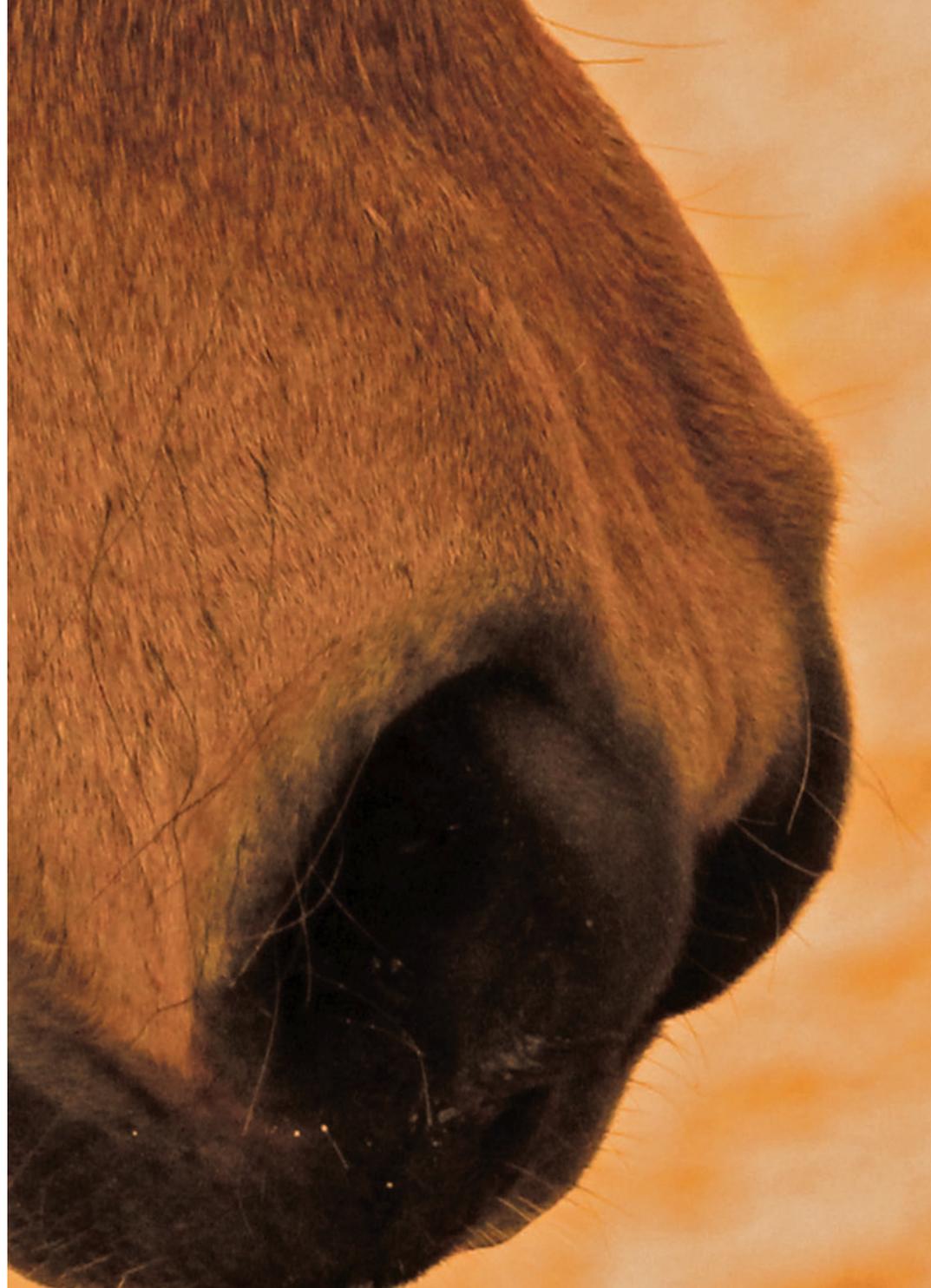
Couverture :

*Changing gait*, 2019 | Photographie réalisée lors d'un workshop supervisé par Antti Ahtiluoto | © Juliette Géron

Ci-contre et double pages suivantes :

*Série de détails*, 2016 | © Juliette Géron

*Ex-anima*, 2019 | Photographie de Van Gogh, cheval de Bartabas | © Marion Tubiana









Mémoire de recherche en design sous  
la direction de Ann Pham Ngoc Cuong  
& Laurence Pache

Diplôme Supérieur des Arts Appliqués,  
Spécialité éco-responsable,  
Option Design d'Espace

Cité scolaire Raymond Loewy,  
Pôle Supérieur de Design de  
Nouvelle-Aquitaine,  
La Souterraine  
Juin 2019

## **Un cheval en ville ?**

Juliette Géron



Séance d'obstacle, 2015 | Châteauneuf-sur-Loire | © Philippe Géron

Monter à cheval fait partie de ma vie. Depuis l'âge de six ans je côtoie cet animal qui, peu importe sa race, sa taille ou son caractère m'a permis, en partie, de devenir qui je suis aujourd'hui. De nature stressée et sensible, il m'impose calme et sérénité. Sur son dos mais aussi à terre, à ses côtés, il m'est impossible de penser à mes tracas du quotidien, je n'ai pas le droit à l'erreur. Il est mon tandem, ma bulle d'oxygène. S'il peut m'apaiser je pense qu'il le peut pour nous tous qui vivons dans une société hyperactive. Une société sédentaire qui, paradoxalement nous fait accélérer, prenant la forme d'un acharnement du toujours plus : plus vite, plus loin, plus haut, plus, plus, plus. Un comportement que nous ne questionnons plus et qui nous déconnecte de ce qui nous entoure. Ainsi pour avoir éprouvé les bienfaits de la présence du cheval, je pense qu'il peut être bien plus qu'un loisir. Il peut devenir un acteur de taille pour calmer le jeu, pour nous aider à changer d'allure comme lui-même arrive à passer du pas au galop et du galop au trot...

En tant que cavalière et designer d'espace éco-responsable, il me semble opportun d'exploiter des bienfaits de cet animal afin de reconnecter l'homme à son environnement, qu'il traverse mais n'éprouve plus. Je souhaite depuis toujours allier mes goûts et mes convictions personnelles avec mon travail de designer dans une optique d'amélioration des conditions et du cadre de vie humain. Bien avant la rédaction de ce mémoire, et depuis quelques années déjà, je songe à ma prochaine aventure à ses côtés. Parcourir la France à cheval à la recherche d'alternatives viables pour notre planète mais encore méconnues puis les diffuser au gré de mes rencontres. Partir à la recherche d'un partage et d'une collaboration entre les hommes. Parcourir la France à cheval pour un nouveau départ. Ce mémoire se fait le catalyseur de deux apprentissages : celui du design et celui du cheval.

<b>Avant-propos</b>	2
<b>Introduction</b>	6
<b>1   Imaginer le retour du cheval en ville rurale : quels freins ?</b>	10
La ville: un espace transformable pour un nouveau mode de déplacement plus responsable	14
Redéfinir la ville en milieu rural	24
Sortir de l'individualisme	40
<b>2   Une alternative désirable pour demain</b>	50
Réintégrer le cheval au quotidien et repenser nos liens inter-espèces	54
Le cheval : un acteur social pour une nouvelle économie	64
Penser une nouvelle organisation du travail collectif pendant toute une vie	74

<b>3   Remettre la ville en selle : une démarche globale pour réintégrer le cycle animal</b>	82
Intégrer du non-maîtrisable dans un espace urbain figé	86
Rendre souhaitable leur présence en ville par la convivialité	96
Le crottin : faire de sa présence un atout majeur	102
<b>Conclusion</b>	112
<b>Bibliographie</b>	116
<b>Remerciements</b>	121
<b>Résumé</b>	125



Entr'aperçu, 2006 | Zingaro, Bartabas | © Fred Chehu

L'homme moderne parcourt sans cesse le monde, son monde, pour travailler, se nourrir, tisser des liens sociaux. Ces trajets ne sont plus uniquement exceptionnels mais ils sont quotidiens. On ne peut arrêter de se déplacer pour répondre à une exigence sociale ou exercer des loisirs. Cela fait partie de nos quotidiens. Seulement notre manière de relier un point à un autre pose problème puisque nous faisons face actuellement à un dérèglement climatique, économique et social dû à des modes de vie hyper-actifs<sup>1</sup>. Notre manière de vivre, mais aussi et plus précisément, de nous déplacer sur la planète Terre n'est plus adaptée aux enjeux actuels... La mobilité quotidienne étant l'un des facteurs de ce changement historique, il semble ici important d'en revoir sa composition substantielle dans une optique de frugalité.

Le problème, c'est que nous sommes dépendants de notre voiture. Elle nous donne un sentiment de contrôle (de notre temps), de liberté (dans les déplacements), de sécurité, de confort par son habitacle chauffé et résistant aux intempéries. Elle nous fait rêver puisqu'elle nous permet de voyager toujours plus loin... Elle est bien plus qu'une machine, elle est une nouvelle espèce inspirée de l'animal avec ses quatre roues en guise de pattes et ses phares pour les yeux. Ce n'est pas pour rien qu'on lui donne un surnom comme on nomme un animal ou encore que l'on associe un animal à une marque comme le cheval et la Mustang... Seulement elle n'est pas imprévisible comme cet animal. Mais alors comment imaginer pouvoir repenser nos moyens de se déplacer, ce qui présuppose repenser l'existence de la voiture que nous chérissons tant ? Comment ré-envisager nos déplacements habituels sans la voiture pour devenir plus éco-responsables ? Notre intérêt pour la voiture a fait d'elle le moyen de déplacement quotidien le mieux intégré, d'une part dans nos modes de vie et d'autre part dans nos espaces publics urbains et même ruraux.

---

<sup>1</sup> « Le secteur des transports représente 33 % de la consommation d'énergie finale en France en 2015, contre 29 % en 1990. Il est également le principal émetteur de Co<sub>2</sub>, avec 39 % des émissions totales de gaz à effet de serre. » d'après l'ADEME.

En effet, depuis le 5 mai 2018, à cause de ces gaz auxquels nous participons chaque jour, nous sommes entrés en déficit écologique. Selon l'ONG WWF, il faudrait 2,9 planètes pour continuer de vivre à ce rythme...

La société turbulente dont nous dépendons rend la voiture indispensable surtout en milieu rural où les distances sont longues à parcourir. Ce phénomène accélère nos trains de vie mais ne respecte plus le cycle de vie naturel que les animaux ont, eux, conservé (pour peu qu'ils ne soient pas le fruit d'une industrialisation de masse). L'auto, l'individualisation et la consommation de masse ont fait accélérer à l'excès nos rythmes de vies et c'est aussi lié à l'organisation spatiale que la voiture a conditionnée. Aujourd'hui la cadence n'est plus la même qu'il y a des décennies, où l'on vivait selon le rythme de l'animal qui tirait l'attelage.

Ainsi, comment faire cohabiter nos enjeux contemporains avec un mode de transport certes plus lent mais moins polluant lié à la traction animale ? Cela est-il possible ou bien devons nous repenser un système de manière bien plus globale comme notre manière de faire société ?

Il semble donc important, voire nécessaire, de décélérer. Mais le travail en design concernant des alternatives viables doit se faire l'image d'un changement de direction et non d'un retour en arrière. Cela permettrait de se détacher du verrou technologique qu'est la voiture induit par une mauvaise organisation systémique de nos modes de production et de consommation. Si le mode de fonctionnement humain n'est pas le bon peut-être que celui de l'animal, et plus précisément du cheval, l'est ! Il est nécessaire d'ouvrir les possibles vers des solutions alternatives s'inscrivant dans une pensée écosystémique et cyclique afin de pouvoir intégrer l'animal à notre propre cycle humain. À travers ces pages le but est donc d'extraire les leviers d'actions pour retrouver un mode de vie plus humain plus proche des enjeux écologiques actuels. L'impact est aussi d'amorcer une reconnexion entre les espèces pour projeter les citoyens, quelle que soit leur échelle, dans un futur proche où la mobilité par traction animale sera courante et

où hommes et chevaux composeront ensemble le monde de demain. Ainsi, et dans un premier temps, il est nécessaire de comprendre que la ville peut accueillir aisément une nouvelle manière de se déplacer dans cette nécessité de frugalité et qu'ainsi les chevaux peuvent être facilement intégrables à des tissus urbains que l'on pense figés mais qui ne le sont pas réellement. Ensuite il semble important de cerner pourquoi l'homme s'est tant détaché du sol, et comment la réintégration d'une mobilité plus lente à cheval peut aider l'homme à renouer avec son territoire. Enfin la dernière partie de ce mémoire tentera de proposer une amorce de solutions viables pour un futur très proche vers une frugalité dans nos déplacements. La ruralité, là où la voiture est plus que nécessaire pour vivre, peut être la typologie de territoire pour mener cette expérience sans voiture pour un changement de paradigme. Ce territoire en constante mutation, doit enclencher aujourd'hui un changement de mode de vie, de transport, de production... Ainsi il est évident que le but d'un tel projet n'est pas de retourner au Moyen Âge en milieu rural, mais bien d'amener une nouvelle manière de concevoir les déplacements plus juste, en accord avec notre planète, et proposer une marche en avant mais sur un nouveau chemin vers une frugalité sans failles.



**1 | Imaginer le retour du  
cheval en ville rurale :  
quels freins ?**

Page précédente :  
*The movement of a running white horse*, 1886 | Chronophotographie en  
Noir & Blanc | © Etienne-Jules Marey

# La ville: un espace transformable pour un nouveau mode de déplacement plus responsable

Hormis le chien que nous sommes obligés de sortir pour lui permettre de se dégourdir les pattes et de faire ses besoins, hormis le rat ou le pigeon qui déambulent en ville, et avec qui nos rapports sont conflictuels, quel autre animal pouvons-nous croiser sur les trottoirs de nos villes ? La réponse est aucun. En effet, hormis l'animal liminaire et l'animal domestique hyperintégré dans la sphère familiale, pourquoi n'y a-t-il plus d'animaux en ville comme la vache, le cochon ou le cheval ? Tout simplement car nous pensons à tort qu'elle n'est plus faite pour eux, aussi bien pour leurs modes de vie que pour leur simple déambulation. Auparavant nos villes étaient adaptées à une mobilité lente liée à la traction animale : les rues étaient en terre battue voire pavées, chaque bâtiment était doté d'un anneau pour attacher son destrier mais aussi d'auges pour lui permettre de se désaltérer, il y avait même des fermes au centre des bourgs... Il fut un temps où les animaux servaient à tirer les tramways. Ils arrivaient sur pied au marché où ils étaient abattus dans les caves des boucheries, un temps qui n'est pas si lointain<sup>1</sup> comme en témoignent les nombreuses cartes postales de nos aïeux. S'inspirer de ce qui a existé pour opérer un changement de direction dans nos vies grâce à l'animal est aujourd'hui souhaitable et possible dans un travail de recherche en design.

Mais nous ne devons pas perdre de vue qu'il y a quelques décennies, nous avons repoussé ces animaux : de l'étable qui voit naître le veau, en passant par les prés qui lui permettent de grandir, pour finir par les abattoirs qui donnent fin à sa vie et dont nous parlons peu comme si cela était interdit. Tout ce qui touche à ces animaux est désormais généralement organisé hors de la ville et compose les paysages de campagne. Pour le cheval, ce sont plus spécifiquement les clubs équestres, les haras, les fermes d'élevages qui sont là encore installés à l'extérieur des villes. Deux causes principales à cela :

1

Carolyn Steel (architecte britannique). Essai *La ville affamée, comment l'alimentation façonne nos vies*, 2016

la sécurité et la propreté. L'animal tel que le cheval serait, pour quelqu'un qui ne le connaît pas, la définition même de l'imprévisible, et du danger... Pour imaginer ainsi sa présence et son retour en ville il semble important que chacun se sente à l'aise et en sécurité et cela est possible. Cet animal sensible à son environnement peut être surpris par une voiture roulant à vive allure et passant trop près de lui, il peut faire un écart ou encore donner un coup de sabot si un malheureux ignorant passe trop près de lui, le surprenant. Il peut lui aussi se blesser. Mais plutôt que de voir cela comme un frein, il est important de considérer que le cheval en tant qu'être fougueux peut réhumaniser une ville que nous pensons généralement comme figée. En effet, contrairement à la voiture que nous dirigeons sans soucis, le cheval reste un être libre que nous ne pouvons pas contrôler totalement... Ainsi pour pallier à cette peur de l'inconnu, il faut rééduquer le citoyen et adapter les comportements à sa présence en ville ; il faut rendre chacun d'entre nous plus attentif que nous ne le sommes actuellement à cause de l'aliénation liée à la voiture. Une belle manière pour reprendre conscience de ce qui nous entoure par la réintroduction de cet animal. Il faut ainsi faire avec et le design est là en tant que médiateur pour une réintroduction en sécurité. Ce n'est pas au cheval de s'adapter à la ville mais à cette dernière d'être adaptée pour une nouvelle mobilité si elle veut prétendre à plus de frugalité. L'hygiène peut aussi être un frein à son intégration pour ceux qui ne sont pas familiers du cheval et de son cycle de vie. Nous n'allons pas le nier mais pour beaucoup, le crottin ça pue, ça fait sale sur la chaussée mais pas dans les prés où il sert d'engrais naturel. Une déjection reste une déjection mais celle du cheval est plus imposante et moins courante alors forcément elle se voit... Le cheval ne peut faire ses besoins sur commande, il est donc important de songer à des aménagements dans leur entièreté, de la sécurité à la gestion de ces crottins.

