

# *Les animaux sur la route - ce que les camions pourraient nous dire... si nous les regardions !*

Jean François Théminès et Anne-Laure Le Guern

Jean François Théminès est Géographe à l'université de Caen et formateur à l'ESPE, tandis qu'Anne-Laure Le GUERN est professeure en Sciences de l'éducation. Ils commencent d'emblée par expliquer ce qui se cache sous le nom énigmatique de leur conférence :

L'étymologie oppose l'animal, être vivant mobile (et doté d'une âme), aux plantes, réputées être immobiles. « Animalis » signifie en effet un être vivant mobile, doté du souffle vital ou anima (âme).

Le camion est aussi mobile... d'une mobilité mécanique, motorisée, actionnée par des conducteurs et qui assure à son tour techniquement la mobilité de quantité de biens, de marchandises et intervient dans certaines formes de mobilité animales. Mais il est aussi, nous le verrons, un dispositif permettant de voir le monde, en mouvement.

Nous vous proposons une enquête visuelle, c'est-à-dire, une forme d'enquête développée en géographie, en sociologie, en anthropologie qui consiste à faire appel à la photographie, à la vidéo pour collecter des données, les classer, les mettre en rapport et essayer de comprendre ainsi ce qui se passe dans un territoire, une région, une population.

Cette enquête conduite à propos de la mobilité animale « instrumentée » au moyen de camions cherche à répondre à deux questions simples :

- ***Que voyons-nous des animaux à partir de cette expérience ordinaire ?***
- ***Qu'est-ce que cela nous apprend sur notre rapport à l'animal ?***

Afin d'entrer pleinement dans notre sujet, prenons la mesure de ce que les camions, « objets techniques », disent du monde, en général.

L'étymologie du mot camion est obscure et discutée... Le mot a désigné dès le XVIIe siècle à Paris des charrettes pouvant porter de lourdes charges à l'aide de chevaux.

Ils renvoient d'abord à la mécanisation, à l'industrialisation (et la guerre totale comme productrice d'« engins » robustes)

Les premiers fabricants de camions (en France : Purrey à Bordeaux, Latil à Marseille, Berliet à Lyon) répondent à des besoins en transport rapide et bon marché, pour compléter le chemin de fer qui n'a pas la souplesse du « porte à porte ».

Le camion entre dans le paysage technique de la route avec la Première Guerre mondiale. Celle-ci industrialise leurs productions et les « banalise ». Verdun sera sauvé grâce à eux ! 25 000 CBA ont été livrés à l'armée pendant la Première Guerre mondiale. Le modèle sera fabriqué par Berliet jusqu'en 1932. Le CBA a été le type de camion le plus utilisé pour la « Voie Sacrée » de Bar-le-Duc à Verdun en 1916.

Aujourd'hui, les camions sont des instruments du transport international, de la mondialisation et de ses « aventures » techniques, mais aussi financières et sociales. L'illustration en est donnée ici par l'entreprise drômoise Norbert Dentressangle, entreprise familiale (1<sup>er</sup> employeur de chauffeurs 4650 et la plus ancienne firme française pour la logistique) qui après avoir acheté Jacobson aux E-U en 2014 est rachetée en 2015 par XPO Logistics (Connecticut). Ses employés sont dépendants d'une stratégie définie depuis les E-U. Plusieurs mouvements sociaux ont déjà eu lieu sur les plateformes de XTO et chez les chauffeurs.

Les camions accompagnent les évolutions politiques, économiques, énergétiques, sociales, ce dont témoigne l'iconographie publicitaire ou d'information. Un imaginaire se construit et évolue : le franchissement, la vitesse, la sécurité mécanique, la fiabilité, l'écologie (Carrefour Lille expérimente 3 camions verts circulant au biométhane produits avec des déchets recyclés de l'enseigne par exemple), la sécurité routière ou la disparition du métier de chauffeur (en 2016 : le premier camion sans chauffeur de la firme californienne Otto, spécialiste de logiciels pour véhicules autonomes dont Uber a fait l'acquisition, a traversé une partie de l'Etat du Colorado sur 200 km -il y avait un chauffeur de contrôle).

