

Infrastructures animales

Le cheval comme acteur de la transformation des territoires

Animal Infrastructure: The horse as a witness of territorial transformation

Mathieu Mercuriali



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/craup/9988>

DOI : [10.4000/craup.9988](https://doi.org/10.4000/craup.9988)

ISSN : 2606-7498

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Mathieu Mercuriali, « Infrastructures animales », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [En ligne], 14 | 2022, mis en ligne le 30 avril 2022, consulté le 16 mai 2022. URL : <http://journals.openedition.org/craup/9988> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/craup.9988>

Ce document a été généré automatiquement le 16 mai 2022.



Les Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 France.

Infrastructures animales

Le cheval comme acteur de la transformation des territoires

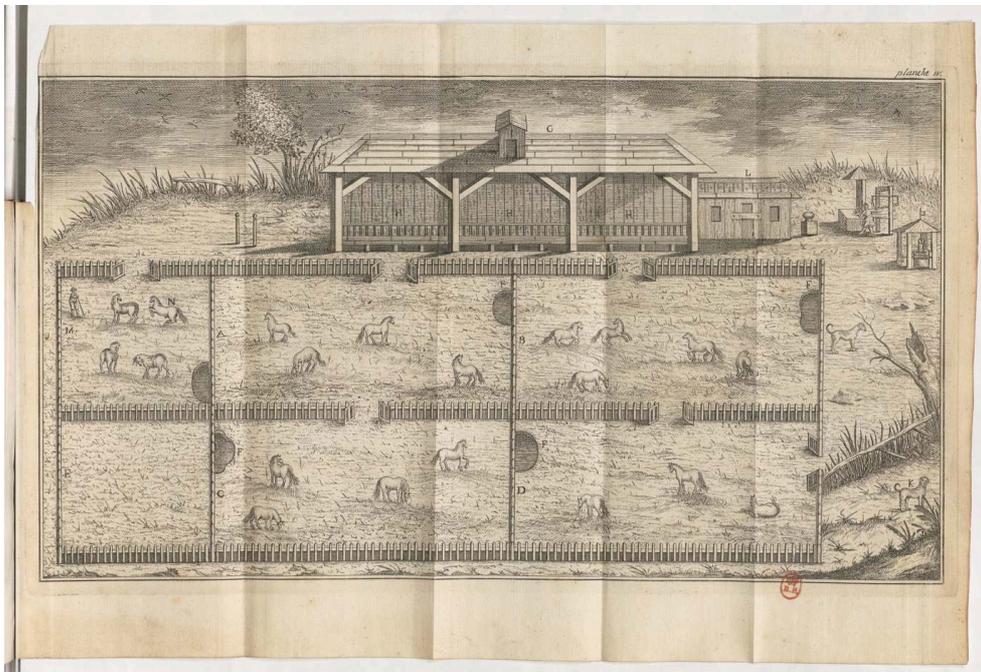
Animal Infrastructure: The horse as a witness of territorial transformation

Mathieu Mercuriali

- 1 La domestication des espèces animales et végétales a débuté au néolithique, il y a plus de 5 000 ans av. J.-C. Cet affranchissement du sauvage s'est accompagné d'une sédentarisation des humains et d'une organisation du territoire pour accueillir un nouveau rapport entre les espèces. Dominique Lestel, philosophe, indique que
loin de s'opposer à la nature, la culture est un phénomène qui est intrinsèque au vivant dont elle constitue une niche particulière, qu'on en trouve les prémices dès les débuts de la vie animale, et que le développement de ces comportements permet de comprendre comment un authentique « sujet » a émergé dans l'animalité¹.
- 2 Il s'éloigne ainsi de la thèse de l'animal-machine, qui s'instaure véritablement au XIX siècle. Pourtant, l'animal participe comme outil de force pendant des millénaires à transformer les territoires grâce à sa domestication. La transformation environnementale, juridique et éthique générée par l'industrialisation a bouleversé l'équilibre entre l'humain, l'animal et la machine. L'infrastructuralisation des espaces transformés, cultivés, exploités a changé l'organisation des écosystèmes et le rapport même du couple nature-culture. L'habitat des animaux domestiqués a été fabriqué à l'image de notre propre mode de vie : les écuries et les étables pour les ongulés comme animaux de travail, les parcs zoologiques comme substitut à un habitat sauvage pour des espèces vivant en captivité. Comment le territoire s'est-il organisé en interaction avec les animaux domestiqués et parfois avec la faune sauvage ? Dans le livre *École de cavalerie*, François Robichon de La Guérinière, un des plus grands écuyers français, évoque en 1731 l'importance du cheval dans l'organisation de la société et de son territoire :
Personne ne révoque en doute que de tous les animaux le plus nécessaire et le plus utile est le cheval, soit pour la communication des habitants d'une Province à l'autre, soit pour le transport des marchandises, soit enfin pour la magnificence et la défense d'un état².

- 3 Cet article propose d'explorer l'organisation spatiale et nos modes de vie au regard du cas du cheval. Il s'agit ainsi d'explorer les relations des animaux à l'architecture à travers la domestication du cheval, un animal médiateur entre la notion de « nature » et celle de « culture ». Le cheval n'a pas été un outil, mais un acteur de la transformation des territoires, ce dont témoigne l'architecture. L'article est organisé en trois parties, pour développer les trois paradigmes qui structurent son rôle dans la transformation de l'organisation spatiale et de nos modes de vie. Dans un premier temps, nous étudierons la relation entre nomadisme et sédentarité à travers la domestication du cheval, le contrôle de son habitat et la constitution d'une culture spécifique. Dans une seconde partie, nous verrons comment le contrôle de son habitat, et par extension la division du territoire en espaces supports, modifie le rapport de notre société à la nature. Enfin, nous analyserons l'organisation des écuries comme figure architecturale qui symbolise la relation entre culture et nature (fig. 1).

Figure 1. Illustration d'organisation des enclos pour l'élevage des chevaux



Source : Brézé, Gioacchino Bonaventura Argentero, *Essai sur les haras, ou Examen méthodique des moyens propres pour établir, diriger & faire prospérer les haras*, Frères Reycends, Turin, 1769.

Sédentarité et nomadisme, flux et mouvement mis en question

Un territoire sédentarisé

- 4 Afin de comprendre la relation entre des êtres humains et animaux, et ainsi les transformations du territoire induites, nous allons prendre comme exemple et comme fil conducteur la relation entre humains et chevaux, qui remonte à plusieurs milliers d'années, où ces deux mammifères étaient nomades et se déplaçaient pour se nourrir.

Bernadette Lizet, chercheuse au muséum d'histoire naturelle, indique la relation des chevaux au territoire en ces termes :

Contrairement à ce que l'on a longtemps pensé, les chevaux ne possèdent pas de territoire. Si le mâle repousse énergiquement loin de sa famille le congénère adulte de même sexe, il n'associe pas ces actes à la défense d'un espace géographique déterminé. C'est la famille qu'il protège, et non les lieux où elle évolue³.

- 5 Ainsi, le cheval sauvage annonce un paradigme, suivant lequel la relation au territoire est totalement opposée à celle de l'être humain sédentaire. Les hommes ont domestiqué le cheval justement pour conquérir de nouveaux territoires grâce à leur vélocité. Jean Denis Vigne, archéozoologue, définit l'origine de la domestication au Néolithique à l'origine de deux types de production : la première primaire pour la production de viande, et la deuxième secondaire pour les productions d'autres matières (lait, poils, peaux) et de forces motrices. Le cheval s'inscrit principalement dans cette deuxième catégorie, même s'il est aussi une source d'alimentation :

Après tout cela, pourra-t-on encore parler de « révolution des productions secondaires » ? Oui, sans doute, car les IV-III^e millénaires, marqués par la naissance de la roue et de l'araire, par le développement de la traction animale (et de la laine), par le bouleversement des paysages agricoles et par l'arrivée du cheval en Europe restent une sorte de seconde révolution néolithique⁴.

- 6 Le cheval a participé à cette conquête comme force motrice principalement comme le bœuf, se détachant ainsi du statut d'autres mammifères. Dans l'ouvrage *Grammaire des civilisations*, Fernand Braudel énonce le choix des animaux pour la conquête des territoires en fonction de leur physiologie, à l'instar de machines-outils vivantes :

La vie très pénible des Bédouins à travers les déserts et semi-déserts d'Arabie n'est possible que grâce à l'élevage du chameau. Sobre, capable de résister à la soif, il permet les longs voyages d'un pâturage à l'autre. Pour les *rezzous* (pillages de bétail) et la guerre, il assure le transport du fourrage, des outres d'eau, du grain. Les chevaux, au dernier moment (très ménagés jusque-là), fournissent le galop d'attaque⁵.