Ce rapport distancié que beaucoup d'entre nous entretenons avec le cheval nous montre que c'est bien plus que le cheval qui est exclu des villes, c'est son cycle de vie tout entier. Les villes Françaises ont évolué au fil des siècles, oubliant peu-à-peu ce passé vertueux au profit d'un présent lié à la voiture. Avant on croisait des chevaux qui labouraient ces allées cavalières en plein Paris, avant on se servait du crottin pour fertiliser nos sols et ces mêmes allées... Pourquoi ne pas avoir retenu les bénéfices que nous apportait le cheval par le passé pour faire de nos villes des espaces cycliques en accord avec les enjeux environnementaux actuels ? Pourquoi ne pas se servir de ce que nous offre naturellement le cheval et qui limiterai la fabrication et la production de pièces motorisées ? Nous sommes en présence de villes toujours plus denses, et étalées, ne semblant pas aisément parcourables à cheval tellement les distances sont longues. Il faut ainsi initier un projet tel que celui-ci pour démontrer que cela est possible pourvu que nous aménagions notre territoire en conséquence. Cela permettrait d'éviter la réduction de l'espace de vie des animaux domestiques ne faisant pas directement partie de la *domus*, au profit de l'activité humaine liée à l'usage de la voiture offrant efficacité, rentabilité, et optimisant la relation temps-distance. La voiture et les activités qu'elle nous permet d'accomplir nous ont posé des œillères. Pour nous, à l'heure des nouvelles technologies et des intelligences artificielles, l'animal comme le cheval ne servirait à rien en ville si ce n'est une bouche de plus à nourrir ou à la rigueur pour tondre naturellement les pelouses ou les bas-côtés comme cela est déjà le cas avec les Bergers Urbains. Ils sillonnent avec leurs moutons les rues de notre capitale et surtout de ses périphéries, en banlieue pour entretenir les espaces verts aussi petits soient-ils mais aussi pour communiquer sur une pratique ancestrale et sensibiliser les urbains aux animaux de la ferme. Cette manière de démocratiser un nouveau rapport à l'animal et de transmettre une nouvelle manière de



*Labour des allées cavalières avenue Foch, 1935 | Paris | Réédition de carte postales | © Keystone France*

*Bergers urbains, 2018 | Exposition photographique pour le Festival l'Œil Urbain | © Denis Meyer*

vivre peut s'appliquer au cheval mais à une autre échelle sans doute car moutons et chevaux ne transparaissent pas de la même manière dans nos rapports homme-animal ni dans nos paysages sans doute car ils n'ont ni la même taille ni les mêmes besoins, mais l'idée est là !

Réintroduire la mobilité à cheval en ville tout comme déambuler en ville avec des moutons sont deux manières de repenser la distanciation entre l'homme et l'animal qui n'a cessé d'augmenter en excluant son cycle de vie, mais aussi le cycle de celui qui s'en occupe, de nos espaces urbains. Des cycles alors étrangers à l'homme urbain. C'est la rupture entre nature et culture inhérente à l'homme qui en est la cause : l'homme est un être de culture et entre en opposition avec la nature. Nous sommes devenus tellement égoïstes que nous prenons le temps de nous occuper que de nous-même. Un animal comme le cheval qui, dans ce cadre de projet, ne se consomme pas, n'intéresse donc pas nos contemporains.

*Marx avance à juste titre que l'homme a « cultivé et humanisé la nature ». Il l'a façonnée à son image selon ses désirs et besoins par le travail et la culture.*

En d'autres termes ce qui appartient à la nature c'est ce qui se fait seul et ce qui appartient à la culture c'est ce que l'homme façonne. La culture est en fait ce qui distingue l'homme de toute autre espèce comme les animaux car ils agissent selon leur instinct (inné) contrairement à l'homme qui agit selon ce qu'il a appris et vécu (apprentissage). Ces différentes manières d'agir peuvent expliquer la disparition du cheval dans nos espaces urbains mais ne justifie en rien une quelconque incapacité à y revenir bien au contraire ! L'homme modifie son habitat pour pouvoir y vivre tandis que l'animal se contente d'y vivre et c'est en cela que l'homme sort de la nature.

C'est ce que Hannah Arendt souligne : il semblerait que la culture soit liée à ce désir de changer son monde pour y habiter<sup>2</sup>.

« Le mot « culture » dérive de colere - cultiver, demeurer, prendre soin, entretenir, préserver - et renvoie principalement au commerce de l'homme avec la nature, au sens de culture et d'entretien de la nature en vue de la rendre propre à l'habitation humaine »

Cette maîtrise permanente de l'environnement et de la nature, liée à l'évolution des techniques pour notre confort, se ressent dans des exemples très actuels comme les fermes pédagogiques. Elles fleurissent de plus en plus par désir de faire rentrer la nature - du moins celle que nous avons façonnée de toutes pièces - dans nos villes comme la ferme de Paris dans le bois de Vincennes. Elles servent à sensibiliser les jeunes et moins jeunes à une agriculture durable et leur permettent de rencontrer ces animaux et ces éleveurs qui font l'objet de ce mémoire et qui sont, pour ce public, souvent mal connus. Une ferme qui pourtant ne fonctionne pas vraiment selon un modèle soutenable, celui du 7j/7, du 20h/jour, nécessaire pour s'occuper du bétail même s'il y a du personnel pour subvenir aux besoins des animaux. En semaine c'est débat, ateliers, formations, conférences et le week-end les citoyens peuvent mettre la main à la pâte. Pourquoi seulement le week-end ? On vend une image rêvée de notre relation à l'animal d'élevage, une image idyllique où nous n'avons qu'à nous soucier d'eux le week-end. On tente tant bien que mal de ramener un peu de nature ou plutôt de campagne dans les centres urbains en réponse à une attente des citoyens<sup>3</sup>... Mais, alors que nous constatons aujourd'hui un regain d'intérêt pour le paysage (dans sa dimension esthétique) et la place de la nature

2 Hannah Arendt (politologue & philosophe américaine). Essai *La Crise de la culture*, 1989

3 Antoine Haumont (géographe français). Article *Les relations entre ville et campagne : l'image de la campagne chez les citoyens*, dans *Économie rurale*. N°103, 1974. *A quoi servent les sociologues ruraux ?* pp. 28-31.

bucolique (en opposition à une ville surchargée et bruyante), pourquoi l'animal n'est pas totalement intégré dans ces espaces ? Cela laisse à penser que les citoyens aimeraient plus de nature en ville passant par la présence d'animaux pourvu que quelqu'un s'en occupe à leur place. Pouvons-nous donc saisir cette tendance comme un prétexte à la réintroduction (totale ?) de l'animal en ville en milieu rural ? Quels seront les bienfaits si cela était le cas ?

Tout ceci est le signe d'une part d'une prise de conscience de la nouvelle place que doit occuper l'animal d'élevage ainsi que de ses nouvelles fonctions, mais est d'autre part le signe d'un lent processus qui n'est pas encore ancré dans notre manière de faire la ville et de faire société. En effet cette gestion à la fois spatiale et sociétale a un prix<sup>4</sup>. Ces questions de place disponible mais aussi de temps alloué à une activité agricole sont d'ailleurs ce qui peut orienter ce travail de recherche : par manque de place dans ces métropoles, et peut-être aussi par manque d'acceptation d'un changement de modes de vie. Travailler à une autre échelle comme celle d'une ville de 5 à 6000 habitants se justifie car nos villes telles que Paris, Orléans, Bordeaux, Nantes ou Lyon sont trop denses ce qui ne laisse pas de place physique pour l'animal. Elles sont aussi trop peuplées ce qui nécessite un nombre important de chevaux pour transporter tout ce monde. Il s'agit de villes où les transports en commun desservent très facilement la ville et où l'activité agricole n'est pas suffisamment développée dans une optique durable et écologique ce qui ne simplifie donc pas la tâche pour mettre en lien différents acteurs du territoire et ne rend pas ce transport utile pour les citoyens... Intégrer le cheval et sa mobilité dans une autre typologie de territoires, des espaces plus ruraux, dans lesquels ces animaux sont déjà plus présents semble être une étape incontournable pour un changement de paradigme et de mentalité possible et souhaitable.

4 Leblanc Nathalie (médecin, psychiatre & docteur en ethnologie). Article *La place de l'animal dans les politiques urbaines*, dans *Communications*, 74, 2003. *Bienfaisante nature*. pp. 159-175



# Redéfinir la ville en milieu rural

Impossible de nier que l'usage de la voiture s'est imposé logiquement face à la mobilité à cheval tout simplement par sa promesse - tenue - de confort, sécurité et de rapidité d'autant plus en zone rurale, où les distances et le contact avec les saisons sont importants. La promesse avec la réintroduction du cheval en ville serait elle aussi de confort et de sécurité ajoutant à cela une reconnexion avec ce qui nous entoure notamment par la décélération. Nos paysages se sont en effet modifiés par l'usage de la voiture. Des chemins en terre battue ou en pavés nous sommes passés aux routes d'asphalte voire aux voies rapides et autoroutes. Les granges et étables ont laissé place aux garages individuels en bloc de béton. Les lanternes se sont transformées en lampadaires dignes d'éclairage de terrain de football ou en feux tricolores... La liste est longue et c'est d'ailleurs le même constat concernant l'utilisation de l'animal : des champs et prés de pâturages nous sommes passés aux hangars et usines à bestiaux ; des calèches et omnibus nous sommes passés donc à la voiture, et pire, aux bétailières qui emmènent les animaux à l'abattoir... Autant de modifications radicales qui n'ont laissé aucune chance à l'animal de perdurer dans cet environnement sauf en fermes industrielles et dans les haras et centres hippiques. Ces transformations dans notre manière de nous mouvoir que nous observons aujourd'hui, sont le fruit d'une inter-relation entre l'espace, le temps et nos innovations techniques<sup>5</sup>.

*« Suite au processus d'accélération technique, la manière dont nous nous situons « dans le monde », c'est-à-dire dans l'espace et dans le temps, et en relation les uns avec les autres, s'est transformée de fond en comble. »*

5

Hartmut Rosa (sociologue & philosophe allemand). *Accélération, une critique sociale du temps*, p.125



Quadrilette Peugeot, 1925 | Affiche illustrée par Mich | 102 x 76 cm |  
© Michel Libeaux

Nous avons créé la voiture qui devient l'articulation entre mode de vie et mode de production et nous permet donc de nous mouvoir plus rapidement et plus facilement. La voiture c'est l'extension à la fois du chez-soi et à la fois de l'espace de travail, c'est la transition entre ces deux mondes. Ainsi pour s'en servir, être efficace (voir affiche ci-contre) et utiliser son potentiel au maximum, on aménage des routes, des parkings, des carrefours, pour rendre son utilisation aisée, pour ne pas altérer ses capacités et pour ne pas empiéter sur l'efficacité que chacun d'entre nous cherche à améliorer. Et, immanquablement, plus on aménage plus on utilise notre véhicule, plus on l'utilise plus on aménage... De ce fait une démocratisation de l'accès à la voiture a augmenté son nombre sur les routes. Aujourd'hui il est courant d'avoir deux voitures par foyer.

Cette inter-relation entre l'usage de la voiture et ce qui permet son usage, comme la simple création de routes bitumées, entraîne une augmentation des distances à parcourir, engendre aussi une hausse de la vitesse pour parcourir un espace, et permet donc de faire plus de choses en un minimum de temps. La voiture fait partie de son propre système technique sans lequel elle n'aurait pas de sens. En d'autres termes la voiture n'est rien sans ses routes, sans ses stations-services ou sans ses panneaux de signalisation... C'est ce que dit Jean-Pierre Seris concernant un produit fini en général et qui se vérifie parfaitement concernant la voiture.<sup>6</sup>

*« [...] il est bien loin d'être immédiatement concret et utilisable hors du réseau technique où il trouve les conditions d'usages. »*

Cette technicisation du monde, au départ positive pour l'évolution de l'homme semble, au fil des siècles, tendre vers une contreproductivité car nous ne pouvons plus nous détacher des systèmes techniques liés à nos propres inventions.

6

Jean-Pierre Seris (philosophe français). Essai *La technique*, 2013

D'où la difficulté actuelle de remplacer uniquement l'objet voiture par un autre moyen de transport (comme l'hippomobile) sans repenser tout le système technique qui y a trait. Avec l'évolution de la technique de la voiture, l'homme fait les choses plus vite et il semble difficile de l'en détacher. De plus nous réalisons beaucoup plus d'actions en termes de quantité que dans les sociétés précédentes. J. Robinson, professeur de sociologie, et G. Godbey, professeur de loisir et de tourisme, nous renvoient à cet effet dans les années 1960 où le temps passé aux tâches ménagères a commencé à augmenter. Et comble de l'histoire, cela est dû au nombre d'appareils électroménagers que l'on possède : « Ce qui s'est sans doute produit avec d'autres technologies a lieu maintenant avec le four à micro-ondes : des gains de temps potentiels sont convertis en augmentation du nombre de réalisations ou en amélioration de la qualité.<sup>7</sup> » On pense gagner du temps mais à nous permettre de faire plus de choses plus facilement on en fait qui ne sont pas à l'origine utile ou dont on aurait pu se passer. Pour la voiture, c'est le gain de temps qu'elle nous offre qui fait d'elle une composante essentielle de nos vies. Mais nous pensons à tort qu'elle nous donne plus de temps...

C'est ce qu'a mis en équation J.P. Dupuy à la suite de I. Illich<sup>8</sup> en expliquant le concept de contre-productivité. Un concept qui finalement illustre que notre monde actuel régi par les avancées technologiques se concentre sur les moyens plutôt que sur la fin. Et c'est pourquoi aujourd'hui nous constatons que nos systèmes sont inefficaces. Nous sommes arrivés à un stade où les systèmes techniques ne fonctionnent que selon leur propre logique excluant donc tout facteur externe et brisant cette recherche d'autonomie. Par exemple, le Français moyen consacre plus de quatre heures par jour à sa voiture, que ce soit dans les trajets mais aussi au travail pour gagner l'argent nécessaire à son entretien ou acquisition.

7 Hartmut Rosa cite J. Robinson & G. Godbey dans *Accélération*, p.92

8 Jean-Pierre Dupuy (ingénieur & philosophe français). Essai *Pour un catastrophisme éclairé - Quand l'impossible est certain*, 2002

Ainsi en divisant ce temps par toutes les distances parcourues pour notre voiture on obtient une vitesse de 7km/h... Vitesse moyenne d'un cheval au pas. En fait on comprend très vite que nous perdons du temps à nous occuper de ce véhicule, à le réparer, à le nettoyer... Comme l'explique J.P. Dupuy, « les hommes ne réussissent qu'à se faire les esclaves de leurs outils ». C'est pourquoi une alternative comme le vélo, selon l'auteur, mais potentiellement comme le cheval semble intéressante<sup>9</sup>. L'homme « économiserait du temps, de l'énergie et des ressources rares, et il serait doux à ce que nous nommons l'environnement. » On perçoit ici aisément le lien entre le temps et l'espace. Nous mettons, grâce à la voiture, moins de temps à parcourir n'importe quelle distance, donc l'augmentation de la vitesse des transports induit un rétrécissement de l'espace. On rationalise cet espace pour être un homme moderne exemplaire c'est-à-dire efficace, et nous perdons toute la part d'aléatoire - désigné par l'auteur comme un « détour » - propre à la nature qui pourrait nous ralentir vers notre quête de perfection. Le lien entre cette distorsion temporelle et la modernité est donc évident mais subtil. H. Rosa précise que « L'augmentation du « rythme de vie », la pénurie de temps de la modernité ne naissent pas à cause de, mais en dépit des énormes gains de temps réalisés par l'accélération dans presque tous les domaines de la vie sociale. »<sup>10</sup> En effet, la voiture étant l'expression d'une accélération de nos vies, nous sommes prisonniers de la vitesse d'exécution qu'elle nous offre. L'appréhension de l'espace et de l'environnement est différente selon la vitesse à laquelle nous nous déplaçons et aussi selon notre enfermement physique. Autrement dit l'habitacle de la voiture nous protège des perturbations météorologiques, des odeurs, nous sépare de l'autre, en bref elle nous coupe de la matérialité de ce qui nous entoure... L'accélération crée donc une distanciation entre l'espace perçu et l'espace vécu. On se contente de traverser les espaces sans

9 Hartmut Rosa cite R. Koselleck dans *Accélération*, p.126. Il explique qu'entre 1814 et 1848 la vitesse des calèches privées passe de 4,5 à 9,5km/h non pas uniquement par l'amélioration de l'objet calèche mais surtout par l'amélioration des voies routières.

10 Hartmut Rosa, *ibid*, p.90

les parcourir et prendre le temps de les contempler, on ne fait plus que relier deux points sur une carte. Le détour n'existe plus, les étapes et la lenteur non plus, le paysage se dissout à notre passage. H.Rosa cite à ce sujet très justement D.Harvey évoquant<sup>11</sup> :

« *L'anéantissement de l'espace par le temps* ».