L'exposé vous proposera la présentation de notre méthode ; puis ce que nous avons trouvé : ce qu'on voit des animaux dans les camions que tout un chacun côtoie ; les animaux sur les camions ; enfin ce que cela permet de discuter concernant notre rapport à l'animal, comment nous pourrions définir l'animal.

#### **Organisation de la conférence :**

- **Lire le monde par les camions : une méthode**
- **Mobilité humanimales : un espace comme de mobilité en camion ?**
- **Le bestiaire des camions**
- **La condition d'animal**

## **I/ Lire le monde par les camions : une méthode**

On peut lire le monde par les camions in vivo (par ligne directe,) ou in vitro par la vitre de la voiture, l'ordinateur et les entreprises de logistique, à travers les enquêtes tirées des blogs, sites, et de la littérature.

Notre méthode est visuelle. Il s'agit de regarder (sur les routes, les autoroutes), de saisir (par la photographie), de collecter... Il faut donc voir : les camions à l'arrêt, en déplacement... mettre en série... constituer un « corpus » (des 1 centaines d'image). Dans le corpus il y a des transports d'animaux vivants, des représentations d'animaux...

Le camion est une boîte (la remorque du camion). Une boîte est un récipient destiné à contenir des objets, mais on peut y mettre aussi des êtres vivants ... et ses surfaces sont inscriptibles.

Nous accordons de l'importance au voir, à la description donc (*describere* veut dire en latin copier, transcrire, tracer, dessiner, dépeindre. La description conduit à se focaliser, cadrer, nommer ce que dès lors on voit. L'inverse, c'est penser que c'est commun et ne pas voir, ne pas penser qu'il y a quelque chose à voir). L'important dans le corpus, c'est la mise en série, pas l'exhaustivité. Le corpus est constitué lors de traversées sur autoroute...

Prenons une photographie. Une remorque, un « détail » : une représentation d'un animal. Et cela fonctionne comme les planches des ouvrages d'histoire naturelle qui du XVI au XIXe siècle vont constituer une pratique scientifique, celle de savants et celles de la société cultivée. A partir des années 1730-1740, selon Alain Barattay, les élites cultivées montrent un intérêt croissant pour la différence, la diversité, ce qui change dans l'espace et le temps. L'enquête géographique consiste à recenser la multitude des flores, des faunes et des populations humaines. Ce qui intéresse ce n'est plus la symbolique de l'animal, c'est la morphologie, son anatomie, sa façon d'être. Les planches doivent montrer cela : le dessin est l'instrument roi de la science.

Sur le PowerPoint on peut voir à droite, une planche d'un ouvrage paru en 1560, représentant une girafe avant que les dessinateurs n'aillent voir de plus près. Elle a le cou ondulé, des cornes proéminentes... A gauche, on voit un « camion-planche », un dessin, il nous donne à voir une chèvre, un bouquetin (?), qui est la représentation animale associée à la firme polonaise DAF TRANS créée en 1994, basée à Gdansk et dont le site web nous montre en un clic qu'elle est du monde de la mondialisation contemporaine (un entrepôt à fonction logistique, un camion, un porte-conteneur).

Un autre exemple dans l'entreprise Forcargio : une firme de transport portugais dont le logo « Elephant » est comparé à droite avec des planches (1560, 1841). Il y a aussi les éléphants que l'on déplace mécaniquement : repérés avec un hélicoptère, endormis, tractés et placés dans un camion de sommeil pour être placés en famille dans une réserve (Zambie).

Le corpus d'images de camion (et d'animaux dans et sur les camions) se constituent aussi en suivant les pistes : du camion vu sur la route aux sites web. Ceux des entreprises... Il s'agit par conséquent de relier, de restituer les réseaux, de percevoir un ordre, de reconstruire quelque chose d'un monde (humain).