- 7 En effet, les êtres humains ont commencé leur vie sédentaire en s'appuyant sur l'élevage des animaux et sur la création de leur habitat sédentaire, dépassant sa quête nomade de chasseur-cueilleur. La vitesse et le cheminement des chevaux ont alors une importance primordiale pour l'homme, qui l'utilisera pour transformer le territoire. L'artiste italien Mario Cresci conçoit une œuvre en 1975 à Tricarico qui s'intitule *Geometria Naturalis*⁶ (fig. 2). Il met en action un âne tenu en longe par un fermier en le faisant tourner autour de lui de manière qu'il définisse des ellipses de différentes tailles. Cette œuvre présente à la fois le mouvement de l'animal et la statique de l'humain à travers une géométrie spatiale. L'animal domestiqué par l'homme produit alors une nouvelle dimension territoriale à son échelle.
- 8 L'animal domestiqué obéit aux règles imposées par l'homme, tandis que l'animal sauvage organise son espace selon ses propres règles sociales, physiologiques et territoriales. Les fonctions de protection, nutrition et reproduction déterminent ses déplacements et sa propre sauvegarde. Mais les animaux n'ont toujours pas été appréhendés comme des machines-outils, ils ont aussi participé à la construction d'un territoire à la croisée de leur échelle et celles des humains.
- 9 Les bâtiments sont, par essence, des objets statiques, et le cheval représente le mouvement. La domestication a permis la mise en œuvre de cette double définition de notre territoire. Les actions des chevaux ont été remises entre les mains des éleveurs

qui contrôlent ainsi son espace et *a fortiori* les leurs. Pour Jean-Pierre Digard, ethnologue et anthropologue, la domestication du cheval au moment du réchauffement climatique de l'Holocène, aux environs de - 8000 ans, a permis d'éviter son extinction, à cause de sécheresse qui ne lui permettait plus de se nourrir⁷. Dès l'origine, la domestication du cheval renvoie au rapport de l'homme à la nature et la culture :

Pour la domestication du cheval plus encore peut-être que pour celle des autres animaux, la stricte nécessité technique et économique a sans doute été dépassée, voire précédée, par la constante tendance humaine à vouloir à tout prix s'approprier et dominer la nature et les êtres vivants. Le désir d'approcher, de maîtriser, de posséder ce gibier fougueux, rapide et puissant, incarnation de vertus guerrières enviées, a dû commencer très tôt, dès le Paléolithique, à tenailler les hommes préhistoriques⁸.

- 10 Le cas du cheval « sauvage » de Przewalski, découvert en 1879 en Dzungarie, montre aussi l'évolution du rapport entre les notions de sédentarité et de nomadisme. Ce cheval, qui vivait dans les steppes mongoles, a été chassé et a disparu dans les années 1960 de son habitat sauvage. Il a été présenté dans plusieurs parcs zoologiques comme la Ménagerie du Jardin des plantes. La survie de l'espèce a été possible par des croisements qui ont permis sa réintroduction dans des espaces naturels. Ce cheval sauvage est passé pendant plusieurs générations par une domestication et une transformation par sélection. Il est devenu sédentaire avant de revenir nomade. Il représente en quelque sorte notre société qui oscille entre la sédentarité, un moyen de sécuriser et de contrôler les espaces, et le nomadisme, qui représente une certaine liberté. Aujourd'hui, l'association Takh⁹ participe à la réintroduction du cheval de Przewalski dans la nature, avec 25 spécimens en France, au Villaret, et 100 en Mongolie. Ces nouveaux espaces de « réensauvagement » constituent une nouvelle manière de penser le territoire du cheval, de la culture à la nature. Un autre exemple qui de l'évolution du rapport entre un mode de vie sédentaire et un mode de vie sauvage du cheval, en Europe, est celui du parc d'Oostvaardersplassen : une réserve naturelle de 6 000 hectares au cœur des Pays-Bas qui accueille aujourd'hui des spécimens de poneys Koniks, proches de leur ancêtre sauvage, le tarpan.

Le territoire organisé par la puissance du cheval

- 11 Comme l'énonce Daniel Roche, historien, dans son ouvrage consacré au « cheval-moteur », le cheval est avant tout considéré comme une source d'énergie et de forces, et participe ainsi aux travaux du développement des sociétés par sa présence universelle :

Dans les sociétés anciennes, le cheval est partout. Des écuries aux pâturages, des cours de ferme et d'auberge à la route, de la campagne aux villes avec leurs foires et leurs casernes, de la maison des grands aux étables des utilisateurs divers, le parcours est largement ouvert, sans surprise¹⁰.

- 12 Le cheval s'ajoute aux autres forces naturelles, que sont l'eau et le vent qui actionnent des machines à produire. Or, depuis la première moitié du XX^e siècle, il n'est plus la force motrice principale dans l'industrie et dans le transport, remplacé par les différents moteurs alimentés par des énergies fossiles. Pourtant, jusqu'alors le cheval était omniprésent dans toutes les activités de la société, du transport à la production. Bernadette Lizet explique que la fin du XIX^e siècle constitue l'apogée de l'usage du cheval à très grande échelle pour transformer le territoire :

[...] Les échanges entre la ville et les campagnes s'intensifient et l'urbanisation connaît un développement sans précédent. C'est pendant cette période charnière que nous allons regarder vivre le cheval de travail. [...] Ce sont à présent les besoins de l'industrie, du commerce et d'une agriculture modernisée qui orientent la pratique des éleveurs et modèlent les nouvelles races, aux performances sans cesse améliorées pour obtenir des qualités de masse, de vivacité, de vélocité et de résistance, adaptées à chaque usage. Le cheval est donc devenu l'un des rouages essentiels du développement économique¹¹.

- 13 Allié de l'homme pour les travaux, les espaces publics et les constructions ont été dimensionnés pour accueillir les chevaux et les véhicules qu'ils tractaient. Dans les grandes villes comme Paris par exemple, au XIX^e siècle, les compagnies d'omnibus et de fiacres possédaient des milliers de chevaux pour transporter les passagers. Dans ces villes, les tailles des rues, les porches de habitations, et dans les espaces ruraux, l'organisation des châteaux, le découpage administratif du territoire, ont été définis par les dimensions du cheval et sa vitesse de déplacement. Notre culture s'est construite ainsi en fonction du cheval et de sa capacité de résilience par rapport au travail que nous lui avons demandé. Daniel Roche décrit la « ville des chevaux » comme une construction empirique où « le mélange des véhicules, des chevaux, des convois de bêtes embêtées avec la foule des piétons fait l'irrégularité du trafic dans un espace délimité¹² ». C'est au XVIII^e siècle que l'organisation et la planification des structures urbaines par la création de grandes percées vont permettre de fluidifier le trafic et construire les espaces publics aux dimensions équinés : « Le traitement de la fluidité circulatoire correspond à l'imaginaire médical qui vient découvrir la circulation sanguine et lit le territoire urbain comme un organisme animal¹³. » À Paris, un code de la rue détermine l'organisation du trafic, de la vitesse, des usages pour le transport des humains et des marchandises. Cette hiérarchisation est dictée par l'empatement des véhicules et des types de conduites des chevaux : à pied pour les charretiers qui convoient marchandises au pas, et en voiture pour les cochers qui transportent les passagers, au pas ou au trot. Mais les chevaux peuvent avoir un comportement imprévisible, entraînant des accidents. La prudence est de mise : la pose de revêtements de sols adaptés pour éviter les glissades, la visibilité accrue dans les grandes artères pour éviter les frayeurs d'un cheval-proie toujours aux aguets, le choix et la sélection des types de races en fonction des travaux à effectuer, font de l'équidé un acteur majeur dans la construction de la ville moderne.
- 14 Les temps de travail et les distances parcourues par les chevaux chaque jour ont dimensionné également les espacements entre les différents lieux de destinations et de liaisons. L'organisation du temps et de l'espace a été modélisée durant plus de 5 000 ans par le cheval. La durée des trajets était mentionnée en nombre de jours à cheval. La structuration administrative de la France, notamment sous Napoléon, s'est faite en fonction du temps de trajet à cheval : par exemple, une préfecture devait se trouver à moins d'une journée à cheval de tout point dans le département. Le cheval est devenu à travers les siècles un acteur de l'évolution et de la construction des sociétés, et par conséquent de l'architecture. L'apparition des voitures hippomobiles au XVII^e siècle, grâce à l'amélioration de la technique à la fois du matériel roulant et des chaussées, entraîne une accélération du développement du territoire et des nouvelles constructions :

L'architecture elle-même dut s'adapter : les grandes demeures devaient désormais comporter des portes cochères, aux dimensions des voitures, des cours plus spacieuses, où les attelages à quatre ou six chevaux aient la place de tourner, ou

deux portes, de manière que les voitures puissent entrer par l'une et sortir par l'autre, après avoir déposé leurs occupants devant le perron d'honneur¹⁴.

- 15 Les relais de poste (fig. 3), dont les traces perdurent dans certaines villes, où les anneaux d'attache des chevaux restent visibles sur les bâtiments, et des traces comme les abreuvoirs, sont les meilleurs exemples qui ont donné une échelle et un espacement entre les hameaux et les villes en fonction des capacités des véhicules à chevaux. Ce dimensionnement de l'organisation du territoire s'est appuyé sur le vivant et sa capacité à se mouvoir.