En cela, on perd la dimension spatiale et par extension on perd notre rapport au sol et au territoire. Notre hyper-mobilité actuelle produit un nouveau rapport à l'espace par la vitesse physique du véhicule. H.Rosa nous dit que la vitesse dissout les objets de notre environnement, ils se distordent sous l'influence qu'a la vitesse sur notre perception. Il s'agit là d'un phénomène physique et scientifique sur ce que notre œil perçoit et de ce qu'il renvoie à notre cerveau. Cette « vision accélérée » fausse la perception spatiale, texturale, dimensionnelle de ce qui nous entoure et montre clairement que si notre perception purement physique est altérée par rapport à la réalité, c'est bel et bien que notre rapport au monde réel est aussi biaisé d'un point de vue temporel. Il est urgent de ralentir notre train de vie et nos villes car l'automobile a éliminé la diversité et la différence pour tout lisser, tout traiter de la même manière, standardiser, globaliser. Ce « désenchantement du monde »<sup>12</sup> apparent est le fruit d'une instrumentalisation de la nature par l'aménagement que nous lui imposons pour pouvoir utiliser nos véhicules. Il s'agit là du produit de la distanciation entre nature et culture évoquée plus tôt car l'homme est devenu prisonnier de sa culture en créant des objets indissociables de leur système techniques ne lui permettant plus d'accéder au détour. Les améliorations techniques des véhicules individuels et des infrastructures permettant leur utilisation accélèrent nos quotidiens et figent nos territoires.

11 David Harvey (géographe britannique). Citation issue de *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, 1990

12 Jean-Pierre Dupuy, *op.cit*, p31. Cette expression est à l'origine celle de Max Weber (économiste & sociologue allemand)

Cette distanciation entre l'homme et son territoire est-elle surmontable ? La présence du cheval dans nos vies et villes pour un transport hippomobile peut-elle nous aider à percevoir différemment les espaces que nous ne contemplons plus ? Le cheval et sa vitesse de pointe, bien inférieure à celle de la voiture, ne tranche pas l'espace, il le parcourt. À cheval ou dans un attelage nous avons conscience de la temporalité entre un point et un autre, d'ailleurs ces deux points ne sont plus perçus comme une finalité : la lenteur permet de lever le nez, de prendre le temps, de questionner, d'observer. Sans pour autant se promener, utiliser le cheval comme moyen de traction pour un transport plus lent nous permet de ressentir l'environnement car la vitesse nous empêche d'accéder à une expérience plus sensorielle de la ville. Grâce au cheval et à sa lenteur, on pourrait donc percevoir les couleurs sans qu'elles ne se mélangent. Les textures sont aussi plus prononcées et non plus lissées sur un même plan. C'est ce que Georg Simmel a étudié. Il a démontré que les mutations urbaines et la modernité ont tout bonnement fait évoluer l'expérience sensible de la déambulation en ville et ont fait évoluer notre propre appareil sensitif. C'est par extension ce qui a aussi conditionné notre rapport à l'individualisme actuel<sup>13</sup>. L'intégration du cheval en ville doit prendre en compte l'échelle en termes de temps et de spatialisation pour être aisément applicable. Bien que le cheval soit autorisé à déambuler en ville, les règles régissant ce moyen de transport quelque peu hors norme sont les mêmes que celle de la circulation automobile... Ces réglementations sont uniquement pensées pour la voiture et ont été imposées par ses défenseurs au début du XX<sup>e</sup> siècle contre le cheval lui-même. À cette époque étaient publiés des articles et affiches militant contre l'usage du cheval pour inciter les populations à changer de mode de transport et donc à faire fonctionner une nouvelle industrie montrant aujourd'hui ses limites.

13 Georg Simmel (philosophe & sociologue allemand). *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, 1903

# LA VÉRITÉ

SUR LES  
**ACCIDENTS DE LA LOCOMOTION**  
**STATISTIQUE**  
Du Département de la Sarthe  
Du 1<sup>er</sup> OCTOBRE 1907, au 31 janvier 1908  
( 4 MOIS )

CHEVAL	AUTOMOBILE
Nombre d'accidents. . . . . 89	Nombre d'accidents. . . . . 5
Nombre de <b>MORTS</b> . . . . . 15	Nombre de <b>MORTS</b> . . . . . <i>néant</i>
Nombre de blessés. . . . . 84	Nombre de blessés. . . . . 5

*Nota. — Les vicés détaillés de tous ces accidents, enregistrés par commune et par date, sont à la disposition du public tous les jours, sauf le dimanche, de 9 heures à midi et de 2 heures à 7 heures, au Secrétariat de l'Automobile-Club de la Sarthe, 7, Boulevard René-Levasseur, Le Mans.  
Le Secrétaire Général : G. DURAND.*

**En 1906**  
Année pendant laquelle le Grand-Prix de l'A.C.F. s'est disputé sur le Circuit de la Sarthe.  
Il n'y a pas eu dans la Sarthe  
**UN SEUL ACCIDENT MORTEL d'AUTOMOBILE**

**Chaque Année**  
**LE CHEVAL**  
Y tue en moyenne **50 Personnes**  
Blessé grièvement plus de **250**

Le Département de la Sarthe comptant **58.000 chevaux**, pour un total de **4.521.000**

## La LOCOMOTION HIPPOMOBILE

À donc à son actif, pour la France entière,  
l'effrayante hécatombe annuelle et moyenne de :

# 3.900 MORTS! 19.500 BLESSÉS!

Le Mans — Imp. G. BEAUCHE, 4, rue Gambetta — 49104 Affiche d'intérieur

Affiche éditée par l'AutomobileClub de la Sarthe | Bibliothèque du TCF au Trocadéro | © J. Orselli.

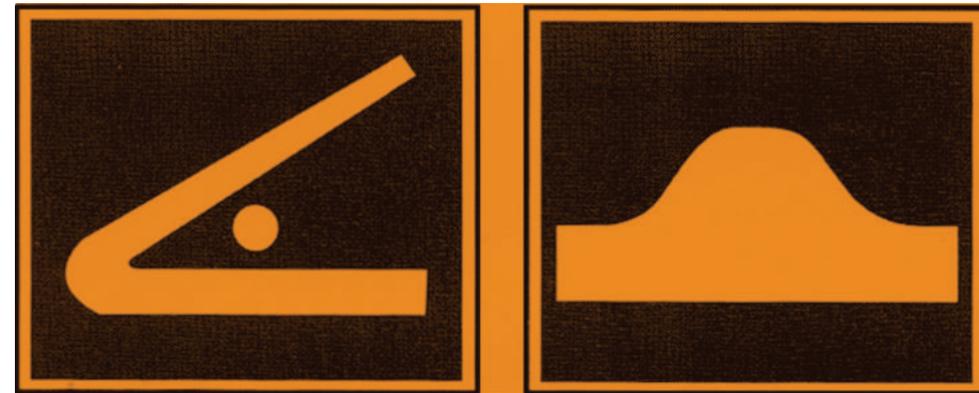
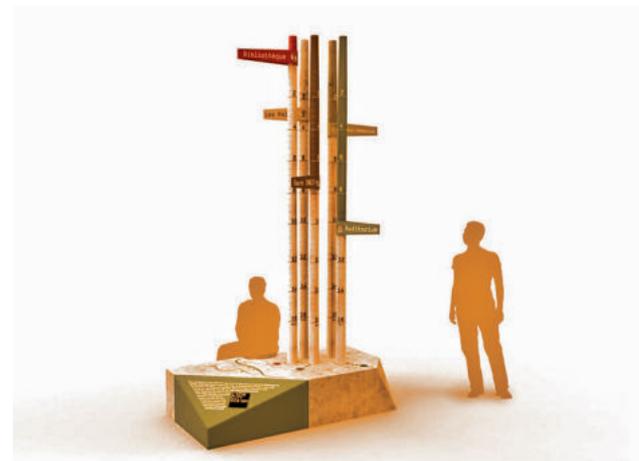


Planche montrant les panneaux routiers mis en place par le Touring-Club de France, extrait de la Revue Touring club, 1905 | © L. Maitrier

Alphabet des Signaux de route, 1902 | Association Générale Automobile | © DR

Le cheval n'est pas aussi rapide qu'une voiture, il ne couvre donc pas les mêmes distances, et ne parcourt pas les mêmes routes. Un seul type de voie, telle que celles que nous empruntons avec la voiture, ne semble donc pas propice à l'émergence d'un nouveau mode de transport plus lent. Mais le tissu urbain actuel est bien plus adaptable que nous le pensons pour une nouvelle mobilité de cette échelle. Les pistes cyclables sont aménagées généralement après coup, mais l'espace nécessaire pour le vélo et pour le cheval n'est pas le même. De plus, un cheval ne gère pas l'arrêt comme une voiture puisqu'il s'agit d'un être vivant ne pouvant rester immobile. Il est nécessaire de réaliser de nombreux ajustements pour le confort et la sécurité de l'animal et de son cavalier ou meneur mais aussi pour la sécurité des usagers de la route n'empruntant pas ce moyen de locomotion. La signalétique actuelle régissant nos espaces urbains et notre manière d'y circuler pose ici un second frein à l'intégration d'un autre mode de transport (voir visuels précédents). Nous avons concerné ce sujet un net changement visuel et communicationnel. La lenteur accordée à la mobilité équestre permettrait de lire beaucoup plus d'informations que nous ne pouvons le faire actuellement en voiture d'où une simplification extrême de nos panneaux routiers. Cette simplification pose question sur l'accès à l'information immédiat quel que soit le support... Aujourd'hui il semblerait que cette information instantanée nous dépasse et sclérose le temps réflexif du lecteur, du regardeur, de l'utilisateur, et limite notre créativité et notre liberté d'action. C'est une critique qu'il est possible de percevoir dans le projet de signalétique urbaine Walk'n'roll du studio de design Supernova installé dans le quartier de la Part-Dieu de Lyon. Il s'agit d'une signalétique ayant pour but de replacer les mobilités douces au centre des enjeux urbains et d'inciter les passants à prendre le temps de capter l'information pour prendre le temps de contempler le quartier où prend place cette installation urbaine. Pour inciter donc les gens



*Walk'n'roll*, 2015 | Supernova studio | Modélisation 3D du dispositif | Lyon | © DR

*Walk'n'roll*, 2015 | Supernova studio | Photographie de la signalétique | Lyon | © DR

à ralentir, cette signalétique visuellement simple nécessite une recherche d'information sur sa structure comme la lecture d'un plan permettant de comprendre la marche à suivre et le temps de marche. Un temps de marche affiché d'ailleurs en minutes et non plus en distance à parcourir qui propose volontairement des trajets n'étant pas forcément les plus rapides ou les plus courts. C'est en fait, un projet qui permet de renouer avec cette expérience sensible de la ville comme nous l'avons vu avec G.Simmel (p.35). Une approche sensible qui passe notamment par un principe de piste audio à télécharger par des flash-codes mettant l'utilisateur dans une ambiance lorsqu'il souhaite se diriger vers tel ou tel endroit comme écouter le Boléro de Ravel en allant à l'auditorium. Ce projet a pour but de nous faire marcher autrement pour percevoir, s'appropriier et vivre la ville autrement et de manière plus large de sensibiliser les usagers sur les potentialités du design à être médiateur entre la ville et l'homme pour redéfinir nos cadres de vie durablement.

Ensuite, un cheval ne prend pas la même place qu'une voiture car il ne s'agit pas seulement de l'abriter mais aussi d'abriter sa nourriture, son attelage... Quels espaces pouvons-nous utiliser pour son confort ? Savoir « où mettre mon cheval à l'abri » est primordial. Il s'agit là d'un type d'aménagement conséquent et matériel. En effet puisque nous n'avons plus de place dans le centre de nos villes, il semble impossible de pouvoir se rendre en centre-ville à cheval... Dans l'optique de réduire l'usage de la voiture, nous serons en possession d'espaces vacants ; ainsi nous pouvons peut-être utiliser les parkings, les garages et même les voies pour le cheval et son attelage à la place de l'auto. Dans cette même idée, le simple fait d'aller faire ses courses demande une organisation que nous n'avons pas à avoir avec une voiture car le cheval ne peut pas nous attendre gentiment devant le supermarché - comme le fait la voiture - d'autant que ce bal motorisé sur le parking pourrait l'effrayer.

La question de la maîtrise d'un corps est ici en jeu. Nous avons pu voir et comprendre que la voiture et son système technique ont une maîtrise sur l'organisation de nos espaces urbains et donc sur nos manières de les parcourir, seulement bien que le cheval soit un animal que nous n'avons cessé d'appivoiser et de dresser il reste un être vivant réagissant selon son instinct et de fait il n'est pas totalement maîtrisable. Ainsi comment imaginer une juxtaposition du maîtrisable et du non-maîtrisable ? Comment introduire un élément non-maîtrisable dans un espace ultra-normé ? Il est évident que le travail en design devra reconsidérer cette relation par un travail d'aménagement et d'adaptation de ces espaces urbains hyper-cadrés en vue d'une intégration de cet animal. En réaction à cela nous pourrions naïvement imaginer se resservir des traces du passé intimement lié à l'usage du cheval comme les anneaux présents en façade servant autrefois à attacher son destrier temporairement. Or, à l'époque chacun avait son cheval ainsi chacun savait agir en conséquence, homme et chevaux étaient habitués à ces situations. Mais le manque de connaissances quant à cette pratique constitue un autre groupement de freins à résoudre (en plus de ceux de spatialisation de cette mobilité). Comment éduquer, former et sensibiliser les citoyens à la présence du cheval en ville ? Comment se détacher de la voiture alors que tout est pensé pour elle ? Ce que cette dernière a conditionné (nos espaces, mais aussi notre manière de penser), le cheval peut-il le remettre en question pour un avenir meilleur ? Comment la création d'un nouveau moyen de déplacement peut-elle permettre de mettre en place de nouvelles manières de parcourir nos villes voire de nouvelles manières de vivre en société ? Comment le rendre désirable ?



# Sortir de l'individualisme

Nombreuses sont les communes rurales à ne pas proposer de transports collectifs. C'est en effet largement le cas en Creuse et c'est pourquoi ce mémoire met l'accent sur ce territoire à la fois sensible aux perturbations environnementales, où elles sont extrêmement visibles notamment sur l'évolution de la biodiversité, mais n'ayant pas encore proposé de dispositif pouvant valoriser cette prise de conscience. En effet, à la fois considérée comme le néant et comme le centre de la France, la Creuse est un département peu accessible où la voiture est obligatoire pour qui veut y vivre ou simplement s'y rendre. Les centres des villes creusoises ne sont que très rarement équipés de transports en commun ; il est donc encore nécessaire d'utiliser son propre véhicule pour se rendre en centre-ville si nous vivons un peu excentré... C'est un peu le cas de l'œuf ou la poule : n'y a-t-il pas de transport en commun car pas assez d'usagers ou y-a-t-il peu d'usagers faute de transports collectifs ? La rentabilité de ces transports ne semble pas assurée peut-être car ceux que nous voyons en ville ne sont pas adaptés aux demandes en campagne. Ainsi, puisque les transports collectifs ne sont pas encore pleinement intégrés sous forme de bus ou de tramways sur ce territoire, autant en profiter pour proposer aux creusoises une autre manière de se déplacer. Une alternative plus saine, plus écologique qui pourrait à terme renforcer l'identité si particulière de ce territoire pour enfin l'assumer. Forts de toutes ces explications, la Creuse semble être un territoire idéal pour tester une mobilité collective, respectueuse de l'environnement et remédiant à l'usage intempestif de la voiture pour faire le moindre kilomètre. Une mobilité mettant en avant l'importance du collectif et requestionnant l'usage de la voiture individuelle au profit d'une mobilité douce notamment par la traction équine. L'individualisme en territoire rural correspond clairement à se tirer une balle dans le pied car l'isolement géographique est omniprésent. Sans voiture nous

sommes obligés de co-voiturer, de faire du stop, d'espérer qu'un bus arrive et nous dépose en centre-ville. Notre manière de nous déplacer en campagne est influencée par la manière dont nous construisons l'urbain aujourd'hui, c'est-à-dire selon la voiture qui dicte son rythme. Cela amène à se questionner sur notre capacité personnelle, mais aussi sur la capacité de la société, à utiliser le commun comme alternative face à l'augmentation des taxes, du degré de pollution, de nos rythmes de vie et aussi face à l'isolement propre aux territoires ruraux.

À l'opposé de l'individualisation inhérente à l'usage de l'auto, il y a le commun. Issu du latin *communis* signifiant « qui appartient à tous » il exprime la notion d'échange selon sa racine indo-européenne. Ainsi ces définitions gravitent autour de cette notion. Nous avons donc « qui appartient, qui s'applique à plusieurs personnes ou choses, à un groupe », ou « qui est partagé, utilisé par plusieurs », ou encore « qui se fait ensemble, à plusieurs »<sup>14</sup>. Cette idée de l'autre, qui est constamment présente si l'on parle de commun, peut être associée au cheval qui est, contrairement à l'automobile, vecteur de lien social. Au même stade qu'avec l'homme on dialogue avec lui en utilisant d'autre sens comme le toucher ou la vue. C'est ce que peuvent largement constater les cavaliers de la police montée comme en témoigne une policière : « Les gens osent davantage nous parler quand on est en patrouille, que lorsqu'ils voient passer nos collègues en voiture, souligne Emmanuelle. Le cheval est vecteur de contact. Les gens aiment bien, ils viennent, ils les caressent. De fil en aiguille, ils nous parlent des problèmes dans leur quartier. »<sup>15</sup> Cet animal permet le dialogue entre le connaisseur et le novice qui pose des questions certes banales comme son nom ou son âge mais c'est déjà un début... Puis, de fil en aiguille les citoyens évoquent leurs problèmes car le cheval met en confiance. C'est un animal généreux et empathique ce qui influe immanquablement sur la convivia-

14 Alain Rey (linguiste & lexicographe français). *Dictionnaire Historique de la Langue Française*, 2010

15 Témoignage d'une policière de Garges-lès-Gonesse (Val d'Oise) recueilli dans *Le Parisien* « La police à cheval est un succès », 2016

lité citoyenne. Prenons un exemple clinique concernant notre difficulté à nous exprimer verbalement notamment pour des personnes atteintes de troubles du comportement. Il existe de nombreux exercices psychothérapeutiques conventionnels pour pallier à ces troubles seulement la plupart nécessitent une communication verbale qui constitue un frein majeur. La zoothérapie s'appuie à l'inverse sur la communication non verbale car nous ne parlons verbalement pas le même langage que l'animal. Le thérapeute mène un travail avec l'animal dans un but d'interaction et permet ainsi de faciliter le dialogue entre le thérapeute et le patient. L'animal devient un facteur de plus dans la médecine et la psychologie humaine, un intermédiaire de taille<sup>16</sup>.