L'observation permet de voir ce qui est relié, ce par quoi les camions relient des êtres humains entre eux et avec d'autres êtres vivants.

Des blogs consacrés aux camions permettent de repérer ce que d'autres que soi voient, souhaitent partager. Il existe des courses de camions, des photographies et des commentaires. On peut ainsi se saisir de la diversité des façons de se relier (avec/par des camions).

La photo prise lors du GP camion du Castellet est intéressante à ce titre. Quelqu'un prend une photo de quelqu'un (une femme ? qui prend une photo de quelqu'un (un homme) devant un camion, pas n'importe quel camion, pas devant n'importe quel élément extérieur de ce camion...une sorte « d'animalité féminine ». Là où le commentateur amateur de camion voit des « bahuts richement décorés », la paire photographe/photographié voit peut-être autre chose... Les images sur cette cabine appartiennent à des imageries diverses dont le griffon de la marque de camion Scania). D'autres animaux représentés sur des camions lors de concours en marge de GP.

Et il y a des blogs écrits et imagés par des camionneurs. Que voient-ils sur et à partir des camions ? Comment se relient-ils entre eux, à leur machine et aux autres, finalement au reste du monde ? L'importance des aménagements, des équipements, des affinités (pour les marques), de codes esthétiques... de certaines qualités aussi (la prouesse technique).

Apprendre à connaître, c'est apprendre ce que les autres voient là où vous vous voyiez tout autre chose... Si on veut apprendre ce que d'autres, comme nous, voient et collectent, il faut naviguer sur des blogs sur les camions de transports d'animaux vivants.

C'est en ce sens que les camions sont **des dispositifs pour voir le monde** : à savoir une technique (ou un ensemble de techniques) qui produit un effet spécifique sur un spectateur.

Autrefois le géographe montrait le monde en produisant des modèles, des représentations qui tenaient dans un cabinet : un globe, un planisphère, une mappemonde.

Aujourd'hui, c'est le camion qui passe qui nous montre le monde (si nous pensons à le regarder passer et si nous nous demandons d'où il vient, où il va, où il porte ce qu'il porte, pour quoi, etc.)

Les ménageries d'animaux princières jusqu'à la Révolution, puis d'Etat ou municipales (à la suite de la création de la ménagerie du Jardin des Plantes en 1793) offraient l'opportunité de voir vivants des animaux rares et curieux. Elles permettent d'aller voir le monde en un endroit ainsi que le suggère Victor Hugo dans le poème du *Jardin des Plantes*. Pour Hannah Arendt, dans *L'Homme Moderne*, le monde est commun, il n'y a de monde que pour l'espace commun,

la nature est différente de la nature humaine => le monde est peuplé d'objet technique, le monde n'existe qu'à partir du moment où il est humain

Aujourd'hui, pour le monde à partir des animaux, on peut encore aller au zoo. On peut aussi voyager pour aller voir des animaux sauvages dans leurs milieux de vie. C'est ainsi que les mobilités humaines en rapport avec les animaux ont été abordées dans un numéro de la revue *Carnets de géographes* consacré à la géographie « humanimale ».

Et pourtant, l'essentiel des mobilités conjointes d'êtres humains et d'animaux non humains se fait par camions et nous en sommes témoins oculaires possibles dans l'ordinaire de nos pratiques spatiales. Par exemple, on peut voir la relation entre l'homme et l'animal à Martel un transport à courte distance de brebis réunies pour une Fête des Tondailles où s'affrontent des tondeurs de différents pays devant un public local. Une installation du plasticien Banski : 60 peluches dans un camion utilisé pour transporter des animaux aux abattoirs a été visible à NYC pendant deux semaines, accompagné d'une bande son de cris d'animaux. L'œuvre s'appelle « Sirens of the Lambs ».

## II/ Mobilité « humanimales » : un espace commun de mobilité en camion ?

Un premier résultat de notre enquête visuelle concerne les mobilités animales « instrumentées » par les camions. Il s'inscrit dans une perspective de géographie humanimale, ainsi que la définit Jean Estebanez.