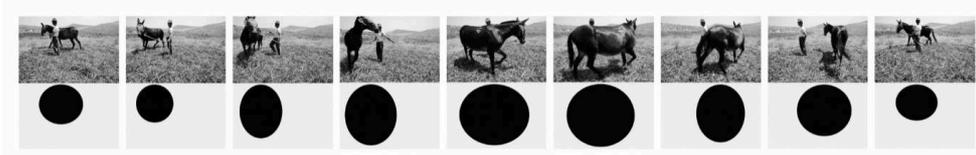
L'architecture du mouvement

- 16 Cependant, même si l'animal est physiquement remplacé, il demeure culturellement une référence de la puissance dans notre société, où il représente la force motrice et la vitesse. Il est intéressant de souligner que la puissance d'un moteur est encore actuellement donnée en nombre de chevaux, depuis la création au XVIII^e siècle de l'unité du cheval-vapeur. Un comparatif rapide entre les modes de transports montre l'accélération des vitesses depuis 150 ans : pour parcourir la distance de près de 800 kilomètres, il fallait quatre-vingts heures à cheval¹⁵, soit une dizaine de jours suivant la météo, avec trois arrêts, huit heures en voiture, un peu plus de seize heures en train en 1873, quatre heures en TGV, et une heure en avion aujourd'hui. Cette accélération des déplacements a profondément changé la structure même de l'organisation des espaces. Jusque dans les années 1930, il y avait en France environ 0,75 cheval pour 10 habitants¹⁶, ce qui le rendait omniprésent dans tous les domaines de la société, tant pour le travail agricole, le fonctionnement des machines industrielles que le transport. Le rapport à l'animal va également changer au XIX^e siècle : l'« homme de cheval », « qualification donnée aux personnes qui s'occupent exclusivement du cheval, pour l'élever, le dresser, le conduire ou l'utiliser¹⁷ », va devenir un personnage clef dans la société, qui transforme sa force en service, participant ainsi à modifier le rapport entre nature et culture.
- 17 Le déploiement de l'automobile et du chemin de fer dès la deuxième moitié du XIX^e siècle engendre la disparition du cheval dans les travaux, au profit d'une force issue de l'énergie carbone : « Depuis le Néolithique, le cheval — de trait comme de selle, suivant des modalités et des rythmes différents — perdit son utilité fonctionnelle pour entrer tout entier dans la sphère des loisirs, du sport, du jeu¹⁸. » Le livre *Seuls les indomptés*¹⁹, d'Edward Abbey, montre le changement de paradigme, incarné par le cowboy John W. Burns, qui se confronte à la délimitation des espaces du désert américain en proie à la transformation. Les terres sont clôturées pour garder le bétail, diminuant le besoin en cow-boys, ou pour protéger les réserves foncières pétrolières. Le protagoniste du roman s'affranchit de cette contrainte en sectionnant les barbelés. En revanche la traversée des voies rapides, infrastructure infranchissable à cause du trafic, le confronte à une modernité et à un changement d'échelle du fonctionnement du territoire.
- 18 Dans les années 1960, les territoires se transforment à nouveau selon des critères contemporains, liés à l'accroissement de la vitesse et du déploiement de la société de consommation. Aujourd'hui, la mécanisation et la numérisation de la société contemporaine occidentale ont rendu le cheval obsolète. Les data-centers, les antennes-relais et les entrepôts de logistique ont remplacé les écuries des relais de

poste. Une échelle du territoire a été franchie avec l'accélération des mobilités, à la fois des personnes, des marchandises et des données. La disparition du cheval dans cette organisation pose par conséquent la question du dimensionnement des espaces en fonction des espèces animales et végétales.

- 19 En effet, l'arpentage du territoire à cheval d'Arthur Young, agronome du XVIII^e siècle, montre une autre manière d'appréhender le territoire : « Il a fait ses deux premiers voyages à cheval, moyen économique de voyager et qui permet de bien voir le pays²⁰. » Pour Young, la monture, qui change à chaque étape, devient le médiateur entre l'observateur et le paysage. Plus récemment, Gaspard Koenig, philosophe, a entrepris en 2020 le voyage de Montaigne, de l'Aquitaine à Rome, à pied et à cheval, dans l'optique de renouer avec la dimension des territoires modelés par la force du vivant, homme et cheval. Pour Jean-Pierre Digard, « au XX^e siècle enfin, ayant perdu toute utilité, le cheval suscitera un engouement et atteindra un statut culturel d'un niveau jamais atteint auparavant²¹ ». Le cheval redevient un acteur de la culture aux dépens de son origine sauvage dans la nature.

Figure 2. Mario Cresci, « Geometria Naturalis », 1975



Galerie Sage Paris

Figure 3. Changement de chevaux dans un bureau de poste en Italie



Heinrich Bürkel (1802–1869)

La clôture, frontières et limites des espaces

Les territoires dessinés par les lignes

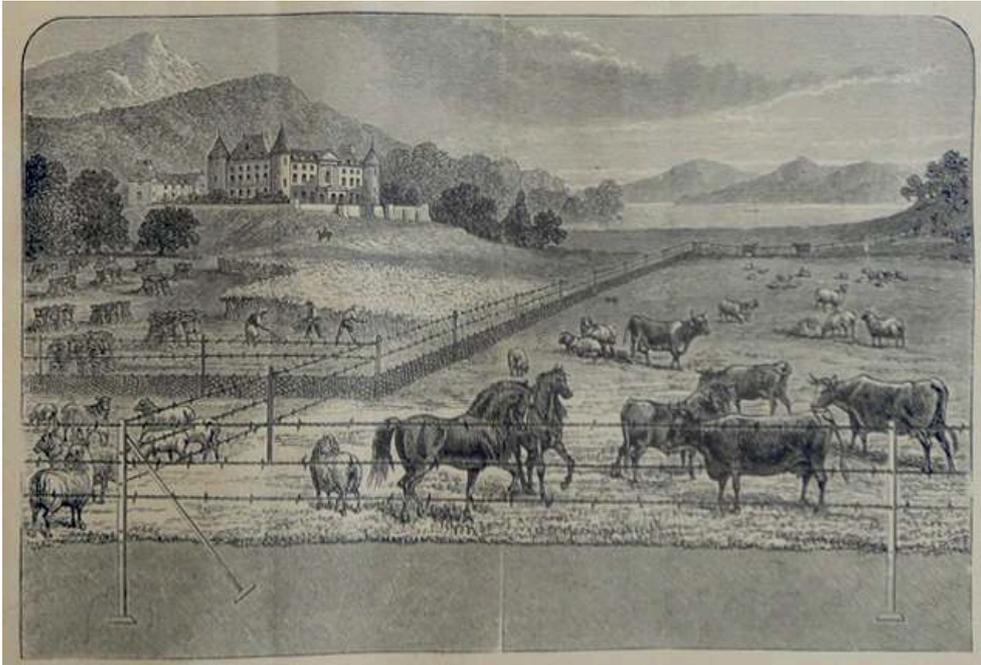
- 20 L'organisation des territoires s'est concrétisée par la délimitation des espaces et des frontières à toutes les échelles, du territoire aux parcelles de chaque habitant. Les limites entre un état naturel et un état artefactuel des espaces se matérialisent par un tracé géométrique composé par des lignes. À travers ce modèle, l'intervention humaine géométrique s'oppose à la géographie naturelle. L'optimisation de la propriété foncière agricole en France à travers le remembrement a permis d'agrandir et répartir les parcelles cultivables, dans le but d'augmenter la production grâce à l'avènement des machines agricoles autotractées. Le cheval de trait, qui était la cheville ouvrière d'un territoire divisé en parcelles linéaires exploitables par un cheval et un homme, disparaît des campagnes françaises en moins de vingt-cinq ans : le nombre de chevaux en France passe de 2 257 000 têtes en 1945 à 420 000 en 1978²². Aucune recherche d'optimisation de la biodiversité n'a été recherchée dans cette période des Trente Glorieuses, où la notion de progrès dépassait la question même des équilibres des êtres vivants. C'est au même moment que la grille, dessinée par une propriété foncière dans les lois abstraites, se matérialise par des clôtures en barbelés ou simplement par l'exploitation des terres et leur domestication. Il s'agit de créer des frontières qui définissent un nouveau rapport entre l'espace des humains et celui de la nature. Une frontière est à la fois une « limite du territoire d'un État et de l'exercice de la compétence territoriale » et peut être également une « frontière naturelle, frontière constituée par un obstacle géographique, cours d'eau ou montagne essentiellement²³ ». Ces limites sont constituées de lignes qui matérialisent des espaces. Tim Ingold, dans son ouvrage *Une brève histoire des lignes*, énonce cette ambivalence entre les lignes matérielles et les lignes mentales :

Suivre un trajet est, je crois, le mode fondamental que les êtres vivants, humains et non humains, adoptent pour habiter la terre. L'habitation ne signifie pas selon moi le fait d'occuper un lieu dans un monde prédéfini pour que des populations qui arrivent puissent y résider. L'habitant est plutôt quelqu'un qui, de l'intérieur, participe au monde en train de se faire et qui, en traçant un chemin de vie, contribue à son tissage et à son maillage. Même si ces lignes sont généralement sinueuses et irrégulières, leur entrecroisement forme un tissu uni aux liens serrés²⁴.

- 21 La notion de trace apparaît comme les délimitations des territoires des vivants où les animaux comme les humains cohabitent. Il en va aussi de la définition même des espaces destinés aux chevaux : d'un élevage nomade extensif en semi-liberté est remplacé par un élevage sédentaire en stalle ou plus récemment en box. Cette délimitation des espaces se fait également dans le travail du cheval et de la mise en contrainte par les humains de ses déplacements. Jean-Philippe Narboux, chercheur en philosophie, se demande « si, indépendamment de l'existence d'édifices destinés à l'équitation ou même dictés par elle, il y a quelque chose de proprement architectural dans l'équitation²⁵ ». Le travail classique de dressage des chevaux participe à sortir le cheval de sa condition naturelle pour l'emmener vers une position culture. La description des figures par François Robichon de La Guérinière est accompagnée des « plans de terre » qui définissent le tracé des cheminements que doit emprunter le cheval monté par l'écuyer. Les formes de ces tracés ne sont pas naturelles ; triangles, losanges, carrés constituent le support des figures imposées (fig. 4). Cette organisation