« Plusieurs études tendent à confirmer les effets bénéfiques de la présence d'animaux auprès de différentes populations, notamment les enfants, les adolescents, les adultes ou les personnes âgées (Baun et McCabe, 2000), qu'ils présentent ou non un handicap (Duncan et Allen, 2000 ; Turner, 2003 ; Scholl, Grall et al., 2008). »

Ces chercheurs ont cherché à prouver le bénéfice de la présence animale lors de thérapies et ont trouvé que caresser un animal avait tendance à faire baisser la tension artérielle et la fréquence cardiaque. L'animal aurait donc véritablement un effet anti-stress qui permettrait au patient de communiquer plus aisément avec son thérapeute. La collaboration homme animal dans une optique commune semble là encore se montrer comme viable et souhaitable. Dans le cas où l'on ajoute un intermédiaire comme l'animal il est possible de sortir de

16 Rachel Lehotkay, Milton Orihuela-Flores, Nicolas Deriaz et Giuliana Galli Carminati. Article *La thérapie assistée par l'animal, description d'un cas clinique* dans *Médecine & Hygiène* « Psychothérapies », 2012



ce caractère individualiste propre à l'homme. Le transport en commun pensé donc par le biais de l'animal et non plus par la voiture accentuant cette tendance asociale, permet d'accroître la notion d'échange et de groupe. Il serait un moyen pour aller au contact de l'autre (humain ou animal) là où la voiture nous sépare puisque nous effectuons la plupart de nos trajets seuls dans notre habitacle. Une acceptation qui peine aujourd'hui à se démocratiser totalement dans nos zones rurales où les trajets sont longs. Mais paradoxalement face à cette envie et ce besoin de mobilité, cherchant aujourd'hui à être plus en accord avec nos enjeux climatiques et sociaux, nous ne parvenons toujours pas à développer des réseaux de transports en commun. Nombreuses sont les gares délaissées en milieu rural. Ainsi même si ce mémoire traite d'une mobilité en ville et non entre les villes, l'exemple des gares rurales est intéressant et fait l'objet de nombreuses études en design. Une résidence à Corbigny menée par les collectifs de designers DTA et De L'Aire pour penser « La Gare Rurale de Demain » nous démontre comment il est possible de sortir de l'engrenage de cette individualisation en repensant notre mobilité sous le prisme de la communauté. Différents outils ont été mis en place (ateliers participatifs, boîte à idées, livres en libre-service) pour étudier et dénouer ce paradoxe entre une demande grandissante de mobilité et un abandon des lieux le permettant. En effet, en cherchant à reconstruire l'image et l'activité des gares d'antan, les designers ont usé de la nostalgie des habitants envers leur patrimoine commun pour recréer un espace de vie multi-transport. Du train en passant par la location de vélos ou encore par des tableaux pour co-voiturer, cet espace propose des alternatives à l'usage de la voiture en accentuant l'importance du réseau et de l'accès à des informations par le biais de l'échange entre les usagers. Construire pour la communauté c'est construire avec elle et l'intégrer au projet en répondant à ses besoins et en s'intéres-

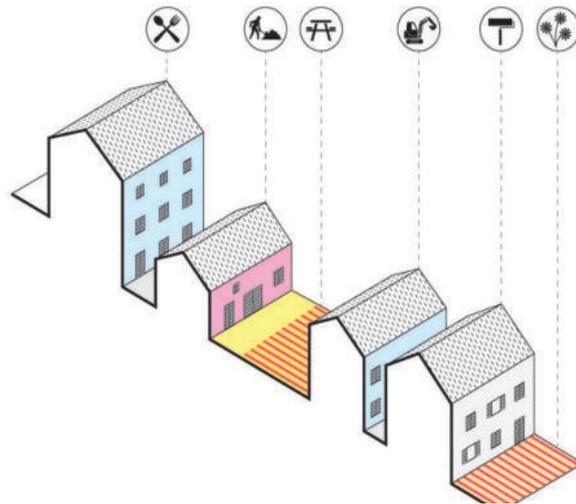
La Gare Rurale de Demain 2010 | DTA, De L'Aire & 27<sup>e</sup> région | Espace multi-transport | © DR

La Gare Rurale de Demain 2010 | DTA, De L'Aire & 27<sup>e</sup> région | Aire de covoiturage | © DR

sant de près à sa relation avec sa ville ou son territoire. Dans ce cas précis, nous pouvons imaginer pousser la mobilité à son maximum en utilisant la mobilité équine ce qui la rendrait plus visible et aisément installable. Un tel projet permet de mettre en avant le fait de construire ensemble pour un avenir qui nous est commun quelles que soient les espèces. Ces outils précédemment cités, sont aussi utilisés comme prétexte à la rencontre. Les usagers voient que leur gare s'équipe, qu'on leur demande leur avis... Cela suscite intérêt et curiosité. C'est en effet dans ce genre de communes que les nouveautés et la mise en place d'un nouveau projet se diffusent très rapidement par le bouche-à-oreille typique de nos villages où tout se sait. Les designers conscients de ceci, usent de cette effervescence citoyenne afin de faire émerger des questions du quotidien : « pourquoi cette installation ? » « ce serait mieux si... », « ah je pourrais peut-être ajouter cela pour... », « comment ça fonctionne ? », autant de questionnements et remarques qui semblent insignifiants mais qui sont bien souvent le point de départ de ces projets. Sans l'habitant et son avis, le projet n'a pas de sens ne s'inscrivant pas dans le territoire et dans la vie de ceux qui le peuplent. Aller au contact des populations pour co-créeer est une manière de prendre à partie les usagers mais aussi les institutions ou associations.

Il s'agit ici d'une nouvelle manière de faire du design prenant en compte les besoins de chacun pour un design juste par la participation. Concernant donc la réintroduction du cheval en ville il semble nécessaire de faire le pas vers des personnes n'ayant quasiment jamais eu ce contact avec l'animal. La consultation auprès des citoyens pour ce projet place le designer comme un intermédiaire pour créer ce contact nouveau entre l'homme et l'animal dans des espaces actuellement non adaptés à cette rencontre. Le très connu Collectif ETC utilise à ce sujet un outil qui sait se faire remarquer, c'est le court-métrage. Ce moyen va au-delà d'un témoignage de projet, il per-

met au collectif d'attirer l'utilisateur. Les caméras sur un marché étonnent, les passants se prennent au jeu ou pas du tout. Ce qui compte c'est qu'ils se posent des questions. Cet outil a largement été utilisé par le collectif dans leur projet « Glace à la Fourme » visant à revitaliser un quartier d'une petite ville. Les designers ont d'abord réalisé une analyse et un diagnostic des lieux et du quartier en question d'une part pour se familiariser avec l'espace de travail mais aussi pour connaître les acteurs potentiels de leur projet. Puis ils ont utilisé le principe du court-métrage mettant en scène les habitants eux-mêmes dans leur propre ville dans leur propre cadre de vie. Dans ce scénario leur but était d'inciter un étranger à s'installer dans ce quartier alors inactif. Ainsi le collectif a mis en place des installations temporaires comme des bancs et une guinguette pour le rendre plus attrayant. L'outil court-métrage est un outil de représentation pouvant là aussi être utilisé pour la réintroduction du cheval en ville. En effet il permet de montrer les possibles et son impact représentatif permet aux usagers de se projeter dans un futur plus ou moins proche. En cela il est possible de construire un lien nouveau entre les habitants et les chevaux mais aussi un nouveau lien entre les habitants et leur cadre de vie qui évolue sous leurs yeux sans qu'ils ne soient passifs. Combiner ces différents outils de médiation permet de rendre un quartier vivant le temps du projet mais lui fait reprendre de l'importance aux yeux de ceux qui y vivent. Pour le projet du Collectif ETC, ce qui était à la base temporaire est aujourd'hui devenu pérenne comme les mobiliers initialement conçus pour le court-métrage. Nous assistons ici à une étroite collaboration entre designers et habitants. On allie les compétences du designer d'espace (analyse des lieux...) aux réactions, avis, compétences, participations des citoyens. En fait on allie regard critique et expérience de l'utilisateur afin d'aller au-delà d'une création de forme mais bel et bien vers un changement d'attitude.



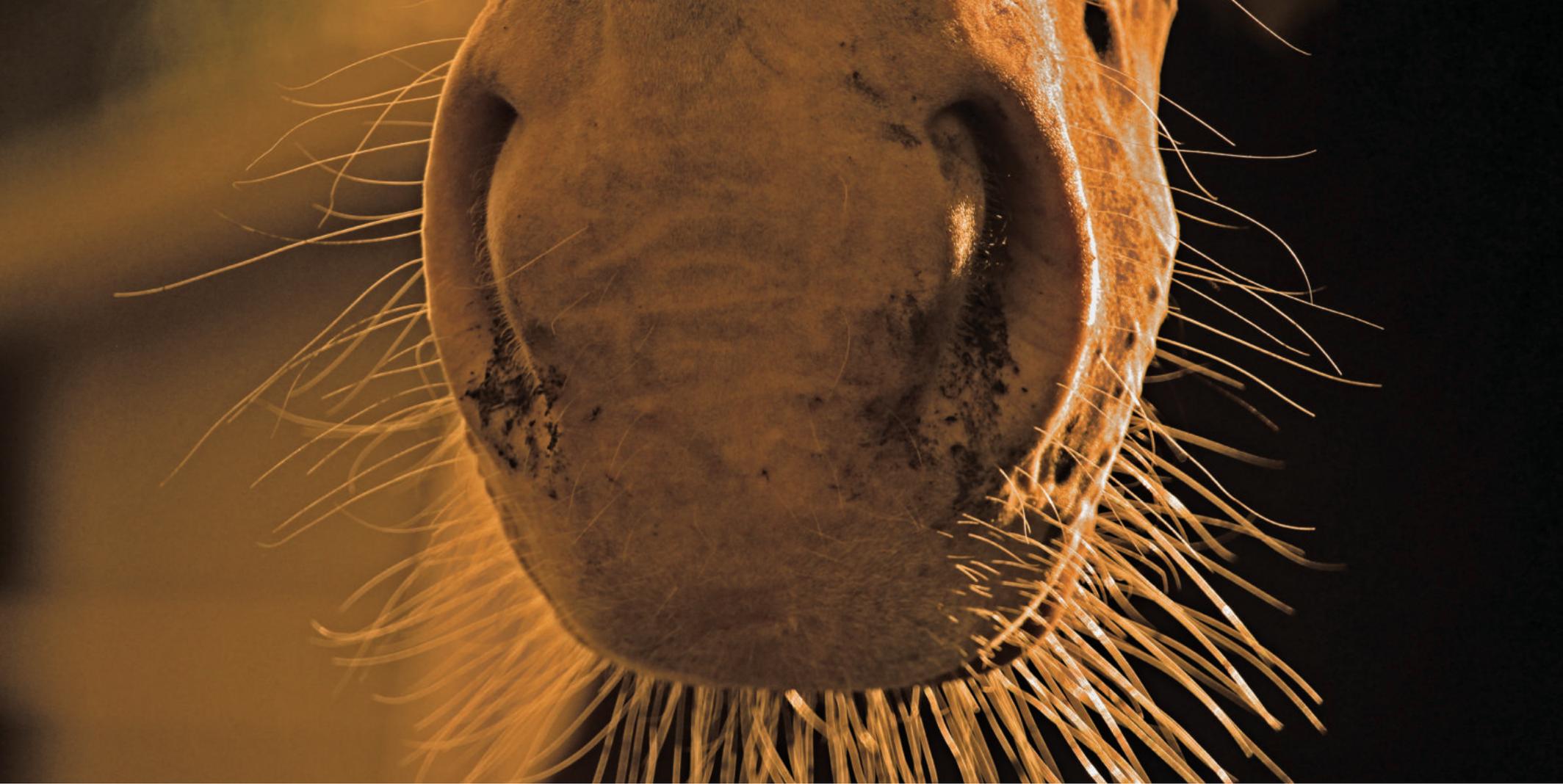
*Glace à la Fourme* 2013 | Collectif ETC | Mobilier temporaire pour le court-métrage | © DR

*Glace à la Fourme* 2013 | Collectif ETC | 3<sup>e</sup> étape du projet : proposition de projets réels | © DR

Ces deux opérations usent de principes créatifs largement utilisables pour un projet de réintroduction de la mobilité à cheval en ville puisque qu'ils s'inscrivent tous trois sur un territoire en particulier pour améliorer le cadre de vie des habitants. Ainsi les principes de consultation, de co-conception amenant à l'échange entre les acteurs du lieu, créant des rencontres, permettent d'extraire des informations et des avis variés des habitants pour finalement revitaliser ces territoires.

Que ce soit par l'échange de livres, par des questionnaires, des installations temporaires ou encore des courts-métrages, le projet proposé par les designers devient une alternative en constante mutation mais viable puisque proche des besoins des citoyens. Ce genre d'immersion créative est applicable au projet que ce mémoire met en lumière. Ainsi, l'utilisation du cheval comme moyen de transport collectif ayant des répercussions sur nos trains de vies et sur l'organisation spatiale de nos villes, serait l'occasion de requalifier nos espaces. Et cette requalification serait aussi une manière de réintroduire une mobilité douce liée à la traction animale. Le cheval peut-il aider à repenser les espaces publics pour encourager les personnes à se rencontrer et communiquer entre elles ?

Là où la voiture sclérose nos espaces mais aussi notre capacité à penser autrement, le transport en commun par le cheval propose d'ouvrir notre esprit à d'autres perspectives. Au-delà de changer nos habitudes et notre manière de parcourir l'espace, ce projet de recherche en design quant à la réinsertion du cheval en ville invite à repenser nos relations inter-espèces en vue d'un futur écologiquement et socialement viable et désirable.



**2 | Une alternative désirable  
pour demain**

Page précédente :  
*Détail*, 2015 | Châteauneuf-sur-Loire |  
© Juliette Géron

# Réintégrer le cheval au quotidien pour repenser nos liens inter-espèces

Depuis la fin du Néolithique, l'animal ne cesse d'exister dans nos vies seulement il n'a pas toujours été perçu, considéré et vécu de la même manière selon les époques. En fait, l'évolution de la société humaine a depuis longtemps influencé et conditionné ce lien avec l'animal qu'il est question de revaloriser dans cette recherche en design. Nous pouvons parler de revalorisation car notre époque contemporaine a rendu, depuis l'apparition des premiers engins motorisés, obsolète le bénéfice que l'animal nous apportait le passé.

*« [...] le rapport contemporain à l'animal (c'est-à-dire presque exclusivement celui apprivoisé) se présente comme un espace désorienté et informel, sans tâche commune à élaborer, le jeu et la promenade étant fort éloignés de compétences pratiques véritables. Ainsi, désormais, le rapport est indéterminé : de simple co-présence, et de nature affective et esthétique, dans une sorte de vis-à-vis ou de côte à côte sans objet déterminé et orientant. »*

Cette citation met en avant notre perte de lien avec l'animal<sup>17</sup>. Comme nous l'avons vu précédemment l'animal et tout ce qui y touche comme les métiers d'élevage, de travail du cuir ou de la découpe, a été repoussé voire aboli de nos paysages urbains dans un souci sanitaire et politico-économique. Ce fait contemporain est bel et bien le signe d'une passivité humaine face à l'animal. Avant on travaillait avec l'animal. Sa présence professionnelle dans notre monde induisait donc une connaissance de l'animal bien plus qu'une simple conscience de son existence. Il existait un « savoir-faire animal ».

17

Jean-Luc Guichet (philosophe français) lors du Colloque *L'évolution des relations entre l'homme et l'animal* Une approche transdisciplinaire, 2011

L'interaction que l'homme et l'animal entretiennent existe depuis la domestication du loup, bien avant que l'homme se sédentarise et bien avant qu'il entreprenne son activité agricole. La domestication du cheval, celle qui donne sens à ce mémoire remonte à 7 000 ans avant notre ère bien après l'avoir seulement chassé<sup>18</sup>. Son utilisation en termes de nourriture mais surtout de mobilité et d'élevage marque le début de la sédentarisation de l'homme et la création du concept d'agriculture. Ainsi, au même stade que le loup qui devint chien, le cheval a évolué pour devenir une espèce dépendante de l'homme tout comme la vache ou le cochon d'élevage. Le cheval a été dès lors considéré comme une part importante voire nécessaire au quotidien de l'homme... Le terme de « domestication » provient du latin *domesticitas* signifiant « relation, vie commune » et démontre qu'une relation est rendue possible entre l'homme et l'animal<sup>19</sup>. Seulement comment se matérialise-t-elle aujourd'hui ? Comment, en alliant transport et présence du cheval, nos relations inter-espèces ne tomberont-elles pas dans un folklore nuisant à l'animal comme cela peut être le cas avec le tourisme de masse ?