Il s'agit « d'une géographie partagée [...] Cette appellation vise surtout à inscrire la géographie [...] dans une perspective relationniste [...] en faisant l'hypothèse que l'enjeu de cette relation n'est pas tant dans la distinction ou la séparation, ni même dans le lien entre humains et animaux, mais dans le partage d'un **temps et d'un espace commun** ». C'est « penser que l'humain n'existerait pas comme il est sans sa vie partagée avec les autres non-humains ».

Un des théâtres de cette vie en commun mésestimée, en géographie en tout cas (*Carnets de géographes*, 2013), est celui des mobilités de masse, routières, proches de nous tous.

Pour mieux cerner le sujet, voici une esquisse de typologie des mobilités humanimales en camion à compléter :

	Les animaux que l'on mange	Les animaux que l'on ne mange pas
<b>Déplacement momentané</b>	« Petit paysan » (Hubert Charruel, 2017) : déplacer les animaux pour les protéger d'un abattage massif	Déplacements liés à une structure récréative, sportive...
<b>Déplacement périodique</b>	Transhumance: tronçon routier-autoroutier en camions (ex : Crau-Camargue-alpages)	
<b>Déplacement en « séquence » de la naissance à la mort</b>	Animaux vivants changés d'espace de vie Animaux vivants déplacés pour être tués	Animaux vivants changés d'espace de vie (éléphants réserve zambienne)

A noter : parmi les 0,6M moutons transhumants en Provence : il y a deux transhumances : l'une estivale, l'autre hivernale qui nécessitent l'usage de camions ! La transhumance ne se fait pas qu'à pied à côté de l'animal qui marche.

La question est de savoir ce qui se passe dans ces temps de mobilité où êtres humains et animaux se déplacent de concert. Qu'est-ce qu'on peut en voir ? En dire ? Quelles images en sont produites ?

Voici des images extraites d'un récit de transport d'animaux vivants (génisses) sur longues distances. Il s'agit d'un périple France-Russie avec les transports Bardy » (M6, repris et commenté sur le blog Transbétail). L'entreprise Bardy Bresse (département de Haute-Saône) livre 150 génisses en Russie

Le voyage est ainsi défini dans la réglementation sur le transport d'animaux vivants : c'est l'ensemble de l'opération de transport, y compris le déchargement, l'hébergement et le chargement aux points intermédiaires du voyage. Il s'étend depuis le chargement du premier animal jusqu'au déchargement du dernier animal au dernier lieu de destination (Mémento de la réglementation, PMAF).

Un transport de longue durée c'est tout voyage de plus de 8h incluant une traversée de frontière + tout voyage de plus de 12h sur le territoire national.

L'expérience étudiée est celle de la distance, de la frontière : l'immobilisation des camions, les changements de conditions climatiques (chaleur), l'appréhension des personnes (génisses saines et sauvées) et celle des génisses.

Semblable voyage conduit à franchir la Méditerranée. Ici avec des camions de l'entreprise Lelandais installé près de Dinan (22) qui s'est fait une spécialité de desservir l'Afrique du Nord. Guillaume et Martin ont l'habitude d'effectuer la ligne entre la France et le Maghreb. Ici, Marseille-Tunis.

Ce franchissement est faisable en ferry, avec des réserves de fourrage, de l'eau avec une immobilisation possible. Parfois, il faut graisser la patte du douanier alors que les génisses attendent au soleil entre la Biélorussie et Russie.

C'est une expérience racontée depuis les camionneurs, une mission, une ligne. Elle s'inscrit dans une vaste circulation. La France exporte (en 2015) 1 175 000 bovins vivants à l'intérieur de l'UE (1<sup>er</sup> exportateur devant les Pays-Bas et la Pologne) et 148.000 bovins hors UE essentiellement vers l'Afrique du Nord et la Turquie (1<sup>er</sup> exportateur devant l'Espagne et la Hongrie).