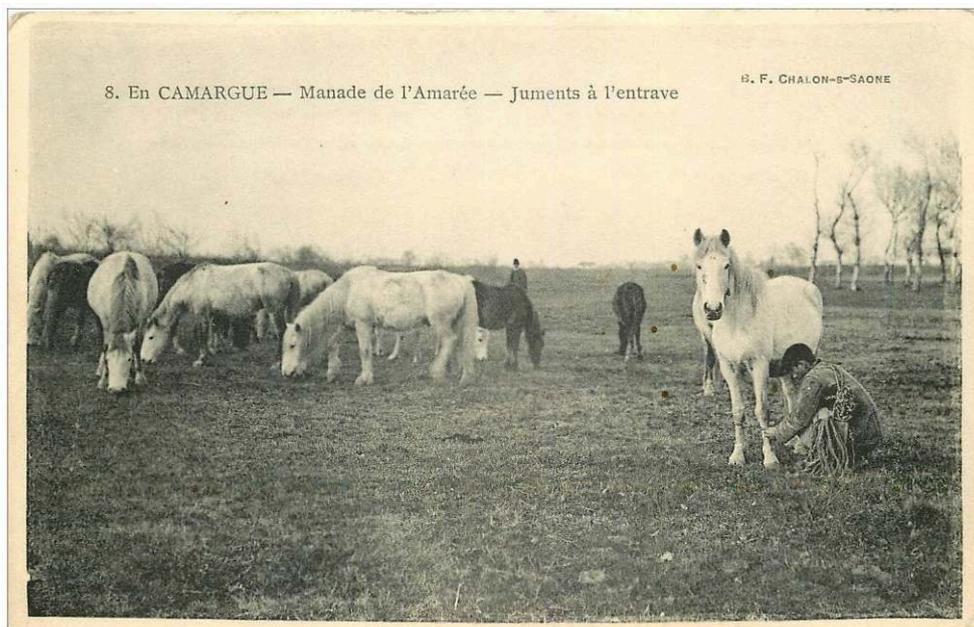
l'être humain. Seule la notion de clôture matérialise physiquement les déplacements des êtres vivants. La définition du *Larousse* — « toute enceinte qui ferme l'accès d'un terrain (mur, haie, grillage, palissade, etc.)²⁸ » — montre une vision anthropocentrée depuis l'extérieur d'un espace domestiqué. La clôture protège également des intrusions, elle empêche aux animaux parqués de s'échapper et aux animaux sauvages de pénétrer. Arthur Young, lors de ses trois voyages en France entre 1787 et 1790, « estime que la moitié de la France est enclose [...] ». Pour lui, « les clôtures sont la condition indispensable pour l'entretien du bétail sans lequel “il n'y a pas à espérer de bonne et profitable agriculture”²⁹ ». Ces clôtures ont également suivi les logiques de l'évolution mécaniques, à l'instar du remplacement des animaux par les machines. Si nous reprenons l'exemple des chevaux, les systèmes de clôture ont évolué rapidement depuis le XIX^e siècle, en parallèle de l'industrialisation. Le remembrement des campagnes au XX^e siècle participe également à l'industrialisation des clôtures, qui deviennent de plus en plus grandes. Les haies bocagères, faites de ronces, d'aubépines et de divers arbustes servaient à enclore les prairies accueillant les équidés, et en même temps constituaient des réservoirs de biodiversité. Dès la fin du XIX^e siècle, elles sont remplacées ou doublées par des clôtures en fils barbelés qui les rendaient plus sûres et plus faciles d'entretien. Le catalogue des établissements Th. Pilter à Paris vante à la fin du XIX^e siècle l'efficacité de la « ronce artificielle » pour sa rapidité de mise en œuvre et son peu d'entretien (fig. 5). Le nom même du produit évoque la haie traditionnelle, pour faire passer ce nouveau principe industriel dans les usages. Puis, avec l'avènement de l'électricité, les clôtures électriques voient le jour, remplaçant petit à petit les clôtures mécaniques — car elles sont moins coûteuses, car il n'est pas nécessaire de poser plusieurs rangs de fils —, et complètent, si elles sont encore présentes, les haies de ronces bocagères comme éléments de dissuasion. Dans les années 1950, la marque Le Closélec propose un système de clôture électrique « à un seul fil lisse » qui simplifie encore sa mise en œuvre, mais est dépendant d'un générateur basse tension. Moins dangereux pour le cheval en cas de franchissement, il interfère avec les chevaux via un stimulus négatif, jouant sur leur statut de proie qui prend la fuite. Aujourd'hui, des clôtures électriques en ruban sont préconisées pour que les chevaux puissent les voir et éviter tout accident. Ces dispositifs définissent une captivité par une gestion spatiale sédentaire, s'opposant à une captivité nomade, où les animaux sont retenus grâce à l'aide d'entraves (fig. 6) les empêchant de s'éloigner. Le contrôle de l'espace n'est plus statique, mais passe par la réduction du mouvement.

Figure 5. Clôtures en ronce artificielle



Source : extrait du catalogue Th. Pilter, fin XIX^e siècle

Figure 6 : Juments à l'entrave en Camargue



Source : carte postale ancienne

Le partage d'un espace commun

- 24 Comme l'avait abordé Joseph Fenton, architecte ayant travaillé avec Steven Holl, dans son ouvrage *Hybrids Building*³⁰, l'architecture à l'épreuve de l'animal n'est autre qu'une hybridation entre plusieurs disciplines et différentes manières de concevoir : « Les

bâtiments ont eux aussi, d'une certaine manière, été "croisés", comme des plantes et des animaux, pour produire une architecture hybride³¹. » Cette hybridité, que nous avons mise en place depuis notre sédentarisation, est l'une des clefs pour une cohabitation entre les vivants. Cette nouvelle vision de l'architecture où l'animal, qui plus est le cheval, est un acteur, prend en compte dès la conception le rapport entre les êtres vivants. Même si chez Fenton, cette conception est une allégorie de la nature, elle permet de définir des processus de projets pour définir un espace commun, grâce à la cohabitation entre les êtres vivants sur les territoires :

Pacifier la rue dont la principale réside dans le fait que l'énergie animale ne se contrôle pas avec la même facilité que l'énergie mécanique et que sa maîtrise repose sur une relation très différente entre les hommes, les bêtes, les véhicules moins statiques et plus dynamiques³².

- 25 Qu'en est-il du rapport de la faune sauvage qui vit de l'autre côté de la clôture ? Les animaux domestiques ont été sélectionnés et optimisés depuis des millénaires. Ils cohabitent avec les humains dans des biotopes qu'ils ont eux-mêmes transformés. Cette cohabitation a engendré les territoires remodelés que nous connaissons aujourd'hui : zones urbaines et rurales traversées par de grandes infrastructures. Il serait possible de considérer qu'une opposition apparaît entre les territoires des espèces domestiquées et celui des espèces sauvages. Ces dernières sont obligées de se restreindre aux espaces non clôturés et d'organiser leur vie nomade avec la contrainte des infrastructures routières et ferroviaires comme « clôture » à grande échelle. Depuis les années 1970 et la loi paysage de 1997 en France, des écoducs (passage pour les animaux) ont été mis en place pour franchir les - les autoroutes ou les voies ferroviaires. Ces ponts ou ces tunnels sont un palliatif au déplacement des espèces sauvages qui ne peuvent traverser les infrastructures de mobilité construites par l'homme. Ces frontières du vivant montrent aujourd'hui la confrontation entre un monde domestiqué et un monde sauvage mis à mal par les crises sanitaires, économiques, sociales et climatiques que nous traversons. La notion de « marronage » ou de « féralité » vient remettre en cause cette opposition possible entre culture et nature. Les équidés font partie des espèces « férales » ou « marrons », c'est-à-dire qui sont revenues à l'état sauvage après avoir été domestiquées. Ce retour à la nature est parfois volontaire, comme système d'élevage extensif, dans des zones très peu peuplées, mais aussi non intentionnel : « Le retour d'animaux à la vie sauvage est également favorisé par les périodes d'instabilité politique, économique et sociale³³. » Le cas du cheval de Camargue est intéressant, car il lie la réintroduction de cette espèce dans des troupeaux nommés « manades » à un développement touristique du site. Les chevaux vivent pour certains en semi-liberté, participant à la reconstitution du biotope de l'estuaire du Rhône. Cette notion de « marronage » nous renvoie à la question du contrôle de la domestication et, par conséquent, de nos territoires qui sont conçus comme de grandes infrastructures supports. Ce maintien d'un état instable, donc vivant, oblige l'homme à se positionner face à la nature :

[...] les chevaux marrons illustrent une dimension trop souvent méconnue de la domestication : aucune espèce animale ne peut jamais être considérée comme totalement et définitivement domestiquée ; dès lors qu'elle l'a été, son maintien dans cet état exige de l'homme une attention et une action de tous les jours, dans la longue durée³⁴.

- 26 L'espace domestiqué par les humains est réemployé au-delà de la notion de limite ou de frontière. Les peuples cavaliers et les peuples à écuier ne vont pas organiser les espaces

de la même manière : si l'on compare les manades à Arles et les écuries de la Garde républicaine à Paris, nous pouvons apercevoir à travers une vision nomade et une autre sédentaire deux manières d'organiser le vivant avec la société humaine.