En effet nombreux sont les cas de chutes d'un cheval tractant un véhicule dû à un épuisement que nul ne pourrait supporter<sup>20</sup>. Les médias qui osent en parler et dénoncer ces pratiques abusives supposent généralement qu'il s'agisse d'un épuisement lié à la chaleur et au temps de traction de l'animal. Si nous considérons que ce sont les deux seuls facteurs entraînant parfois la mort prématurée de l'animal, n'est-il pas imaginable de créer des installations pour le cheval et son bien-être qui influeraient sur nos comportements envers cet animal ? Quels seraient les moyens pour repenser nos rapports à l'animalité et nos rapports inter-espèces et trouver un juste milieu entre notre désir de mobilité et les besoins vitaux du cheval ? C'est pour répondre entre autres à cette

18 *Histoire de l'élevage : la domestication des animaux et des plantes*, Article sur Inra.fr, 2013

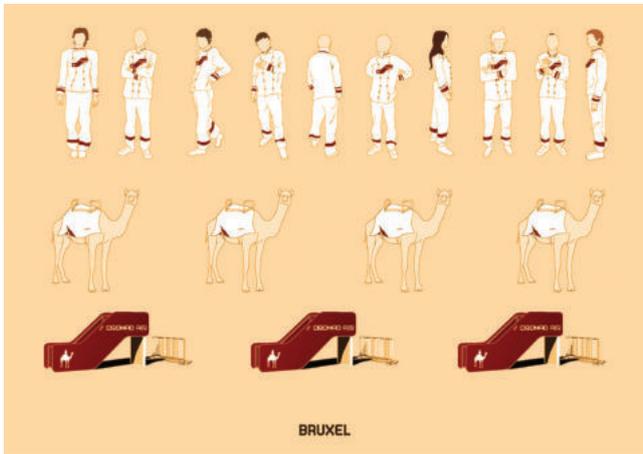
19 Alain Rey, *op.cit* p1063

20 Article «*C'est de la maltraitance animale*»: polémique à Bruges autour de la photo d'un cheval attaché qui s'effondre au sol. Journal Belge en ligne La Libre.be, 2018

question que la compagnie internationale de transport touristique Dromad Air est née. Vous l'aurez deviné il s'agit là d'une compagnie fictive créée par le collectif Encore Heureux. Le but était de susciter du débat autour des problèmes que rencontrent les animaux à cause d'un tourisme de plus en plus en quête d'exotisme. C'est d'ailleurs pour cela que la ville de Bruxelles est un lieu particulièrement bien choisi car leur législation concernant l'usage des animaux pour le loisir des hommes est bien moins sévère qu'en France comme en témoigne cette vidéo d'un manège pour enfant avec de vrais poneys<sup>21</sup>. En utilisant donc des vrais dromadaires dans les rues de la ville pour dénoncer ces questions d'éthique, le collectif propose aux heureux tirés au sort de prendre place sur le dos de ces géants. Pour faciliter l'accès à leur bord, des membres de l'équipage tout de blanc et rouge vêtus font monter les passagers par des embarcadères créés à cet effet. Le nom de la compagnie, les embarcadères mais aussi les costumes nous plongent dans un univers décalé et surréaliste afin de témoigner et de dénoncer une déshumanisation liée à notre société qui impacte directement l'animal. Ce rôle attribué à l'animal doit ainsi être cadré pour ne pas plonger dans ces travers que le collectif met en avant dans ce projet. Nous sommes en présence d'une action visant à utiliser les préoccupations pour la condition animale comme un outil et un levier de contestation d'un modèle de développement qui n'est plus adéquat mais aussi comme fer de lance d'une transition écologique.

Ainsi, bien que le cheval ne véhicule pas la même image exotique que le dromadaire, il n'en reste pas moins un animal victime de son succès notamment pour les loisirs. C'est de cette image qu'il faut à tout prix se détacher si l'on veut imaginer vivre en communauté avec lui. Le cheval, tout comme la vache ou le cochon, sont trois espèces ayant évolué avec et pour l'homme, par l'homme ( pratiquant la sélection et l'élevage ).

21 Vidéo. *Un carrousel de poneys vivants indigne les défenseurs des animaux en Belgique.*, Article du journal SudOuest.fr, 2018



*Dromad Air*, 2003 | Collectif Encore Heureux | Photographie prise lors du Festival Recyclart : ville tourisme et réalité | © DR

*Dromad Air*, 2003 | Collectif Encore Heureux | Modélisation des costumes et accessoires | © DR

Même s'ils ne sont pas sauvages, leur préservation dépend de lui et de ses activités. Pourtant il est difficile d'imaginer que parmi ces animaux, que nous considérons comme communs, certaines races sont en voie d'extinction. À titre d'exemple, concernant l'espèce équine, la race Ardennaise entre dans une phase de déclin bien que ce fût l'une des races les plus largement utilisées pour cultiver la terre et tracter les anciens tramways<sup>22</sup>.

Le cheval, était autrefois considéré comme une machine et nous nous sommes largement inspirés de sa morphologie pour le soulager de certaines tâches pénibles en créant des machines qui lui ressemblent. En totale opposition à cette vision de l'animal, la pensée antispéciste - courant philosophique apparu dans les années 1970 et étant encore aujourd'hui très d'actualité voire même plus que jamais présent - cherche à éliminer la notion d'espèce pour que l'homme considère l'animal comme son égal. Ainsi cela tend à nous faire considérer autrement nos rapports - peut-être de manière très radicale - car il objecte une appartenance à une espèce en particulier. En cela les antispécistes estiment que la notion d'espèce n'est pas un facteur pouvant déterminer la manière dont nous devons traiter l'animal. En d'autres termes, ni l'homme ni l'animal ne sont supérieurs, ils sont traités d'égal à égal quelle que soit leur nature. L'antispéciste critique le spéciste qui « utilise » l'animal d'une manière qui n'est, selon lui, pas acceptable : et s'il s'agissait d'un homme à la place de l'animal ? Si ce mouvement est encore aujourd'hui très présent comme en témoigne aussi le mouvement végan, ce n'est pas sans raison. Ils cherchent à élargir l'éthique à l'animal car nous faisons preuve actuellement d'un rapport brutal à l'animal considéré comme un objet (il suffit de visionner les vidéos de l'association L214 pour comprendre la cruauté dont l'homme peut faire preuve). En cela ce projet de réintroduction du cheval en ville prend une part importante dans un positionnement antispéciste.

22

*Nos animaux et nous - le cheval*, Documentaire Arte, 2018

Seulement la pensée de ce mouvement est insuffisante pour repenser nos liens inter-espèce car l'antispécisme semble faire preuve d'une idéalisation grossière de l'animal et de notre relation avec ce dernier. Il est idéalisé à l'excès et deviendrait presque notre supérieur.

Nous sommes en présence donc de différentes positions face à l'animal et donc à sa place dans notre société à nos côtés. D'une part l'animal comme simple objet voire même considéré comme une machine sans esprit qui pose actuellement des soucis de morale et d'éthique. D'autre part une considération maximale et tout aussi radicale concernant l'animal où il serait question d'imposer des droits fondamentaux<sup>23</sup> tels que :

*« [...] nous ne devons plus manger les animaux, ni les enfermer, ni les torturer, ni en faire le commerce. »*

Nous comprenons donc bien que ces deux positions ne sont pas en accord avec les enjeux actuels, l'une sans morale et l'autre avec un surplus... Ainsi connaissant ces deux postures imparfaites, nous sommes dans l'obligation d'y trouver un juste milieu et c'est ce juste milieu que cherche à trouver cette recherche en design. Après avoir surexploité l'animal et après l'avoir totalement abandonné (par peur de le faire souffrir d'un côté mais aussi par désintérêt de l'autre) nous pouvons imaginer le réintégrer dans nos vies en respectant la sienne. Cela peut donc passer par exemple par l'introduction du cheval dans nos vies et villes avec le principe de mobilité douce. Il serait ainsi une aide de l'animal envers l'homme qui nécessiterait une aide en retour de l'homme à l'animal. Instaurer le transport en ville au quotidien permettrait d'engager un système de réciprocité entre homme et animal au sein de nos paysages ruraux et familiaux.

Le but est de co-concevoir le monde de demain peut-être à

23

Aymeric Caron (journaliste & politique français). *Antispéciste, réconcilier l'humain, l'animal, la nature.* p. 11, 2017

travers une nouvelle forme communautaire. Une communauté hybride que D.Lestel a déjà étudiée et qui semble être le signe d'un changement de paradigme envers l'animal et envers notre écosystème que nous partageons<sup>24</sup>.

*« L'animal n'est pas seulement une espèce de robot sans âme, capable de fonctionner de façon plus ou moins efficace en traitant l'information de son milieu et en suivant des stratégies optimales, ou en réagissant avec plus ou moins de rigidité à des enchaînements de stimuli simples. Il est aussi une créature hybride avec laquelle l'humain entretient une multiplicité extraordinaire de relations, des plus superficielles aux plus complexes, qui l'engagent au plus profond de ce qu'il est et de ce qu'il croit être. L'animal n'est donc pas seulement l'objet de la zoologie ou de l'ethnologie. »*

24

Dominique Lestel (philosophe français). *L'animalité, essai sur le statut de l'humain,* p. 43, 1996



# Le cheval : un acteur social pour une nouvelle économie

« Tu deviens responsable pour toujours de ce que tu as apprivoisé »

Cette phrase du renard au Petit Prince illustre parfaitement que nous ne pouvons pas espérer de retour en arrière où l'animal ne serait pas dépendant de nous<sup>25</sup>. Il n'est pas possible de renier cette domestication, et il est nécessaire d'imaginer notre système en fonction de ce lien inéluctable construit entre homme et animal. Nous sommes responsables de l'animal, c'est en cela que la question du quotidien est importante : avoir un animal c'est une responsabilité qu'il faut assumer tout au long de sa vie. Si nous prenons l'exemple des SPA, nous constatons que toute l'éducation de l'homme est à faire concernant ses engagements lors de l'acquisition d'un animal que nous ne devons pas abandonner si nous avons une éthique. Il s'agit là de freins qui semblent proportionnellement important plus l'animal est gros. Réintroduire un cheval en ville n'est assurément pas une mince affaire, un cheval demande beaucoup d'entretien que ce soit au quotidien (pailler un box, le nourrir...) ou plus temporairement avec des visites vétérinaires. Il s'agit d'un investissement de temps quotidien mais aussi financier. Et impose de plus un savoir et un savoir faire quant aux besoins de cet animal. Un cheval mange à longueur de journée, pour un cheval de trait comme l'ardennais, il faut entre 6 et 10 kg de foin par jours répartis en plusieurs repas sur la journée selon sa morphologie et son métabolisme. Il faut donc beaucoup de place pour qu'il puisse subvenir à ces besoins vitaux puisqu'il mange au pré en moyenne 200m<sup>2</sup> d'herbe/jour soit un peu plus de 7 hectares/an pour un cheval. Dans le cadre d'une ville de 6000 habitants comme La Souterraine on peut compter au minimum 6 chevaux soit entre 36 et 60 kg de foin par jour (qui n'est qu'une partie de l'alimentation du cheval) et donc presque 44ha/an<sup>26</sup>.

---

25 Antoine de Saint Exupéry (écrivain, poète, aviateur & reporter français), *Le Petit Prince*, 1975

26 Catherine Malen, *Etre Cavalier Galops 1 à 4*, *Manuel Officiel De Préparation Aux Brevets Fédéraux*, 1994

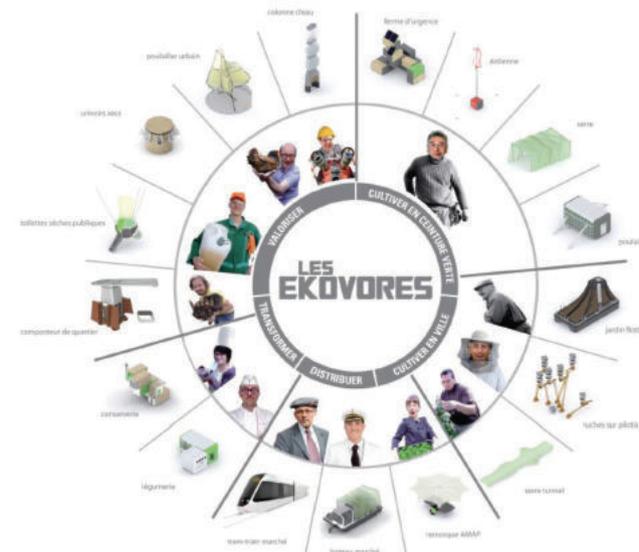
C'est pourquoi ici encore le territoire creusois se justifie dans un travail de design d'espace puisqu'il s'agit d'un département possédant suffisamment d'espaces libres pour y mettre un cheval non loin des centre-ville qui ne sont pas aussi denses qu'en région parisienne. En effet nous avons déjà des animaux en bordure de ville alors pourquoi ne pas tenter de les rapprocher physiquement de l'homme pour assumer ce lien qui existe entre ces deux espèces ? Peut-être que sa présence dans le cœur de nos villes permettra à l'homme de décélérer, de repenser ce qui est communément admis en termes d'urbanisme pour les accueillir au mieux en vue d'une intégration efficace ? Mais par quels moyens et quels sont les espaces permettant ce rapprochement dans nos villes ?

De plus, pour qu'une telle quantité de nourriture puisse être donnée aux chevaux, et sans que cela ne devienne un gouffre financier, le partenariat entre le cheval et les acteurs du territoire majoritairement agriculteurs semble possible. Cet animal produit du crottin (14kg/jour) et du fumier (36 à 40 kg/jour) autant dire que nous avons ici de quoi nourrir les champs de bon nombre d'agriculteurs pouvant, en retour, nous fournir en paille et foin en supposant qu'ils sont dans un mode de production rendant cet ajout nécessaire et bénéfique pour eux. Quoiqu'il en soit, il faut penser à tous ces liens entre les différentes activités du territoire qu'il est possible de faire car plus de personnes seront mobilisées moins le travail sera pénible. C'est entre autres parce que ces partenariats n'ont pas été établis que certaines communes ont abandonné ce moyen de transport... La solution pour continuer à faire vivre ce moyen de transport serait, selon les anciens employés municipaux, qu'une compagnie privée s'en charge. Il s'agit ici d'une réponse bien trop facile pour se dédouaner d'une tâche de plus à accomplir : s'occuper d'un animal qui n'est pas forcément le sien... En effet la société privée a besoin de consommateurs pour être rentable or un tel projet ne met pas en avant cette

quête du profit monétaire mais tend à générer un nouveau système basé sur des ressources et des bénéfices communs autre que l'argent pour mettre en place un service utile pour tous et non pas accessible à une certaine classe de la population. C'est dans ce cas que l'outil *plan climat* et même l'*agenda 21* d'une commune entrent en jeu. Ces outils de planification sont des projets liés au développement des territoires selon les enjeux écologiques et sociétaux du 21<sup>e</sup> siècle. Leur intérêt est de sensibiliser, d'informer et de mobiliser une majorité d'acteurs de chaque territoire pour concrétiser des actions locales en accord avec un contexte précis. En fait il s'agit d'une approche collective et globale dans un souci d'avenir commun. C'est pourquoi cet agenda 21 est un bon support pour intégrer un projet de mobilité équine dans un territoire et pour lequel la commune peut et doit s'investir.