A l'échelle mondiale, les exportations se font principalement pour 1,2M du Mexique, 1,1 d'Australie, 0,8 du Canada. Les importations se font pour les E-U 1,9M, l'Indonésie : 0,5 ou la Turquie : 0,360.

Les transports d'animaux vivants sur de très longues distances peuvent aussi être étudiés à travers les blogs de camionneurs français qui nous en offrent quelques images faites par les chauffeurs eux-mêmes:

Concernant les ovins de l'Australie ou la Nouvelle-Zélande. Ici un « navire bétailier » construit en 1980 et qui a cessé son activité en 2012. Plusieurs jours sont nécessaires pour charger les moutons à équivalence de 200 camions. Des chauffeurs de cattle-trucks effectuaient 4 voire 5 navettes entre les parcs d'engraissement de la périphérie de Perth et le port de Freemantle (Sud-Ouest Australie) . L'Australie exporte chaque année environ 7M d'ovins vers le Moyen-Orient et l'Asie du Sud-Est (Indonésie).

**La mobilité liée au transport d'animaux vivants est réglementée : il existe un CARNET DE ROUTE (OU PLAN DE MARCHE, PLAN DE ROUTE)**

Ce document doit accompagner en UE tout transport international de longue durée d'équidés, de bovins, d'ovins, de caprins ou de porcins. Les informations concernent :

- La planification du voyage (trajet prévu et durée escomptée du voyage, identité de l'organisateur, espèce transportée, poids du lot, postes de contrôles prévus pour le repos des animaux, etc.),

- Les lieux de départ et de destination des animaux,
- Le trajet réellement effectué et à toute anomalie survenue durant le voyage.

**La réglementation fixe les conditions** d'étanchéité du plancher, d'aération, lumière, ventilation, nourriture de secours, localisation GPS. Les personnels habilités au contrôle sont :

- les officiers de police judiciaire,
- les agents des Directions Départementales des Services Vétérinaires (DDSV).

On a là l'illustration réglementaire qu'il existe une « continuité [...] du domaine du sensible, [qui] tend à passer à travers une série de dispositifs spatiaux qui permettent de négocier une juste distance entre les acteurs [entre animaux, entre êtres humains et animaux transportés] » (Espace et Société, 2002 ; Estebanez, 2011). Le camion de transports d'animaux vivants est régi techniquement et ses évolutions témoignent de l'évolution d'un regard sur l'animal. Les conflits de normes ne sont pas absents. Rehausser les compartiments des animaux, c'est multiplier le nombre des camions, rendre impossible le transit sur de nombreux axes où des équipements peuvent faire obstacle en hauteur.

Il existe un glossaire international pour une mobilité réglementée dans toutes les langues. Lors des contrôles, il faut pouvoir se comprendre au sujet des animaux. Il reste que, selon beaucoup d'acteurs (services vétérinaires, associations veillant au bien-être animal, camionneurs) les contrôles sont rares (1%?). Or, le transport longue distance correspond à 10% des transports d'environ 17 M d'animaux annuellement sur le territoire français.

Pour décrire la mobilité, il faut distinguer le camion, son équipement, l'entreprise, les animaux, les chauffeurs qui sont aussi ceux qui vont chercher, répartir, grouper, transporter, décharger les animaux. Sur le blog Transbétail, la journée de Gilles de Coopagri à Lamballe (22). Il est 15 h et la journée de travail commence. Après avoir procédé aux dernières vérifications, le tracteur encore chaud repart. Le camion est attribué à trois chauffeurs différents. Un de nuit (de 3 heures à midi environ), l'autre de jour (15 heures à minuit) et inversement. La troisième semaine, c'est repos. Chaque chauffeur reçoit sa tournée deux jours à l'avance et il peut ainsi planifier le chargement et examiner la route à prendre. La conduite, c'est le camion, mais aussi les cochons (claquette, pile électrique).