L'acte d'organiser le vivant, une lutte entre sauvage et domestique

L'écurie, un reflet de l'époque

- 27 En désenclavant la vision que nous avons des animaux (animal de rapport, de compagnie ou sauvage) et en modifiant notre rapport à eux, nous cherchions à retrouver un nouveau rapport à l'espace. En ce qui concerne la discipline architecturale, la question de l'échelle des projets et de la manière dont nous les pensons se pose. L'homme, pour des raisons de commodité, a enfermé les chevaux d'élevage dans des écuries, construites à la taille de chaque individu, bien que le cheval soit un animal grégaire qui doit se déplacer quinze heures par jour pour chercher sa nourriture dans les prairies. À la ferme, les chevaux logeaient sous le même toit que les propriétaires. À la ville ou dans les châteaux, des bâtiments spéciaux étaient aménagés dans les communs. Chaque espèce a son logis : l'étable pour les bovins, la bergerie pour les ovins, le poulailler pour les gallinacés, etc. Ces habitats sont contre nature pour ces animaux qui sont normalement au grand air. Pour la chercheuse Jocelyne Porcher, tous les animaux ne construisent pas leur habitat³⁵ ; l'éleveur garantit un abri et une protection créant une dichotomie entre habitat naturel et habitat de travail, car l'animal domestique travaille comme son propriétaire.
- 28 Autrefois, l'habitat paysan intégrait les animaux, tandis que l'habitat industriel contemporain les sépare. Les éleveurs habitent dans un logement éloigné de l'habitat industriel des animaux. Ainsi, le rythme de vie des animaux est lié à leur usage et à leur inscription dans l'organisation du travail humain. Les chevaux ne mangent plus en continu comme dans le milieu naturel, mais reçoivent des rations trois fois par jour, à l'instar des trois repas quotidiens des humains. À toutes les époques, les écuries ont fait l'objet de recherche en termes d'organisation et d'esthétique. En 1480, Léonard de Vinci dessine pour le palais milanais de Galeazzo Sanseverino, qui deviendra le premier écuyer de François 1^{er}, une écurie idéale³⁶ (fig. 7). Elle se déploie sur deux étages : le rez-de-chaussée accueille les chevaux sous trois nefs composées de voûtes d'arrête permettant une ventilation optimale, et un premier étage pour la réserve de fourrage. Les systèmes de ventilation, d'éclairage et de nettoyage y ont été optimisés par l'architecte. Les écuries du château de Chaumont en Charolais, conçues par l'architecte François Blondel en 1648, reprennent les mêmes dispositifs.
- 29 À la fin du XVIII^e siècle, le nombre de traités sur le cheval, ses soins et son habitat de cette période préindustrielle montre son importance dans la société et son rôle dans la fabrication de valeurs ajoutées. Dans le *Dictionnaire d'agriculture*, l'abbé Rozier donne la définition suivante de l'écurie : « lieu de la maison destiné à contenir et loger les chevaux, les mulets, etc. Le plus grand nombre de leurs maladies provient 1° de l'écurie, 2° de la nourriture, 3° le plus souvent de ces deux causes³⁷. » Des différents écrits ressortent des consignes pour ériger l'écurie modèle, qui doit prendre en compte la direction des vents pour assurer une ventilation optimale et respecter des volumes suffisants pour le renouvellement de l'air. À cette époque, l'habitat du cheval se limite à

la stalle, dans laquelle il ne peut pas se retourner et parfois se coucher. Grâce à sa mangeoire et à son abreuvoir, il peut se sustenter en continu. Le travail des palefreniers doit être facilité au maximum pour éviter la répétition des gestes ; des zones de couchages sont aménagées dans l'écurie pour garantir une surveillance des chevaux en permanence³⁸.

- 30 Au cours des siècles, les écuries des châteaux seront conçues à l'égal des logements des propriétaires : les grande et petite écuries de Versailles en sont le plus bel exemple³⁹, en prolongeant la perspective du palais. Daniel Reytier, secrétaire général de l'Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, définit les écuries ainsi :

Les Écuries royales de Versailles sont un des centres majeurs à l'élaboration de la culture équestre à l'époque moderne. Elles sont aussi un grand service technique dont les missions entremêlées d'éducation, de divertissement, de représentation et d'intendance concourent au fonctionnement de la cour du roi de France⁴⁰.

- 31 Les deux écuries, pendant parfait du château, ont des plans quasiment identiques, mais ne possèdent pas les mêmes usages : la grande écurie destinée principalement aux chevaux de selle et d'apparat du roi, la petite écurie pour les chevaux à voiture destinés à la vie du château. Achievées respectivement en 1682 et 1682, conçues par l'architecte Jules Hardouin-Mansart, elles reprennent les principes hygiénistes associés à une mise en scène des chevaux et de leurs écuyers. Accueillant chacune d'elles environ 150 chevaux, d'autres écuries viendront mettre à l'abri l'ensemble de la cavalerie nécessaire, constituant une véritable infrastructure équestre, qui est le support en mouvement d'un pouvoir nécessitant la force animale. La création des haras royaux⁴¹, mis en place par Colbert, va permettre de fournir les chevaux aux différentes administrations du royaume et de contrôler le marché de la vente des spécimens destinés au travail des champs. Au nombre de 5, ils se multiplieront au XVIII^e siècle pour se répartir sur l'ensemble du territoire français et atteindre 22 au XIX^e siècle, formant des circonscriptions. Ces implantations dans chaque région permettent ainsi à l'État de contrôler l'organisation des territoires à travers la gestion des chevaux. Le cheval devient ainsi un vecteur d'infrastructuralisation de la France grâce à la gestion de sa reproduction, et ainsi assoit le pouvoir étatique sur la force et la représentation sociale de l'équidé.

- 32 Au XIX^e siècle, l'usage du cheval comme force motrice se généralise dans tous les secteurs. Ghislaine Bouchet, dans son ouvrage issu de sa thèse de doctorat *Le Cheval à Paris de 1850 à 1914*, cite un rapport sur les écuries des grandes administrations à propos des écuries parisiennes de la Compagnie des omnibus de Paris (fig. 9) :

Quelle industrie peut être plus incommode, plus bruyante et j'ajouterai plus insalubre que l'industrie qui tient jour et nuit 300 chevaux à un premier étage, piaffant, frappant, assourdissant les voisins, et en même temps les empoisonne avec les fumiers, non seulement des chevaux du premier étage, mais encore des 300 chevaux du rez-de-chaussée⁴².

- 33 Le cheval est un outil économique, qui a une durée de vie limitée et qu'il faut rentabiliser. En France, les fermes modèles⁴³, comme la ferme du Platé en Indre-et-Loire construite en 1880 par l'industriel Armand Moisant, destinées à la rationalisation de l'agriculture, incluent la construction d'écuries qui constituent un des corps de bâtiments. Le cheval n'y est plus mis en valeur, mais fait partie des autres espèces élevées, il devient un animal de rapport. L'idée était d'industrialiser la construction des bâtiments en structure métallique et de faire appel à des fabricants d'installations intérieures en fonte pour les stalles (fig. 10 et 11). Cette industrialisation fut un échec,

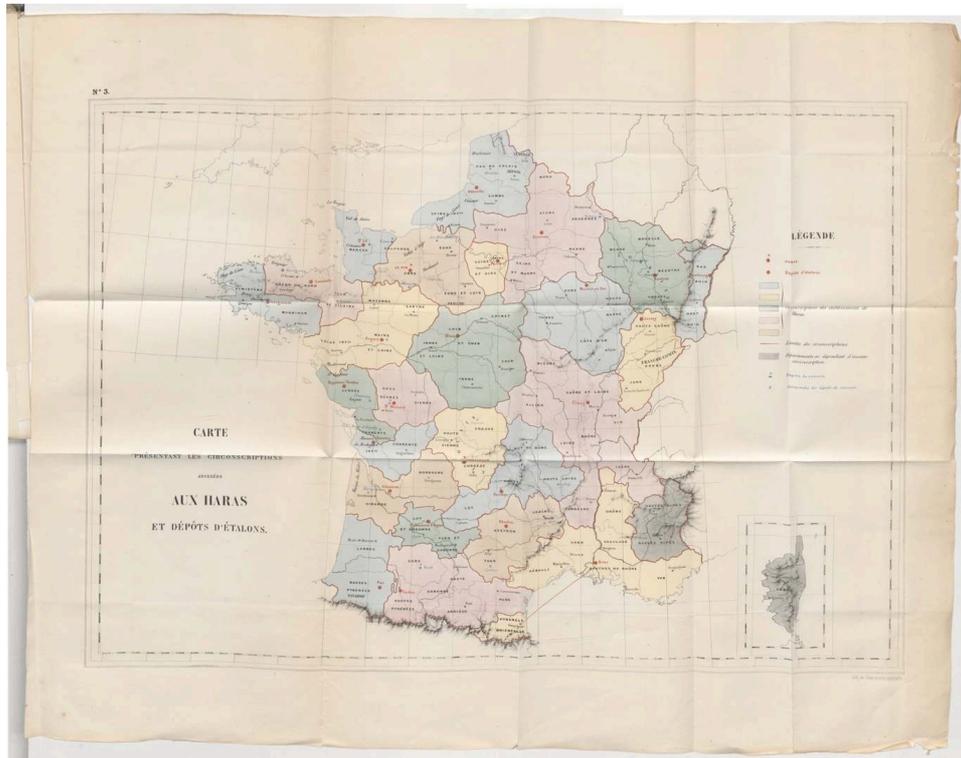
car elle empêchait de conserver la relation de l'homme avec le cheval. Ce dernier a participé à la fabrication des espaces urbains dans lesquels nous continuons à habiter, même si aujourd'hui il a disparu des villes, à travers les différentes installations, comme les écuries, les marchés, mais aussi les abattoirs. Son usage, vivant et après sa mort, le rend indispensable jusque dans la première moitié du XX^e siècle. Le cheval subsiste à quelques exceptions près dans des structures équestres dédiées au loisir : il est devenu un animal de compagnie ou destiné au sport. Il ne participe plus à construire notre cadre de vie.