D'un point de vue pratique qui touche finalement au design global éco-responsable et éthique, la réinsertion du cheval en ville peut permettre de créer de l'emploi sur un territoire où les postes à pourvoir se font rares et peut aussi permettre de créer du lien entre les différents acteurs d'un tel projet. Créer de l'emploi et du lien peut en effet être un moyen pour revaloriser un territoire rural dont on a tendance à oublier ses richesses. Les Faltazi ont eu, en connaissance de ce nouvel enjeu, une idée de « projet-système » notamment à travers leur projet des Ekovores. Il ne s'agit pas seulement d'un projet de design, mais plutôt d'un système global s'inscrivant dans un cycle local, circulaire et résilient pour alimenter la ville. Le but est de répondre aux problèmes de connexion des initiatives locales en mettant en place un réseau et en utilisant le design comme prétexte à créer du sens et du lien social autour des questions écologiques dans l'aménagement urbain. Le projet a commencé par la création d'une nouvelle génération de composteurs de quartier ouverts à tous et connectés pour en voir l'évolution. Il faut bien commencer quelque part pour entamer

une sensibilisation des habitants afin de leur faire adopter une nouvelle manière de vivre et de consommer. Ainsi ils ont pu créer une cartographie des acteurs de ce projet pour aller plus loin que la création d'un composteur et tendre vers une nouvelle économie plus vertueuse. On peut parler d'économie vertueuse car elle n'est plus seulement basée sur un gain d'argent mais elle met en avant les compétences de chacun. C'est ce que l'on peut voir sur le schéma de droite : l'apiculteur local peut développer avec les designers des ruches sur pilotis pour trouver une manière de cultiver en ville, le conducteur de tramway développe son activité avec un principe de tram-train marché pour rendre les produits cultivés plus accessibles, l'agent d'entretien facilite son travail en s'occupant d'urinoirs secs dans un but de valorisation des déchets... Chaque corps de métier semble avoir sa part du travail. On assiste à une mutation de nos espaces urbains, ainsi nos métiers doivent évoluer avec pour proposer de nouveaux dispositifs et penser la ville comme un cycle renouvelable (cultiver - distribuer - transformer - valoriser - cultiver...) Que ce soit par un premier dispositif simple ou par un recensement humain, les designers démontrent la viabilité et les potentiels existants pour faire évoluer nos sociétés positivement. Ainsi, en plus de permettre la création d'emplois autour du cheval, cette recherche en design pourrait rendre l'accès au centre bourg plus aisé. La Souterraine, bien qu'étant une ville vivante - plus que certaines autres en Creuse - pourrait grâce à ce nouveau moyen de déplacement augmenter un peu plus son attractivité notamment pour les commerces du centre bourg. L'idée pourrait être de permettre aux personnes souvent excentrées de pouvoir se rendre dans le centre sans utiliser la voiture. En effet ce moyen de locomotion se positionne comme le juste milieu entre la marche à pied (qui peut être épuisante car le paysage creusois est très vallonné) et l'utilisation de la voiture (les distances sont trop courtes pour justifier l'usage de ce moyen



*Les Ekovores, 2010 | Faltazi | Acteurs et installations sur le territoire | © DR*

*Les Ekovores, 2010 | Faltazi | CS5/Neighborhood/Composter | © DR*

de transport). Le facteur principal évoqué comme un frein précédemment est celui du manque d'infrastructure adapté pour mettre en place ce service ou du moins, pour en faciliter son usage quotidien, que ce soit pour le cheval comme pour les usagers, ou encore pour le meneur et les palefreniers. En effet dans cette recherche en design le but est de pallier à ces manques afin que cette pratique soit démocratisée. Sans ces aménagements, la question de l'accessibilité au service est remise en question. Cette cohabitation semble aujourd'hui pouvoir passer par le fondement du lien entre l'espèce humaine et l'animal à savoir le travail<sup>27</sup>.

« *Les liens de l'homme aux animaux étaient jadis toujours plus ou moins déterminés et spécialisés : le rapport premier de l'homme à l'animal était technique, professionnel ou quasi professionnel, s'inscrivant dans la sphère du travail et supposant une connaissance concrète des animaux.* »

Comme J-L.Guichet le montre ici, le travail a son importance, il est majeur dans notre société où l'économie est reine<sup>28</sup>. Il s'agissait du lien le plus fort que nous entretenions entre les deux espèces puis comme nous l'avons vu bon nombre de tâches réalisées avec l'animal n'existent plus actuellement. Cette disparition est sans doute le signe d'une ouverture pour redéfinir nos rapports professionnels d'où la proposition d'une instauration d'un transport en commun hippomobile. D'ailleurs concernant l'animal domestique d'élevage, Jocelyne Porcher nous dit que « Pour les animaux eux-mêmes, l'environnement « naturel » c'est le travail. Les animaux d'élevage vivent dans deux mondes : leur monde propre de cochon ou de vache et le monde humain du tra-

27 Jean-Luc Guichet, *op.cit.*

28 Corine Pelluchon (philosophe française), *L'animal est l'avenir de l'homme (2/5) : Répondre à l'appel des animaux*, émission France culture « Matière à penser », 05/02/2019

vail. » Il est évident donc que la cohabitation pour l'animal domestique et/ou d'élevage avec l'homme est largement envisageable, s'il est fait dans un respect mutuel ce qui n'est pas souvent le cas dans le domaine de l'élevage intensif. La production de matière animale est une industrie qui appauvrit les paysans en plus de détruire l'environnement et les animaux d'élevage car elle a pour seul objectif de « nourrir le monde solvable »<sup>29</sup>. Le métier d'éleveur, et le lien entre l'homme et l'animal à travers le travail sont en mutation. En cela cette recherche s'appuie sur une conscience actuelle de changement dans nos métiers pour pouvoir déterminer quel « travail » peut faire l'animal aujourd'hui dans notre société contemporaine. L'optique est de redéfinir à la fois nos rapports d'espèce à espèce au travail, mais permet aussi d'autre part de repenser nos fonctionnements de vie autour de l'animal. Aujourd'hui nous lui attribuons deux rôles distincts : le rôle de distraction ou de loisir, et le rôle de production de nourriture et de gain d'argent. C'est une pensée très occidentale influencée par les religions mais aussi certaines théories philosophiques (Kant et Descartes) qui entraînent une coupure car nous distinguons animalité et humanité. L'homme aura toujours du mal à abandonner sa domination sur l'animal et à ne plus penser les composantes de notre monde comme lui appartenant<sup>30</sup>. C'est entre autres pour cela que notre planète est actuellement menacée comme tout être y vivant d'ailleurs. Mais cela résulte aussi d'une méconnaissance de l'intelligence animale et donc une ignorance des possibilités que nous offre le travail à ses côtés au-delà de la production animale. C'est parce que nous peuplons tous deux le même espace qu'il est nécessaire de trouver une nouvelle manière de travailler ensemble et une nouvelle organisation sociétale. Lui permettre de s'insérer d'une autre manière dans nos quotidiens en lui donnant un autre rôle tel que l'instrument de la mobilité humaine pourrait nous permettre de vivre avec lui et de le rendre souhaitable.

29 Jocelyne Porcher (sociologue & zootechnicienne française, directrice de l'INRA), *Vivre avec les animaux, une utopie pour le XXIe siècle*, p.62, 2014

30 Yves Christen (biologiste & journaliste scientifique français), *L'animal est l'avenir de l'homme (1/5) : Humanité, Animalité : où sont les frontières ?* émission France culture « Matière à penser », 04/02/2019



# Penser une nouvelle organisation du travail collectif pendant toute une vie

Le concept de « communauté hybride » comme la décrit D.Lestel dans son essai *L'animalité*, c'est-à-dire de manière descriptive et non comme une prescription, semble pouvoir initier et créer les fondements d'une nouvelle organisation entre hommes et animaux. L'animal vivant dans le même monde que le nôtre et étant lui aussi doté de capacités cognitives et de capacités sociales, il interprète et agit avec ce qui l'entoure tout comme nous, êtres humains. Nous pouvons ainsi espérer travailler avec l'animal seulement si nous le comprenons. En cela, si nous repensons notre société comme une « communauté hybride », nous nous engageons à avoir une relation avec lui qui peut faire évoluer chacun d'entre nous. Seulement ce positionnement se heurte à la tradition cartésienne qui part du postulat que notre apparition sur Terre dépend d'êtres divins et qui nourrit une thèse affirmant que l'animal ne serait qu'un assemblage de pièces, telle une machine et ses rouages, dénué de toute conscience... Cette hypothèse, nous l'avons vu, n'est pas en accord avec les enjeux éthiques actuels et c'est pour cela qu'une nouvelle forme communautaire est à penser.

Considérant donc l'animal comme notre égal, ce travail de design pose effectivement ses fondements sur un bénéfice à double sens. En d'autres termes, pour que l'homme puisse voir ces modes de transports par la traction animale acceptables et participer à la redéfinition de la place de l'animal il est nécessaire de penser comment l'homme peut tirer parti de l'animal mais aussi ce qu'il peut lui offrir en retour. Il faut, pour une intégration effective, que l'homme reçoive de l'animal.

*« Animaux et éleveurs sont impliqués dans un cycle du « donner-recevoir-rendre » à l'échelle d'une vie d'homme et d'animal mais aussi à l'échelle de la vie d'un troupeau et d'une famille. »*



*Jardins et prés collectifs, 2018* | Recherches personnelles pour le macro-projet | © Juliette Géron

*Compostage du crottin, 2018* | Recherches personnelles pour le macro-projet | © Juliette Géron

Donner pour recevoir, don contre-don, c'est ce que M. Mauss nomme le « cycle du donner-recevoir-rendre » préalablement pensée pour les hommes entre eux et qui tend à évoluer selon J. Porcher qui intègre l'animal à ce cycle<sup>31</sup>. Ce principe novateur instaure donc une interdépendance entre les êtres et impose un lien social permanent. Cela permet de structurer cette nouvelle forme de communauté et permet de cadrer la nature de nos échanges d'une espèce à l'autre. D'un point de vue pratique, ce concept peut prendre forme de manière physique et spatiale. En effet comme énoncé plus tôt il est question ici de faire entrer l'animal dans nos cœurs de villes notamment dans des villes où la place est disponible. Ainsi pourquoi ne pas imaginer des espaces collectifs mettant en lien le cycle de vie animal et le cycle de vie humain ? Ce genre de lieu dans une ville pourrait s'inscrire au même stade que le composteur des Faltazi, comme un prétexte. C'est le type de lieu fédérateur et dans lequel nous pouvons rencontrer, apprendre et partager des savoirs. Ainsi que ce soit un lieu sur la thématique de la nourriture ou de la gestion des crottins ces espaces cherchent à rassembler autour d'une cause commune afin de démocratiser la présence du cheval en ville. Intégrer le cheval et son cycle dans nos villes c'est intégrer sa nourriture et surtout son crottin dans des paysages urbains hygiénistes... Un rapport au déchet qui peut freiner considérablement ce projet car il implique forcément le voisinage. Comment pouvons-nous donc intégrer ce cycle vital à l'urbain qui l'a, nous l'avons vu, repoussé ? Comment inscrire cette matière première dans ce principe de don contre-don ?

Il s'agit en effet d'une nouvelle structure d'échange visant à faire évoluer nos villes et vies. Il est ainsi nécessaire d'en comprendre sa gymnastique dans les moindres détails car le don n'existe pas uniquement pendant une courte durée mais doit s'inscrire dans le cycle entier d'une vie qu'elle soit animale ou humaine. Mais l'animal peut-il donner en retour de la place que lui accorde l'homme dans son cadre de vie

31 Jocelyne Porcher, *op.cit.*, p.34

quotidien ? N'existe-t-il pas une limite à cette notion de don ? C'est-à-dire, n'y a-t-il pas un moment où le don contre-don ne peut plus être réalisé ? Un moment où soit l'homme soit le cheval ne peut pas donner en retour ? L'un des deux serait-il capable d'accepter de devoir donner plus que l'autre ? Dans ce cas où l'un donnerait plus à l'autre, nous pouvons évoquer le projet photographique *Life Support* de Revital Cohen et Tuur Van Balen mettant en scène un scénario provocateur pour finalement comprendre ce qui est moralement permis envers les animaux. Ce travail positionné dans un contexte biotechnologique vise à mettre en lumière des pratiques de santé inhumaines à travers l'usage d'animaux transgéniques comme dispositif de survie pour l'homme. Utiliser ainsi des animaux à la retraite (ou non d'ailleurs) s'apparente clairement à du recyclage. Ils sont soumis à l'extrême à l'homme qui leur permettrait de continuer de vivre. Ici on voit que l'équité n'est pas de mise et c'est l'illustration même d'une absurdité qu'il faut éviter pour intégrer le cheval dans nos vies. Ce projet manifeste soulève des questions d'éthique concernant le potentiel partenariat entre l'homme et le cheval et pose en effet une question fondamentale permettant de définir les limites du don contre-don de notre nouvelle communauté hybride : l'animal est-il seulement un instrument ou mérite-il d'avoir une vie propre en dehors de l'utilité qu'il a pour nous ? Ainsi, une fois que l'animal a rempli sa part du travail, que se passe-t-il après ? Que devient l'animal une fois l'âge de la retraite atteint ?

Le terme « retraite » n'est en effet pas seulement utilisé pour les personnes âgées, on utilise couramment ce terme dans le milieu équestre pour signifier que le cheval n'est plus en capacité de tracter ou de porter des gens sur son dos. Il termine le plus souvent sa vie au pré, cependant beaucoup d'entre eux et notamment les chevaux de course rendent leur dernier souffle entre les murs d'un abattoir dès qu'il ne satisfait plus nos en-



*Life support*, 2008 | Revital Cohen + Tuur Van Balen | Respiratory Dog | 84 x 60cm | © DR

*Life support*, 2008 | Revital Cohen + Tuur Van Balen | Respiratory Dog schema | © DR

vies en termes de loisir<sup>32</sup>. Quel sera le rôle de l'animal jusqu'à sa mort une fois la retraite atteinte ? Nous sera-t-il encore d'une quelconque aide ou simplement une bouche à nourrir ? Quelle mort pouvons nous leur offrir ?

Cette alternative viable pour l'équilibre de la planète, homme ou animal, chacun peut et doit bénéficier d'une belle fin de vie. Cela découle tout simplement du respect qui est instauré dans la phase de travail développée plus haut avec le principe du don contre-don. Ainsi si nous inscrivons le cheval dans cette logique d'économie circulaire, il ne doit pas en sortir une fois l'âge de la retraite atteint. Pour une pensée globale de ce nouveau système, il est nécessaire donc de lui trouver un autre rôle en adéquation avec nos besoins et ses capacités physiques et mentales. Pourquoi ne pas imaginer un cheval thérapeute ou encore un cheval pouvant s'inscrire dans un programme de réinsertion sociale bien qu'il faille accepter de lui offrir une retraite au pré ? Autant de possibilités qui ont d'ailleurs déjà été testées grandeur nature. Il y a peu une vidéo d'un cheval nommé Peyo tournait sur les réseaux sociaux<sup>33</sup>. Ce cheval est autorisé à entrer dans les hôpitaux pour rendre visite aux patients afin de détecter des tumeurs et même la mort comme les chiens connus pour détecter les cancers. L'association *Les Sabots du Cœur* est composée de 150 chercheurs et soignants afin de suivre les patients et de faire de cette expérience une réelle étude scientifique orientée selon cinq axes (pédiatrie, psychiatrie, gériatrie, Alzheimer et soins palliatifs). Nous pouvons voir dans cette vidéo des patients apaisés, qui changent positivement de comportement verbal et non verbal, ou encore qui retrouvent la mémoire ou arrivent à se lever pour aller voir le cheval alors qu'ils n'avaient pas marché depuis plus de deux ans... Aujourd'hui concernant cette expérience les résultats sont de l'ordre de la constatation tel que des améliorations des troubles du comportement, ou encore des stabilisations des rythmes cardiaux, une amélio-

32 Vidéo L214, *La mort violente des chevaux à l'abattoir Viande Nature Jura* 2018

33 Vidéo Equideo, *Peyo, cheval de cœur*, 2018

ration de la mobilité, et même une diminution de la prise de morphine et d'anxiolytiques. La zoothérapie est une méthode thérapeutique concrétisée par le psychiatre américain Boris Levinson en 1953 car ce n'est en effet pas une pratique à la mode, l'usage de l'animal pour soigner des troubles mentaux et/ou moteurs semblerait exister depuis le IX<sup>e</sup> siècle en Belgique. En fait la thérapie assistée par l'animal est une nouvelle approche de la thérapie plutôt qu'une technique ou une pratique à part entière. Comme nous l'avons vu précédemment (p.47), l'animal se fait le médiateur entre le patient et son médecin<sup>34</sup>.

*« Ainsi, le thérapeute travaille avec l'animal, considéré ici comme un adjuvant thérapeutique et faisant donc partie intégrante du processus de traitement. Par conséquent, il ne s'agit pas simplement de la présence d'un animal dans le cadre d'une thérapie, mais bien d'un travail qui se base sur l'interaction entre le thérapeute, le patient et l'animal. Les bienfaits de la présence de l'animal ne consistent alors pas seulement dans l'activité qu'elle permet, mais surtout dans la mise en évidence par le thérapeute des capacités que le patient démontre avec l'animal. »*

Ainsi si l'animal, après nous avoir déplacés, peut nous soigner ou nous accompagner dans nos derniers jours il se retrouve inscrit dans le cycle de la vie. Quoi qu'il en soit, pour introduire l'animal en ville et dans nos vies il lui faut un nouveau rôle qui réponde à nos nouveaux besoins mais qui soit aussi en adéquation avec cette urgence climatique, écologique et sociale qui nous fait face.