Figure 7. Léonard de Vinci, Modèle d'écuries, vers 1490-1495



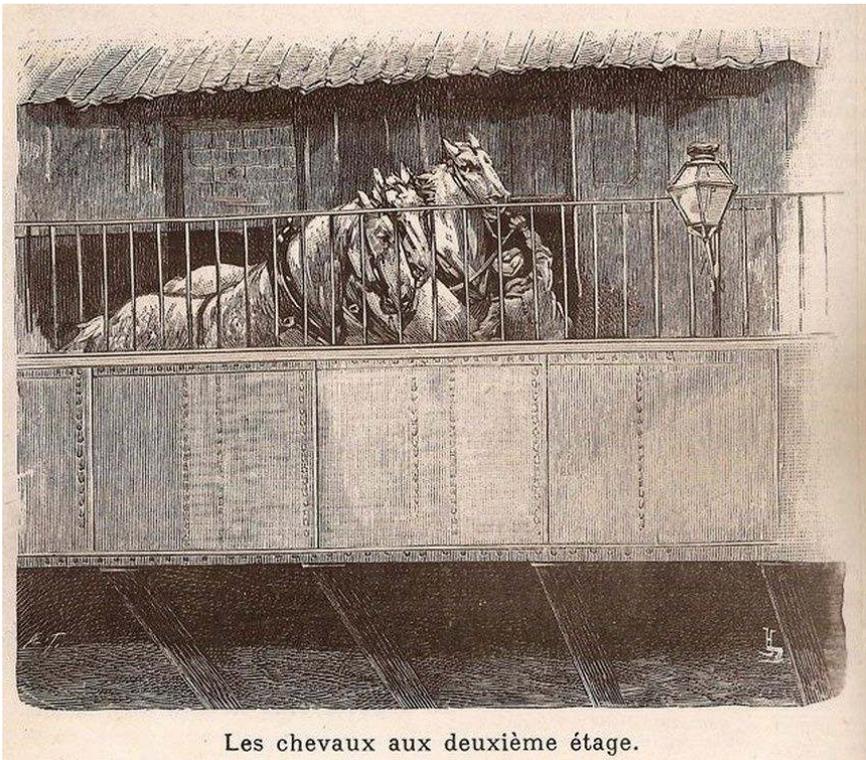
Institut de France, Paris

Figure 8. Carte présentant les circonscriptions annexées aux haras et dépôts d'étalons



Source : Christophe Louis Léon Juchault de Lamoricière, *De l'espèce chevaline en France : rapport fait au conseil supérieur des haras sur les travaux de la session de 1850*, Imprimerie nationale, Paris, 1850.

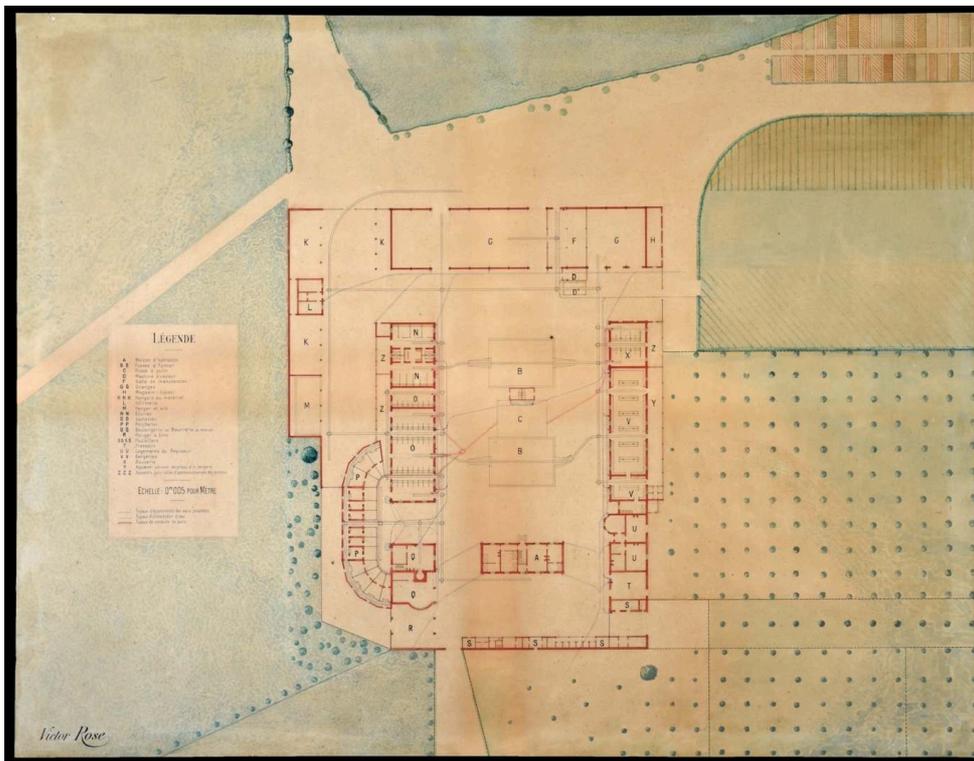
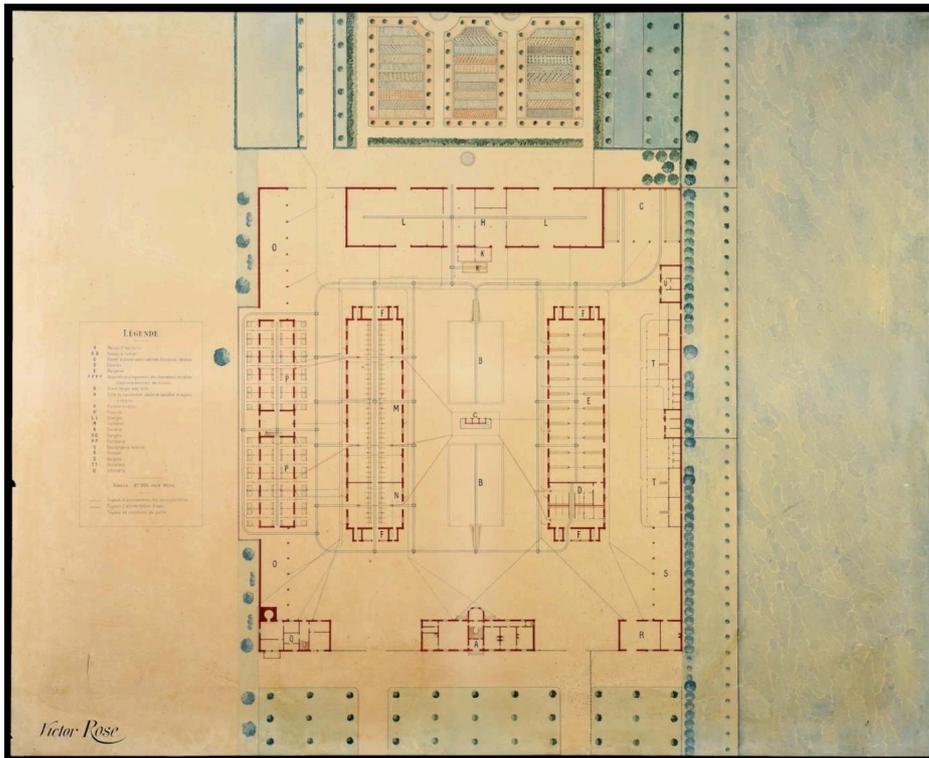
Figure 9. Écuries à deux étages de la compagnie des omnibus de Paris, fin XIX^e siècle



Les chevaux aux deuxième étage.

Source : Ghislaine Bouchet, *Le Cheval à Paris de 1850 à 1914*, Genève, Paris, École nationale des Chartes/Librairie Droz, 1993.

Figures 10 et 11. Plan et vue d'ensemble de la ferme de Platé



Source : Laurent Victor Rosé, archives départementales d'Indre-et-Loire, vers 1875.

Le cheval médiateur pour son bien-être

- 34 Aujourd'hui, l'évolution des modes d'« habiter » des animaux domestiques, comme le cheval, semble évoluer. Dans son ouvrage *Manifeste cyborg et autres essais*⁴⁴, Donna Haraway énonce la domination de l'homme sur l'animal et de son inscription dans un cadre architectural. Le cheval habite un espace qui contraint ses déplacements, qui sont pourtant nécessaires physiologiquement par nature et par conséquent pour son bien-être. Plusieurs centres accueillant des chevaux travaillent sur les conditions de vie des équidés, afin qu'ils puissent se rapprocher le plus possible de leur milieu naturel en répondant à leurs besoins vitaux et sociaux, ne limitant plus l'espace vital à un box dans une écurie.
- 35 Les « écuries actives », comme le projet de l'institut de Genech, constituent la première forme d'habitat intégrant les évolutions technologiques pour stimuler l'instinct des équidés et organiser leur vie selon leurs besoins (fig. 12). Chaque individu possède un collier électronique émetteur qui lui permet d'accéder, comme un badge, à divers enclos et espaces dédiés à la récréation (les roulades), à la nourriture (avec des distributeurs de fourrage), ou même aux espaces couverts. Le cheval apprend chaque jour son parcours grâce à la numérisation de ses besoins, répertoriés dans un système central. Il est contrôlé à la fois par une barrière naturelle ou mécanique et par une organisation numérique. Sa vie s'éloigne en réalité un peu plus de sa condition naturelle : le contrôle numérique induit une distanciation avec les êtres humains. Ce passage de la nature à la technologie s'est fait en continuité également avec les transformations de la société, où le cheval est devenu un objet de loisir plus qu'un objet de travail. Cette nouvelle organisation du rapport entre humains et chevaux ainsi provoque un questionnement par rapport à la technologie qui prend le pas sur l'interrelation entre espèces.
- 36 Une autre voie se développe, mettant en pratique l'éthologie scientifique, selon le principe selon lequel le cheval vit la plus grande partie de l'année au pré dans des hordes intergénérationnelles. Cette nouvelle conception d'hébergement équin essaye de recréer un environnement qui se rapprocherait de son biotope naturel pour augmenter son bien-être. L'Atelier technologique hippique (ATH) de l'Agricampus de Laval définit cette organisation comme une « écurie ouverte⁴⁵ » : les chevaux sont libres de leurs allées et venues, séparant ainsi les moments de vie en groupe et les temps de travail. Nathalie Frilley, psychopraticienne en médiation équine, propose un système d'organisation de la vie des chevaux qui serait plus nomade, remplaçant le cheval dans son état en mouvement originel :

Évolution ne signifie pas forcément amélioration. Mais il y a incontestablement aujourd'hui un regard différent sur la considération du statut d'animal et forcément sur la question de son bien-être. Il est évident que l'écurie classique avec une sédentarité 23 heures sur 24 devient de plus en plus obsolète, bien qu'elle soit encore présentée comme une des meilleures solutions pratico-pratiques surtout pour l'humain... Les éthologues scientifiques et ceux dont le regard est sous-tendu par un bon sens commun, militent pour l'abolition de cet univers carcéral et donnent l'occasion aux chevaux de rejoindre leur simple habitat naturel, la prairie. Des concepts d'hébergements respectueux des besoins fondamentaux des chevaux, comme l'écurie active, Paddock Paradise, Equi-piste sont certes des véritables palliatifs en termes de gestion des espaces. De nouvelles contraintes plus acceptables ? L'itinérance libre, 300 hectares pour 10 individus...une utopie, sans doute en miroir de notre propre enfermement et du deuil de notre cœur nomade⁴⁶.

37 Cette vision de l'organisation du cadre de vie de l'animal peut être associée à une réflexion plus large de l'intégration de la notion de biodiversité dans les projets d'aménagement, qui ne peut être occultée aujourd'hui. Ainsi, il s'agit de réfléchir à un habitat des humains en lien avec la nature et la cohabitation des espèces. Les humains, les animaux domestiques, les animaux liminaux ont toujours cohabité. L'industrialisation du territoire a dissocié spatialement les espaces de vie de chaque espèce en optimisant les modes de vie : densification, élevage en stabulation, développement des infrastructures de mobilité et de communication. De nouveaux types de cohabitation pourraient voir le jour, si l'on réfléchit à une nouvelle organisation des espaces bâtis, transformés et naturels. L'ethnologue Charles Stépanoff a étudié les éleveurs de rennes tozhu, qui ont une relation spécifique avec leurs animaux et leurs congénères à l'état sauvage. Ce rapport ancestral, qui se base sur la transmission des savoirs et des mythes, s'oppose aux règles modernes de sédentarisation, créant un système de relation plus horizontal :

La familiarité de ces animaux et leur disposition à entrer dans des interactions coopératives ne sont pas moins surprenantes que leur indépendance. Leur association avec les humains est un partenariat souple qui prend la forme d'une *coexistence intermittente*. Les rennes alternent entre une socialité propre à leur groupe, en interaction avec l'univers de la taïga, et une socialité hybride, faite de coopérations avec les humains⁴⁷.

38 C'est le pari de retrouver une biodiversité qui aujourd'hui s'effondre. La reconsidération du cheval dans la vie quotidienne, que ce soit pour la traction, la thérapie ou le loisir, participe déjà à une nouvelle approche du vivant et d'une possible collaboration.

Figure 12. L'écurie active de l'institut de Genech, 2019



Source : Institut Genech

L'échelle du vivant comme nouveau paradigme

- 39 Aujourd'hui, à l'aune des crises climatiques, écologiques et économiques, l'échelle du vivant et des interactions collaboratives entre espèces doivent se mettre en place pour créer un monde de la post-croissance, où un équilibre pourra se mettre en place entre nature et culture. Jocelyne Porcher, dans son ouvrage *Vivre avec les animaux*, énonce la relation de travail entre les vivants qui s'est instaurée avec la domestication :

L'être humain, par le travail, transforme un rapport de prédation aux animaux en un rapport de don, pris [...] entre intérêt et désintéressement, entre contraintes et liberté. Cette évolution est un facteur d'émancipation vis-à-vis de la nature, mais aussi vis-à-vis des individus, hommes et animaux eux-mêmes. [...] Et si la vie est dure, elle l'est pour les hommes comme pour les animaux, mais moins pour chacun que s'ils n'étaient pas ensemble. C'est grâce au travail que quelque chose plutôt que rien n'advient entre les animaux et nous. Car c'est là une merveille de l'évolution, rarement soulignée, que notre rencontre avec des animaux et le fait que nous soyons capables de faire société⁴⁸.

- 40 Quelle est la manière de construire juste ? Dans *L'Architecture de l'environnement bien tempérée*⁴⁹, Reyner Banham énonce trois systèmes de conception des projets : le « mode conservatif », où le bâtiment est conçu comme une structure pérenne à forte inertie qui restitue l'énergie emmagasinée ; le « mode sélectif », où le bâtiment protège des conditions climatiques avec un minimum de matériaux ; et le « mode régénératif », qui s'appuie sur « l'énergie appliquée, qu'elle provienne d'un combustible ou bien de l'énergie musculaire déployée par l'homme ou l'animal ». Ce dernier mode met en crise l'architecture classique et propose des voies de recherche qui peuvent associer les trois modes opératoires. Il s'agit ici de revenir sur le concept d'hybridation précédemment présenté dans l'article. L'hybridation permet d'articuler les notions de culture et de nature dans la réalisation de nouveaux projets architecturaux. Le mode régénératif permet de concevoir des projets durables et résilients, en quelque sorte adaptables aux besoins de tous les êtres vivants, en respectant leurs espaces vitaux. Le mode conservatif, se rapprochant de la notion de « sédentarité », et le mode sélectif, se rapprochant de la notion de « nomadisme », constituent les bases des modes constructifs de nos abris, mais aussi celles de nos modes de vie. L'architecture dans les prochaines années pourra être dessinée et conçue comme une synthèse des besoins culturels et naturels de chacun dans une collaboration entre les vivants.
- 41 Le cheval, comme nous avons pu le voir, est un médiateur à travers le temps entre nos désirs de sédentarité et de mobilité, qui lie l'architecture aux infrastructures. Il n'a pas été un « témoin » de la transformation du territoire, mais plutôt un agent et un acteur, puisqu'il est démontré qu'il a joué un rôle actif dans sa construction, ce dont témoigne l'architecture. Jusqu'au début du XX^e siècle, les villes, les routes, les bâtiments, les découpages administratifs ont été déterminés en fonction du cheval. Les « infrastructures animales », les unes produites par les animaux pour l'homme (les voies de communication et les villes), et les autres fabriquées par les humains pour les animaux afin de les domestiquer, constituent notre cadre de vie, qui, depuis le XVII^e siècle, s'éloigne de la nature. Ce phénomène s'est accéléré à la fois avec l'organisation en France du contrôle des races de chevaux, et par conséquent de l'organisation hiérarchique de leurs travaux – des champs à la représentation sociale –, puis, avec l'industrialisation des procédés de fabrication, où le cheval est devenu moteur. Depuis, son statut a évolué en parallèle d'une société occidentale basée sur le

développement tertiaire, s'artificialisant pour la plupart des activités. À l'aune des crises que l'on traverse, le rapport nature/culture semble évoluer par la force des choses, permettant une réflexion sur de nouveaux modes de conception de nos espaces de vie, intégrant la biodiversité comme élément clef pour un équilibre entre les vivants.

BIBLIOGRAPHIE

- Reyner Banham, *Architecture of the Well-Tempered Environment*, Architectural Press, 1969.
- Ghislaine Bouchet, *Le Cheval à Paris de 1850 à 1914*, Genève/Paris, École nationale des Chartes/Librairie Droz, 1993.
- Fernand Braudel, *Grammaire des civilisations*, Paris, Flammarion (Champs Histoire), 1993.
- Bernard Denis, « Étude zootechnique des écuries du XVI^e au XVIII^e siècles. Conception générale en soins aux animaux », dans Daniel Roche (dir.), *Les Écuries royales du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris/Versailles, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles/Château de Versailles, 1998.
- Jean-Pierre Digard, *Une histoire du cheval. Art, techniques, Société*, Arles, Actes Sud, 2004.
- Joseph Fenton, *Hybrid Buildings. Pamphlet Architecture n° 11*, New York/Princeton (N.J.), Princeton Architectural Books, 1985.
- Donna Haraway, *Manifeste cyborg et autres essais*, Paris, Exils Éditeur, 2007.
- Tim Ingold, *Une brève histoire des lignes*, Le Kremlin-Bicêtre, Zones sensibles, 2011.
- Christophe Louis Léon Juchault de Lamoricière, *De l'espèce chevaline en France : rapport fait au conseil supérieur des haras sur les travaux de la session de 1850*, Imprimerie nationale, Paris, 1850.
- Jean Lagoutte, « Écuries ordinaires au XIX^e siècle en France. Hygiénisme et rationalité », dans Pascal Liévaux et Patrice Franchet (dir.), *Architecture équestre : hauts lieux dédiés au cheval en Europe*, Arles, Actes Sud, 2010.
- Dominique Lestel, *Les Origines animales de la culture*, Paris, Flammarion, 2001.
- Bernadette Lizet, *Le Cheval dans la vie quotidienne : techniques et représentations du cheval de travail dans l'Europe industrielle*, Paris, Berger-Levrault, 1982.
- Dominique Massounie, *L'architecture des écuries royales du château de Versailles*, Paris, 1998.
- Lewis Mumford, *Le Mythe de la machine*, t. 1. *La Technologie et le développement humain*, Paris, Fayard, 1973 [Technics and Human Development, 1967].
- Jean-Philippe Narboux, « L'architecture de la légèreté », dans Pascal Liévaux et Patrice Franchet d'Espérey (dir.), *Architecture équestre : hauts lieux dédiés au cheval en Europe*, Arles, Actes Sud, 2010.
- Jocelyne Porcher, *Vivre avec les animaux*, Paris, La Découverte, 2011.
- Daniel Reytier, « Un service de la Maison du roi : les Écuries de Versailles (1682-1789) », dans Daniel Roche (dir.), *Les Écuries royales du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris/Versailles, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles/Château de Versailles, 1998.