34 Rachel Lehotkay, Milton Orihuela-Flores, Nicolas Deriaz et Giuliana Galli Carminati, *La thérapie assistée par l'animal, description d'un cas clinique dans Médecine & Hygiène « Psychothérapies »*, 2012, Cairn.info



**3 | Remettre la ville en selle :  
une démarche globale pour  
réintégrer le cycle animal**

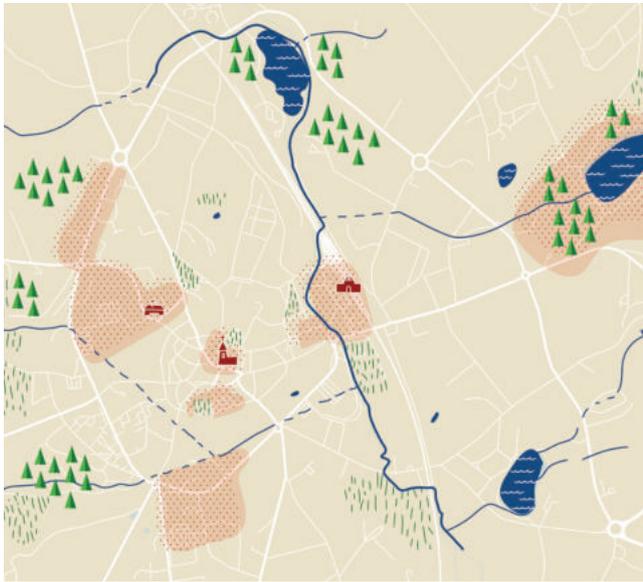
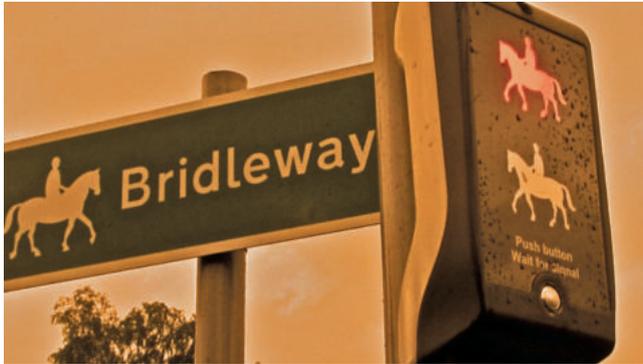
Page précédente :

*Faire ses courses à cheval*, 2019 | La Souterraine | Test grandeur  
nature : Un cheval dans la ville | © Axel Girard-Langlet

# Intégrer du non-maîtrisable dans un espace urbain figé

Comment faire évoluer un tissu urbain très construit et conditionné par la voiture ? Comment faire accepter le vivant dans un espace artificiel ? Comment faire entrer du non-maîtrisé dans un espace maîtrisé ? La question serait peut-être de faire évoluer nos codes de représentation en ville. Actuellement ceux-ci sont matérialisés par exemple par des bandes blanches au sol induisant la marche en avant, inarrêtable. Ces signes aussi bien spatiaux que graphiques influent sur le sentiment de sécurité de l'utilisateur, du conducteur. Cet exemple des bandes blanches est le plus probant puisqu'elles viennent créer visuellement un couloir de circulation que nous n'avons qu'à suivre, comme si personne ne pouvait y pénétrer. Le stop, la ligne blanche, le céder le passage, sont intrinsèques à la ville, à son organisation et donc à l'usage que l'on en fait et à notre manière d'agir en ces lieux. Ces signes colorés, ultra-normés, agissant sur notre comportement (rouge = attention, bleu = obligation...) ne laissent aucune place au changement. L'hyper-conventionnel régit nos villes mais aussi et surtout notre manière de penser et de vivre en société.

Walk'n'roll, le projet de signalétique urbaine étudié permet de reconsidérer la place du piéton et des circulations douces qui tendent en général à se réduire de plus en plus si rien n'est remis en question. En proposant un dispositif ludique et spécialement conçu pour de la mobilité lente, on donne envie de s'approprier le quartier puisque les piétons par exemple se sentent concernés par l'espace urbain et ses enjeux. Ce projet de design urbain étudie un nouveau système d'orientation afin de répondre à de nouveaux enjeux de mutation urbaine. L'un des plus importants étant notre capacité à ralentir et physiquement dans l'espace et personnellement dans nos vies en général. Cette idée de ralentir notre marche se place dans l'instant T par des graduations qui ne donnent pas une indication de distance (comme sur une signalétique classique) mais



*Pegasus Crossing*, | UK | Dispositif signalétique conçu pour les cavaliers reprenant le système du passage piéton | © DR

*Zonage du projet pour La Souterraine*, 2019 | Recherche cartographique pour déterminer des points d'intérêt et les espaces verts utilisables | © Juliette Géron

en temps, sachant d'ailleurs que les trajets conseillés par le dispositif ne sont pas nécessairement les plus courts ou les plus rapides. Cela vise *in fine* à inciter, à faire changer d'attitude les habitants qui vont grâce à cette signalétique s'habituer à chercher les infos à prendre le temps de comprendre et de contempler sans prendre le chemin le plus court. Si nous regardons ainsi l'évolution de la signalétique : nous avons par le passé des panneaux de signalétique avec plein d'informations car on avait le temps de les lire grâce à une vitesse de marche plus lente. Aujourd'hui nous avons des indications simplifiées à l'excès pour être lues et comprises instantanément en voiture. Demain il faudrait donc une signalétique visuellement simple comme aujourd'hui mais qui nécessite un temps plus lent de lecture et de compréhension des informations comme par le passé. En cela les designers remettent en question le fait que notre société est basée sur un accès à l'information immédiat qui sclérose le temps réflexif du lecteur, du regardeur, de l'usager et limite notre créativité et notre liberté d'action.

Ainsi le rôle du cheval allié à celui du designer est bel et bien de renverser cette situation sclérosée et de faire évoluer la représentation en ville pour changer notre manière de s'y mouvoir. Les zones de rencontres présentes dans certaines villes sont la marque d'un début de remise en question de la gestion de l'espace urbain. Dans cette idée ces nouvelles signalétiques et infrastructures telles que des box par exemple pourraient ainsi être implantés dans ces zones de rencontre entre piétons, automobilistes et chevaux afin de créer un lien entre les usagers. Des zones situées principalement dans le centre et dans les périphéries pour établir une liaison continue dans toute la ville comme le quartier de la gare, celui de l'église et du marché, ou encore la zone des supermarchés et même jusqu'à l'étang du Cheix pour aller s'y promener.

L'absence de signalisation dans ces zones amène à reconsidérer le partage de l'espace et agit sur le comportement du conducteur. En effet, dépourvu de son couloir entre deux lignes au sol, dépourvu de sa propre voie, il ne se sent plus en sécurité. Cela le rend conscient de ce qui l'entoure et il considère les autres usagers : il partage l'espace. Ces zones où différentes mobilités s'entrecroisent, peuvent être une manière de se réapproprier l'espace urbain collectivement notamment par cette recherche d'information et cette analyse de ce qui se passe autour. Cela amène à se questionner sur notre place personnelle dans la ville mais aussi sur nos inter-relations. Le sentiment de perturbation en résultant amène les usagers à se questionner sur leur place mais aussi sur leur pouvoir d'action dans l'espace urbain. Afin d'analyser les répercussions de cette perturbation le designer peut créer un événement. C'est le cas de ce test grandeur nature réalisé dans le cadre du macro-projet où des chevaux sont amenés en périphérie de la ville et utilisent les mêmes voies que les automobilistes pour se rendre sur des lieux centraux où les piétons sont omniprésents. L'enjeu était double : voir comment il était possible, d'un point de vue pratique, de faire nos trajets quotidiens ( faire les courses, poster une lettre, retirer de l'argent, boire un café au bar du coin...) mais aussi, d'un point de vue humain, de cerner les attentes de la population quant à un changement radical de mobilité dans leur ville et dans leur organisation de vie.

En fait ce travail avait aussi un troisième but qui était de perturber voire même de bousculer les habitants de La Souterraine dans leur quotidien pour obtenir des réactions, et les amener à (re)considérer leur cadre de vie habituellement régit par l'automobile et une ville figée. En réaction à ce test, il était facilement constatable de voir que la présence du cheval en ville est vue comme bénéfique pour la ville et le cadre de vie des habitants. Les supports utilisés tels que les questionnaires où la vidéo,



*Un cheval dans la ville, 2019* | Affiche pour annoncer la présence des chevaux à La Souterraine | 21 x 29.7cm | © Juliette Géron



*Des chevaux pour Orléans, 2018 | Recherche en photomontage pour déterminer le degré d'acceptation du non-maîtrisable dans l'espace urbain | © Juliette Géron*

*Faire le plein à la station-service, 2019 | La Souterraine | Test grandeur nature : Un cheval dans la ville | © Axel Girard-Langlet*

comme c'est le cas dans de nombreuses démarches participatives (cf. Glace à la Fourme, et Gare Rurale de Demain), permettent aux citoyens de se questionner sur ce qu'ils ne remettaient plus en question. Ces outils de réflexion et de représentation permettent au designer d'embarquer avec lui les citoyens en les incitant à se projeter eux-même et à projeter des futurs possibles ou non. Le fait de questionner amène inmanquablement à dialoguer avec les autres que ce soit les cavaliers et meneurs ou entre les habitants entre eux. Cette matinée fut l'occasion de soulever des questionnements tels que la gestion des crottins dont nous parlerons plus précisément ensuite ou encore tel que la place de l'animal et de son «exploitation» dans notre société. Mais dans l'instant présent ce fut l'occasion de recréer de la convivialité dans le centre de cette ville de campagne que nombreux trouvent de plus en plus triste notamment à cause de la voiture.



# Rendre souhaitable leur présence en ville par la convivialité

Cette notion de convivialité n'était pas le premier critère de cette recherche en design, mais elle s'est révélée comme intimement liée à cette nouvelle mobilité et au désir des habitants de changer leur cadre de vie qui ne leur sied plus. C'est ici le signe qu'un changement est opérable, du moins dans ce type de villes. Imaginons la mise en place d'une navette hippomobile permettant le transport collectif et pouvant aussi servir à livrer de la nourriture à ceux ne désirant pas se rendre en centre-ville. En plus de sa fonction pratique, cette navette se fait l'outil de médiation d'une image de changement présente dans la ville. Cela peut se matérialiser par un trajet régulier qui se voit, un trajet médiatique ; mais peut aussi s'incarner dans des zones d'attentes partagées et collectives en centre mais par extension en périphéries (arrêts de bus hippomobile, zones de livraison...). Ces nouveaux lieux de partage d'espace mais aussi de partage humain ainsi créés permettent d'injecter de la vie dans des lieux où la voiture les a machinisés ( parkings...). Des espaces verts et collectifs, pouvant être créés sur des lieux abandonnés déjà construits ou en friche plutôt que d'utiliser des espaces vierges, permettraient de désengorger nos villes, d'y faire rentrer un peu plus de nature, de respiration, et de limiter l'étalement urbain. Ces espaces doivent à la fois être une réponse à des besoins humains comme l'attente confortable, mais doivent aussi devenir des espaces répondant aux besoins de l'animal. Le designer par ces propositions formelles centrées sur les besoins de chacun, vient contrer cette déshumanisation des espaces urbains. Ivan Illich décrit à juste titre la convivialité comme «l'inverse de la production industrielle»<sup>35</sup>. En passant par la négativité de ces termes employés, Illich fait de la convivialité un but social à atteindre et largement souhaitable voire désirable. Et c'est bien là l'enjeu de cette recherche en design qui tend à proposer une nouvelle manière de concevoir nos vies

35 Quessada Dominique. *La convivialité : une relation sans Autre*, dans *Quaderni*, n°53, Hiver 2003/2004. *La convivialité, fable contemporaine*. pp. 67-80.

hyper-actives aliénées par des modes de production altérant la santé de nos écosystèmes. Abandonner la croissance n'est en effet pas imaginable si l'on ne propose rien de bénéfique aux citoyens en retour. Utiliser donc la convivialité comme atout pour aller vers la décroissance semble louable. Car en effet, cette notion de décroissance est souvent perçue comme un retour en arrière. En fait, tout dépend de la manière dont elle est mise en place. L'enjeu de projets s'inscrivant dans la sobriété et la décroissance, relève d'un processus de déconstruction puis d'une construction alternative (selon les dires de Vincent Liégey). En d'autres termes on ne retourne pas en arrière, on va en avant mais en prenant une autre direction que le chemin sur lequel nous nous situons. Ainsi, « passer de la productivité à la convivialité, c'est substituer à une valeur technique une valeur éthique, à une valeur matérialisée une valeur réalisée. » Cela offre à l'homme une possibilité de remettre en question nos systèmes de consommation et de production en tirant des bénéfices plus humains aujourd'hui impératifs. La convivialité peut aller au-delà d'un simple état si on l'aménage et si on l'incarne spatialement. Elle devient un nouvel écosystème régi selon de nouveaux rapports entre les hommes et le cheval, régi aussi selon un nouveau moyen de se mouvoir. Cette pensée globale et écosystémique mise en place physiquement dans l'espace urbain induira notre manière de vivre puisque nous vivons selon les espaces qui s'offrent à nous. C'est ce que nous avons pu comprendre en première partie de ce mémoire où l'espace tel qu'il est pensé et aménagé aujourd'hui incite l'utilisateur à prendre sa voiture qui « crée des obstacles que seule la voiture peut dépasser ». Imposer des créations d'espaces conviviaux est nécessaire.



*Prendre un café à cheval*, 2019 | La Souterraine | Test grandeur nature :  
Un cheval dans la ville | © Axel Girard-Langlet

*Des écuries ouvertes en centre-ville*, 2018 | Recherches personnelles  
pour le macro-projet | © Juliette Géron



# Le crottin : faire de sa présence un atout majeur

Comme énoncé plus tôt ces espaces ainsi créés doivent répondre aux besoins humains certes mais aussi à ceux du cheval. Et d'ailleurs cela s'étend au-delà de ces espaces mais dans toute la ville où le cheval déambule. Il y a bien évidemment les points d'eau et les points d'ombres mais il y a surtout la gestion des crottins. Le crottin est, dans notre société, considéré comme le rebut par excellence notamment par cette quête de l'hygiène. Comment donc remédier au problème généré par la superposition du propre et du sale induit par le cheval dans la ville ?

Aborder cette notion n'est pas dénué de sens à ce stade de la recherche car ce projet a pour vocation de penser l'intégration du cheval dans un cycle entier et non plus de manière linéaire. Cependant cette matière aujourd'hui tellement cachée, voire censurée, ne fait que très peu l'objet d'études. Nous pouvons généralement lire des textes évoquant le déchet ménager mais jamais l'excrément. Il est le sale par excellence puisqu'il résulte d'une action physique du rejet par le corps. Est-ce là la marque d'un profond dégoût presque tabou ou bien est-ce la marque d'un manque d'informations et d'exemples existants prouvant le bénéfice que le crottin peut nous apporter ? Pourtant le problème du déchet en général est incontournable, notamment pour les collectivités territoriales, qui est la résultante de nos habitudes de consommations. On voit en effet certaines villes mettre en place des systèmes de traitement et de valorisation de ces déchets ménagers mais rarement concernant les déjections. Rarement car il en existe comme dans la commune de Malvern en Angleterre où les déjections canines sont utilisées pour éclairer les rues en alimentant les lampadaires. Mais elles ne sont pas utilisées comme telle, elles sont converties en biogaz par un procédé de méthanisation. Ce projet récent va au-delà d'une approche de recyclage de la matière fécale, fléau de nos trottoirs, il s'inscrit dans une logique circulaire. En effet les habitants de cette

ville sont invités à ramasser les déjections de leur animal et de les déposer dans des trappes placées au pied des lampadaires. Ils participent à l'éclairage de leur ville mais aussi au nettoyage de la chaussée : ils sont responsabilisés pour leur confort personnel et pour le confort d'usage commun. Sans ce circuit, pas de lumière le soir dans les rues alors autant joindre l'utile au désagréable... Connaissant ces moyens employés pour gérer les déchets, il semble opportun de les appliquer, de les adapter à la production d'excréments ou d'en créer de nouveaux si l'on veut imaginer le retour du cheval en ville. Le tout est de pouvoir considérer cette substance non plus comme un rebut mais comme une matière première à l'heure où la finitude des ressources de notre planète approche. D'autant que nous connaissons quand même les bénéfices et l'utilité des excréments pour la fertilisation des sols. Une technique ancestrale issue des tribus nomades s'en servant pour nourrir les cultures mais aussi pour se chauffer ce qui a d'ailleurs valu au crottin d'être reconnu comme «or brun».

Mais au-delà de cette considération qui semble régler le problème, cette notion de sale demeure. En opposition du sale il y a le propre. Par définition le propre désigne en 1240 quelque chose « Qui a l'aspect convenable, net » puis en 1640 il désigne quelque chose « qui n'a aucune trace d'ordure, de crasse, de poussière, de souillure »<sup>36</sup>. En fait il semblerait que cette notion aille plus loin que la désignation d'un état et touche plutôt à l'action qui en découle. On rend quelque chose de propre. L'anthropologue Mary Douglas<sup>37</sup> le dit bien :

*« Quand nous aurons détaché la pathogénie et l'hygiène de nos idées sur la saleté, il ne nous restera de celle-ci que notre vieille définition : c'est quelque chose qui n'est pas à sa place. »*

36 Petit Robert, éd. 1986, p. 1150.

37 Mary Douglas (anthropologue britannique). Citation issue de *Purity and danger*, 1966 p94

Rendre quelque chose de propre c'est déplacer ce qui fait sale. Car en effet nous pouvons nous trouver dans une vieille ferme en terre battue au sol mais qui soit propre car en ordre. Georges Knaebel dans son article *Le rangement du résidu*<sup>38</sup>, rejoint cette pensée et l'appuie en disant que la propreté c'est *in fine* « une pratique qui consiste à déplacer des matières d'un endroit où elles sont indésirables à un autre plus convenable. » Dans le cas du cheval, l'endroit indésirable pour le crottin c'est la route et l'endroit désirable ou du moins acceptable est encore inconnu (peut-être uniquement le pré) et fait partie d'une potentielle redéfinition de nos imaginaires concernant les concepts du propre et du sale. Un imaginaire malheureusement bien ancré et difficile à requestionner dans notre société hygiéniste où la propreté désignant la surface et non la matière est omniprésente. Il suffit de regarder des croquis d'urbanisme où tout est lissé. L'exemple des productions de Superstudio sont parlantes. Dans une volonté de créer des villes utopiques ayant pour vocation un épanouissement social et culturel ces architectes des années 60 ont réalisé des photo-collages juxtaposant la nature et le construit. Seulement le construit ici toujours traité de blanc illustre parfaitement ces grandes perspectives de rues et de villes propres, où rien ne dépasse. Une grille omniprésente évoquant cet hygiénisme du monde et qui est porteuse d'un doute concernant la capacité de l'homme à s'approprier ces nouveaux espaces, qui ne semblent pas refléter la manière dont « vit » la ville avec tout ce qui la compose (par exemple le déchet).

On observe donc que le contexte dans lequel se place l'ordure est important, il influe sur la manière dont nous la percevons. Finalement les ordures ne sont pas sales en soi, elles sont sales car elles salissent, elles marquent le contexte urbain actuellement hygiéniste avec lequel elles entrent en contact. L'important dans la gestion du crottin pour qu'il soit acceptable

38 Georges Knaebel (sociologue & urbaniste français). *Le rangement du résidu*. Dans *Les Annales de la recherche urbaine*, N°53, 1991. Le génie du propre. pp. 23-31



*The continuous monument* 1970 | Superstudio | Création de 12 villes idéales et utopiques | © DR

*The continuous monument* 1970 | Superstudio | © DR



*Cheval regardant les déchets*, 2019 | La Souterraine | Photographie illustrant l'idée de rebut repoussé dans un coin | © Maximin Mirabel

en ville est donc de penser ce contexte pour que la déjection n'apparaisse pas comme sale ou pas à sa place. Mais quelle place lui attribuer donc ? Habituellement, le déchet est placé, rassemblé, entassé dans des coins, des interstices, qui permettent de cacher cette immondice et ainsi éviter tout contact visuel. Mais dans notre société de consommation, le déchet sera toujours là, dans ces interstices qui composent nos villes, alors autant qu'il nous devienne utile.

La question d'acceptation du déchet organique se pose, faut-il accepter l'état des choses en cachant les crottins pour ne pas brusquer ou faut-il aller à l'encontre de ce qui est actuellement admis pour assumer le bénéfice que le crottin peut avoir. En effet, le crottin peut être acceptable et désirable pour l'agriculteur et ses terres par exemple. Il devient ici propre car utile pour la fertilisation des sols et à sa place. « Par définition, le résidu est inutile. Il n'a pas de valeur d'usage, sauf à être reconsidéré, non plus comme tel, mais comme matière première. » À l'origine, le fait de salir était synonyme de s'approprier quelque chose. Pour les terres agricoles, on clôturait le terrain et on y ajoutait du fumier pour montrer qu'il nous appartenait. Finalement le fermier s'est aperçu que grâce à cela ses terres étaient plus productives et fertiles. Le fumier en plus d'être marque de possession est donc devenu utile. Une terre propre serait donc « objectivée, jetée devant nous, comme telle, passive. »<sup>39</sup> Le cas des terres déterritorialisées se ressent largement dans la culture de masse où la terre est jaune et non plus marron, comme morte. L'utilisation des déjections animales à des fins agricoles peut être une manière de redéfinir à la fois les rapports entre agriculture et élevage mais par extension peut être une solution pour changer notre rapport individuel à l'excrément équin. Car il ne faut pas croire qu'en milieu rural l'usage du fumier ou du crottin est systématique dans l'agriculture. La production de fumier nécessite

39

Michel Serres (philosophe, historien des sciences & homme de lettres français). *Le Mal propre - Polluer pour s'approprier ? 2008*

travail et investissement ce qui rend son utilisation complexe. Ainsi les agriculteurs ne s'en servent que dans un cas de nécessité absolue, sinon l'usage de fertilisants industriels est automatique car il constitue un gain de temps pour celui qui l'utilise. Réutiliser le crottin et/ou le fumier produit par les chevaux de la ville peut être une solution pour réinscrire le cycle de vie animal dans nos villes où il était présent par le passé mais où nous l'avons rejeté ensuite. Ainsi comment rendre l'usage de la déjection animale nécessaire pour le réintégrer au cycle de nos villes rurales ? Doit-il être forcément nécessaire ? Pouvons-nous par un travail de design en simplifier son utilisation ?

Si nous reprenons le service de navette qui dépose les gens au marché puis ramène des paniers de légumes à d'autres, nous pouvons imaginer que ce même véhicule ramasse les crottins lorsqu'il retourne au marché chercher les personnes qu'il a déposées en début de course. Cette idée de navette multi-fonction utilisable pour ramasser le crottin voire les ordures en général permet de trouver une alternative aux sacs à crottins non adaptés et accrochés derrière le cheval attelé pouvant le blesser. Cela permet de se demander quelle serait la technique la plus appropriée pour ramasser ses excréments ? Mais par extension, qui serait à même d'accomplir cette tâche vue comme dégradante ? Comment la rendre agréable et souhaitable ? En fait il semblerait que pour que cette collecte de déchets organiques soit efficace et agréable il faille penser premièrement par moments plutôt que par espace qui en découlera logiquement. En effet une fois le trajet et les moments de ramassages déterminés nous pouvons imaginer les espaces qui recueilleront le crottin ou les usagers. Par exemple les zones d'attente conviviales exposées plus tôt peuvent aussi devenir un point de vente et de collecte du crottin ensuite conservés et compostés en bacs. Ainsi cet espace public, ouvert à tous,

permet à la structure juridique mettant en place le service hippomobile de s'assurer un bénéfice monétaire et social qui devient un atout médiatique. Ces places vivantes multi-usages font preuve à la fois d'un aspect fonctionnel purement pratique et permettent aussi d'aborder un aspect de communication en renvoyant une image positive par la convivialité, une image écologique par la récupération de crottins et l'usage d'un véhicule non motorisé, et une image de renouveau qui impose au designer de penser la création d'espaces selon des nouveaux enjeux, de telle manière que ces infrastructures fassent signal dans le paysage et reflète une image de changement d'attitude nécessaire pour l'environnement. La forme du projet doit refléter les nouvelles fonctions liées à la traction hippomobile et ainsi refléter ce nouveau mode de vie.



*Entr'aperçu*, 2006 | Zingaro, Bartabas | © Fred Chehu

Somme toute, le design d'espace dans cette recherche serait propice pour induire un changement de mentalité et de paradigme dans nos quotidiens. Il permettrait de faire naître du lien entre les hommes et leur ville, entre les hommes et leur territoire, entre les hommes et leur éco-système... Un lien créé d'une union improbable : un designer et des chevaux. Nous sommes en effet témoins d'une réelle porosité entre nature et culture, bien plus que nous n'avions pu l'imaginer. Une prise de conscience permettant de remettre en cause certaines pratiques liées à notre lien avec l'animal telles que l'élevage intensif, l'usage abusif à des fins touristiques, ou encore l'abandon pur et dur. Selon ces signaux faibles, animal ne serait alors plus seulement une machine à produire ou une bouche de plus à nourrir mais un des protagonistes du territoire nous permettant alors de sortir de notre quotidien conditionné par les grosses industries et l'usage de la voiture qui accélère un peu plus nos vies. Il est l'altérité dont l'homme a besoin. Et c'est pourquoi leur présence en ville et dans nos vies peut aider à décélérer, à prendre le temps et à accepter d'être là, dans un présent sain, riche et vivant ponctué de rencontres animales et humaines à la fois. Autant de signes pouvant devenir des atouts pour les territoires ruraux ne pouvant plus exister selon des enjeux actuels mais bel et bien selon ceux de demain.

De fait, bien que nos espaces ruraux composent la majeure partie du sol Français, il s'agit d'une typologie qui tend à perdre toute diversité culturelle, sociale, environnementale, au profit du béton qui transperce nos paysages et déterritorialise chaque jour un peu plus les hommes. Le cheval, par son lien direct avec les changements environnementaux actuels, peut être à la genèse de nouveaux projets pour la ruralité, pour une nouvelle ruralité. Il nous offre la possibilité de questionner ce qui est communément admis en termes

d'espace urbain qui semble finalement ne pas être compatible avec les milieux ruraux et reculés. Un programme de design qui permet donc ici d'enfin créer des espaces de convivialité et de passage par une nouvelle manière de se mouvoir dans une optique de contemplation et de redécouverte de notre monde proche afin d'être en accord avec un territoire. Et, pour prouver au grand jour que cette mobilité à cheval n'a rien de passéiste face à l'engouement pour la voiture, ce travail en design (concernant l'aspect fonctionnel ou visuel) permet d'une part de repenser nos cadres de vie humains, nos besoins et désirs et d'autre part de réintroduire le cycle de l'animal en ville dans une unité afin de faire société et de co-concevoir le monde que nous éprouvons tous à notre manière, celui d'aujourd'hui mais surtout celui de demain. Redonner place à l'homme en redonnant place au cheval voilà la clef !

*« Le Théâtre équestre Zingaro est une tribu mi-hommes mi-chevaux. J'aime ce mot tribu. Il indique que ses membres obéissent à des lois non écrites, celles de gens très indépendants qui ont choisi de vivre une même aventure, de travailler ensemble dans la même manufacture à rêves, et d'offrir aux autres ce qu'ils y ont conçu. J'aime voir les gens de la compagnie évoluer au fil du temps ; j'aime les voir fleurir, comme on le dit des chevaux ; non seulement par le travail mais aussi dans le quotidien par l'intensité de leur présence et de leur rapport au temps. »<sup>40</sup>*

---

40 Bartabas (écuyer, metteur en scène, scénographe, réalisateur & pédagogue français) à propos de l'aventure du Théâtre équestre Zingaro fondé en 1984.

## Ouvrages

Hartmut Rosa  
*Accélération, une critique sociale du temps*  
La Découverte | 2013 | 978-2-7071-7709-4

Jean-Pierre Seris  
*La technique*  
Puf | 2013 | 978-2-13-062847-7

Jean-Pierre Dupuy  
*Pour un catastrophisme éclairé, quand l'impossible est certain*  
Points | 2004 | 978-2-02-066046-4

Aymeric Caron  
*Antispéciste, réconcilier l'humain, l'animal, la nature*  
Don Quichotte | 2017 | 978-2-7578-6621-4

Dominique Lestel  
*L'animalité, essai sur le statut de l'humain*  
Hatier | 1996 | 2-218-71270-9

Antoine de Saint Exupéry  
*Le Petit Prince*  
Gallimard | 1975

Catherine Malen  
*Etre Cavalier Galops 1 à 4, Manuel Officiel De Préparation Aux Brevets Fédéraux,*  
Lavauzelle | 1996 | 2-7025-0401-9

Jocelyne Porcher  
*Vivre avec les animaux, une utopie pour le XXIe siècle*  
La Découverte | 2014 | 978-2-7071-7838-1

Michel Serres  
*Le Mal propre, polluer pour s'approprier ?*  
Le Pommier | 2008 | 978-2-7465-0360-1

## Dictionnaires

Alain Rey  
*Dictionnaire Historique de la Langue Française*, 2010  
Le Robert | 2010 | 978-2-321-00067-9

Paul Robert, Alain Rey, Josette Rey-Debove  
*Le Petit Robert 1 dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française.*  
Le Robert | 1986 | 2-85036-066-x

## Articles

Antoine Haumont  
*Les relations entre ville et campagne : l'image de la campagne chez les citadins*  
Revue Économie rurale N°103 | 1974 | Persée.fr

Leblanc Nathalie  
*La place de l'animal dans les politiques urbaines*  
Revue Communications N°74 | 2003 | Persée.fr

Thibault Chaffote  
*La police à cheval est un succès*  
Le Parisien | 2016

Rachel Lehotkay, Milton Orihuela-Flores, Nicolas Deriaz & Giuliana Galli Carminati  
*La thérapie assistée par l'animal, description d'un cas clinique*  
Revue Psychothérapies vol.32 | 2012 | Cairn.info

Jean-Luc Guichet

*Problèmes contemporains dans la relation entre l'homme et l'animal*

Colloque « L'évolution des relations entre l'homme et l'animal, une approche transdisciplinaire » | 2011

Maya press

*Histoire de l'élevage : la domestication des animaux et des plantes*,  
2013 | Inra.fr

*C'est de la maltraitance animale : polémique à Bruges autour de la photo d'un cheval attaché qui s'effondre au sol.*

2018 | La Libre.be

Quessada Dominique

*La convivialité : une relation sans Autre*,

Revue Quaderni, n°53 | 2003-2004 | Persée.fr

Knaebel Georges

*Le rangement du résidu*

Revue Les Annales de la recherche urbaine, N°53 | 1991 | Persée.fr

### Émission Radio

Corine Pelluchon,

*L'animal est l'avenir de l'homme (2/5) : Répondre à l'appel des animaux*,

Matières à penser | 05 février 2019 | France culture

Yves Christen

*L'animal est l'avenir de l'homme (1/5) : Humanité, Animalité : où sont les frontières ?*

Matières à penser | 04 février 2019 | France culture

### Filmographie / Vidéo

*Un carrousel de poneys vivants indignes des défenseurs des animaux en Belgique*

2018 | SudOuest.fr

*Nos animaux et nous - le cheval*,

2018 | Arte

*La mort violente des chevaux à l'abattoir Viande Nature Jura*

2018 | L214

*Peyo, cheval de cœur*

2018 | Equideo.be

### Conférence

Faltazi

Février 2018 | La Souterraine

### Sitographie

[www.inra.fr](http://www.inra.fr)

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

[www.wwf.fr](http://www.wwf.fr)

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

[www.cairn.info](http://www.cairn.info)

[www.persee.fr](http://www.persee.fr)

[www.energie-cheval.fr](http://www.energie-cheval.fr)

[agriculture.gouv.fr](http://agriculture.gouv.fr)

•

*Un cheval en ville ?* a pu voir le jour grâce aux personnes qui de près ou de loin m'ont soutenue et instruite comme l'on éduque un jeune cheval. Ainsi, je remercie tout d'abord mes deux co-directrices Ann Pham Ngoc Cuong et Laurence Pache pour la prise de recul qu'elles m'ont permis tout comme pour leur implication et leur envie de rêver une ville à cheval à mes côtés.

Je tiens aussi à remercier tout le corps enseignant pour leur accompagnement dans ce projet de recherche qui nous a aussi instruit et offert une nouvelle vision du monde notamment par le bénéfice que nous avons de vivre pendant deux ans à La Souterraine.

Un mémoire c'est aussi un bon nombre d'opportunités ainsi, je souhaite remercier Joëlle Binard, Elisabeth Charvet et toute la tribu de l'élevage de Mackinac de m'avoir permis de me remettre en selle lors du test grandeur nature conjointement organisé pour mon macro-projet. Je remercie de plus Etienne Lejeune de croire en ce projet et de me donner l'opportunité de le concrétiser après le diplôme.

Enfin, pour s'être serré les coudes dans les moments durs et pour avoir partagé de nombreux cafés et repas ensemble, je remercie mes camarades de promotion. Aussi, je remercie tous ceux qui ont été à mes côtés durant ces deux belles années creusoises qui sont, grâce à eux tous, loin d'être les dernières...

Conception graphique : Juliette Géron

Typographie : Andralis & Grotesque

Papier : Amber Graphic

Imprimeur : Atelier Graphique, Limoges

Mémoire édité à 12 exemplaires dans le cadre du Diplôme Supérieur des Arts Appliqués, spécialité Design Éco-responsable, option Design d'Espace. Pôle Supérieur de Design Nouvelle Aquitaine, Cité scolaire Raymond Loewy, La Souterraine, 2019.

Le copyright de chaque image du corpus appartient aux organismes, institutions ou auteurs respectivement cités. Malgré les recherches entreprises pour identifier les ayants droit des images reproduites, nous prions ces derniers de nous excuser quant à des oublis éventuels et nous nous tennons à la disposition de personnes dont involontairement nous n'aurions pas cité le nom.



Nous résidons et partageons tous le même espace. D'une superficie de plus de 510 millions km<sup>2</sup>, notre planète Terre nous en offre 150 millions à découvrir, éprouver et habiter mais pas seulement pour l'homme. En effet les animaux, avec qui nous entretenons un lien étroit à la fois destructeur et positif, vivent aussi en ces lieux. Pourtant, bien que l'animal et ses représentations aient façonné l'être humain, nos modes de vies et notre société actuelle ont exclu la plupart d'entre-eux de nos villes ce qui distancie leur monde du nôtre. Et on ose s'en plaindre ! Le cheval en est l'exemple le plus percutant : de l'hippomobile nous sommes passés à l'automobile dans un souci de rapidité et de confort. Nos modes de transports actuels ne prennent plus en compte les enjeux du monde dans lequel nous vivons tous et semble nous faire regretter le temps où l'homme agissait en fonction de son environnement. Changeons d'allure ! Mais comment ?

Le cheval semble pouvoir nous y aider. En tant qu'être sensible il ressent son environnement, à sa vitesse, celle qui nous permettrait de redécouvrir de qui nous entoure. La lenteur qui lui est associée (à tort) n'est aujourd'hui plus à voir négativement, mais plutôt comme une opportunité à ralentir nos modes de vie effrénés.

*Un cheval en ville ?* ouvre ici les possibles et sème des graines pour repenser nos cadres de vie selon une union entre l'homme et le cheval principalement en milieu rural où la voiture est devenue nécessaire pour traverser nos espaces et paysages de campagne. Un cheval en ville pour ralentir, un cheval pour revitaliser un centre bourg, un cheval pour tisser des liens sociaux, un cheval pour être frugal, un cheval pour la culture et... l'agri-culture.