François Robichon de La Guérinière, *École de cavalerie, contenant la connoissance, l'instruction et la conservation du cheval*, Paris, Jacques Guérin libraire-imprimeur, t. 2, 1736.

Daniel Roche, *La Culture équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e siècle : l'ombre du cheval*, t. 1 *Le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008.

Abbé Rozier, *Cours complet d'agriculture théorique, pratique, économique et de médecine rurale et vétérinaire suivi d'une Méthode pour étudier l'agriculture par principes, ou Dictionnaire universel d'agriculture*, t. 9, Paris, 1784-1796.

James C. Scott, *Homo Domesticus, Une histoire profonde des premiers États*, Paris, La Découverte, 2019.

Jean Denis Vigne, *Les Débuts de l'élevage*, Paris, Eyrolles, 2004.

NOTES

1. Dominique Lestel, *Les Origines animales de la culture*, Paris, Flammarion, 2001, p. 7.
2. François Robichon de La Guérinière, *École de cavalerie, contenant la connoissance, l'instruction et la conservation du cheval*, Paris, Jacques Guérin libraire-imprimeur, t. 2, 1736, p. 259.
3. Bernadette Lizet, *Le Cheval dans la vie quotidienne : techniques et représentations du cheval de travail dans l'Europe industrielle*, Paris, Berger-Levrault, 1982, p. 19.
4. Jean Denis Vigne, *Les Débuts de l'élevage*, Paris, Eyrolles, 2004, p. 50.
5. Fernand Braudel, *Grammaire des civilisations*, Paris, Flammarion (Champs Histoire), 1993, p. 102.
6. Voir [<http://www.sageparis.com/artists/mario-cresci>].
7. Jean-Pierre Digard, *Une histoire du cheval. Art, techniques, Société*, Arles, Actes Sud, 2004, p. 38.
8. *Ibid.*, p. 40.
9. Voir [<https://www.takh.org/fr/>]. *Takh* désigne le cheval de Przewalski en mongol.
10. Daniel Roche, *La Culture équestre de l'Occident, XVI^e-XIX^e siècle : l'ombre du cheval*, t. 1 *Le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008, p. 23.
11. Bernadette Lizet, *op. cit.*, p. 56.
12. Daniel Roche, *La Culture équestre de l'Occident...*, *op. cit.*, p. 95.
13. *Ibid.*, p. 96.
14. Jean-Pierre Digard, *op. cit.*, p. 135.
15. D'après le Bulletin de la Société de géographie de Lille, 1893.
16. *Ibid.*, p. 149.
17. *Ibid.*, p. 167.
18. *Ibid.*, p. 181.
19. Edward Abbey, *Seuls les indomptés*, Paris, Éditions Gallmeister, 2015.
20. Arthur Young, *Voyages en France*, Éditions Taillandier, Paris, 2009, p. 21.
21. Jean-Pierre Digard, *op. cit.*, p. 205.
22. *Ibid.*, p. 181.
23. Définitions du Larousse.
24. Tim Ingold, *Une brève histoire des lignes*, Le Kremlin-Bicêtre, Zones sensibles, 2011, p. 108.
25. Jean-Philippe Narboux, « L'architecture de la légèreté », dans Pascal Liévaux et Patrice Franchet d'Espérey (dir.), *Architecture équestre : hauts lieux dédiés au cheval en Europe*, Arles, Actes Sud, 2010, p. 223.
26. Lewis Mumford, *Le Mythe de la machine*, t. 1. *La Technologie et le développement humain*, Paris, Fayard, 1973 [Technics and Human Development, 1967], p. 191.
27. James C. Scott, *Homo Domesticus, Une histoire profonde des premiers États*, Paris, La Découverte, 2019.
28. Définition du Larousse.

29. Arthur Young, *op. cit.*, p. 31.
30. Joseph Fenton, *Hybrid buildings. Pamphlet Architecture n° 11*, New York/Princeton (N.J.), Princeton Architectural Books, 1985.
31. Ibid.
32. Daniel Roche, *La Culture équestre de l'Occident...*, *op. cit.*, p. 105.
33. Jean-Pierre Digard, *op. cit.*, p. 29.
34. Ibid.
35. Intervention de Jocelyne Porcher dans le séminaire de recherche en cycle de master « Infrastructures du vivant : organisation spatiale », encadré par Mathieu Mercuriali à l'ENSA de Strasbourg, 24 novembre 2020.
36. Léonard De Vinci, *Projet d'écuries, Manuscrit B*, Paris, Institut de France.
37. Abbé Rozier, *Cours complet d'agriculture théorique, pratique, économique et de médecine rurale et vétérinaire suivi d'une Méthode pour étudier l'agriculture par principes, ou Dictionnaire universel d'agriculture*, t. 9, Paris, 1784-1796, p. 291.
38. Bernard Denis, « Étude zootechnique des écuries du XVI^e au XVIII^e siècles. Conception générale en soins aux animaux », dans Daniel Roche (dir.), *Les Écuries royales du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris/Versailles, Association pour l'académie d'art équestre de Versailles/Château de Versailles, 1998, pp. 97-100.
39. Dominique Massounie, *L'architecture des écuries royales du château de Versailles*, Paris, 1998.
40. Daniel Reytier, « Un service de la Maison du roi : les Écuries de Versailles (1682-1789) », dans Daniel Roche (dir.), *Les Écuries royales du XVI^e au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 61.
41. Daniel Roche, *La Culture équestre de l'Occident...*, *op. cit.*, p. 175.
42. Ghislaine Bouchet, *Le Cheval à Paris de 1850 à 1914*, Genève, Paris, École nationale des Chartes/Librairie Droz, 1993, p. 98.
43. Jean Lagoutte, « Écuries ordinaires au XIX^e siècle en France. Hygiénisme et rationalité », dans Pascal Liévaux et Patrice Franchet (dir.), *Architecture équestre : hauts lieux dédiés au cheval en Europe*, Arles, Actes Sud, 2010, pp. 91-104.
44. Donna Haraway, *Manifeste cyborg et autres essais*, Paris, Exils Éditeur, 2007, p. 198.
45. Voir [<https://www.ifce.fr/ifce/connaissances/webconferences/infrastructure-et-equipement/ecurie-ouverte-une-alternative-a-lecurie-active/>].
46. Interview de Nathalie Frilley, novembre 2021.
47. Charles Stépanoff, « Coexistences intermittentes », *Socialter*, 1^{er} février 2022.
48. Jocelyne Porcher, *Vivre avec les animaux*, Paris, La Découverte, 2011, pp. 45-46.
49. Reyner Banham, *Architecture of the Well-tempered Environment*, Architectural Press, 1969.

RÉSUMÉS

La domestication des espèces animales et végétales a débuté au néolithique, il y a plus de 5 000 ans. Cet affranchissement du sauvage s'est accompagné d'une sédentarisation des humains et d'une organisation du territoire pour accueillir un nouveau rapport entre les espèces. L'article propose d'explorer l'organisation spatiale et nos modes de vie au regard du cas du cheval. Il s'agit ainsi d'explorer les relations des animaux à l'architecture à travers la domestication du cheval, un animal médiateur entre la notion de « nature » et celle de « culture », qu'il a transformé. Le

cheval n'a pas été un outil, mais un acteur de la transformation des territoires, ce dont témoigne l'architecture. À travers ces échelles d'architecture et d'infrastructure, un nouveau regard sera porté sur l'organisation spatiale des sociétés humaines à travers sa relation aux équidés.

The domestication of plants and animals began in the Neolithic era, over 5,000 years ago. This emancipation from the wilderness, occurring alongside the sedentarization of humans, generated a territorial reorganization that facilitated new relationships between species. This article proposes to explore spatial organization and our lifestyles with regard to the use of horses through time. It explores the relationships of animals and architecture through the domestication of the horse, an animal that sits at the center between the notion of "nature" and that of "culture", which it has influenced. The horse was not a tool but an actor in the transformation of territories, which can be seen through architecture. These scales of architecture and infrastructure open up new perspectives on the spatial organization of human societies through their relationship to equines.

INDEX

Mots-clés : Infrastructure, Cheval, Vivant, Territoire, Domestication

Keywords : Infrastructure, Horse, Life, Territory, Domestication

AUTEUR

MATHIEU MERCURIALI

Mathieu Mercuriali est architecte DPLG, urbaniste et docteur en architecture (EPF de Lausanne). Il pratique son métier en tant que professeur titulaire à l'ENSA de Strasbourg, chercheur dans les laboratoires LIAT et AMUP et architecte indépendant. Il réalise et étudie des projets qui redessinent la frontière entre l'architecture et le vivant. Il est notamment l'auteur de *Concevoir à grande échelle* (B42, 2018).
mathieu.mercuriali@strasbourg.archi.fr