Outre les « innovations techniques » liées à l'intensification de la production, des contraintes réglementaires ont amené à concevoir des postes de contrôle ou aires de repos (pour les animaux) agréés dans le cadre du transport de longue durée. La répartition inégale en France traduit des spécialisations, des positions (frontalières ou de carrefour). Toutes les régions n'ont pas d'aires de repos agréées, puisqu'au-delà de 2h de trajet il faut que le bétail sorte !

La mobilité des animaux vivants, c'est aussi la mise en rapport de régions de naissance et de régions d'engraissement. Le camion est alors l'objet de l'enquête. Voici celle menée par un particulier qui la poste sur son blog. Ou comment chacun peut se faire ainsi géographe. Ici à partir du marché de Saint-Denis lès Bourg

L'identité du camion, l'entreprise, l'abattoir, les représentations d'animaux, de leur race, ou les stéréotypes. Le rapport aux animaux transportés s'exprime aussi dans les représentations animales sur les camions de transport.

Dans les cas proposés, peut-on ici parler de portraits d'animaux au sens où en parle Alain Barattay, portraits d'animaux célèbres, tel Consul. (Biographie animale)

Ici, l'animal représenté est tout de même un peu générique, mais on lui demande d'incarner un « caractère »...

On peut utiliser une représentation de l'animal sous forme de fétiche qui donne de la puissance à la personne (et au groupe qui porte son nom). Ben van der Wallen ... Signe identitaire... code couleur... une abstraction (une effigie de la puissance du groupe). Il ne s'agit pas de représenter un « caractère » d'animal, mais celui d'un être humain.

Le porc représenté en silhouette et déjà en tranches sur un camion frigorifique de Cooperl, mais aussi sur un camion de transports de bétail. Cooperl est une coopérative normande fondée en 1996, qui comporte 2700 éleveurs-adhérents.

Parfois le camion est si remarquable qu'il est à son tour l'objet de la représentation : maquettes de camion (avec animal représenté).

L'animal vivant transporté met aussi en rapport des métiers. Celui du conducteur, de l'entreprise de transport, souvent aussi grossiste ou producteur (coopérative), des éleveurs, des acheteurs (supermarchés notamment). Mais il y a aussi les fabricants de tracteurs d'un côté, de remorques et d'accessoires de l'autre. Il y a souvent une histoire des techniques et des métiers « embarquée » avec le camion. Ici, par exemple l'entreprise Guitton spécialisée dans la production de bétailière. Mais André Guitton débute sa carrière en 1947 au sein de l'affaire de son père, alors dédiée à la construction de tombereaux en bois avec des grandes roues cerclées de fer (son père est charron depuis 1907 dans le bourg de Trémeur, 22). Il fabrique des charpentes et des charrettes. Père et fils travaillent uniquement avec une clientèle locale. Construit ensuite des structures en bois sur châssis. Puis métalliques, puis 1986 : premières bétailières à étages hydrauliques pour la plupart produites en Italie. André Guitton s'adapte aux nouvelles méthodes de construction et d'exigences du marché.

Les animaux représentés sur un même camion : ce qui est transporté ; le lion de IRMA Fratelli (entreprises de chassis) ; le sigle du Cantal (une vache Salers stylisé) qui est le département d'appartenance du chauffeur de ce camion ; le griffon de la marque Scania.

### III/ Le bestiaire des camions

« Bestiaire » est emprunté au latin médiéval *bestiarium* et dérivé de *bestia* désignant un recueil de d'animaux réels ou imaginaires dont on sert comme symbole d'une signification morale ou religieuse

L'emploi du mot est aussi associé à la fable, au fabuleux, c'est-à-dire au merveilleux, ce qui est digne d'être rapporté, d'être dit, cela témoigne par conséquent d'un imaginaire... dont les camions sont les supports d'expression. « Mundus est fabula » (le monde est digne d'être dit, c'est une fable).

Nous vous proposons un aperçu de ce bestiaire dans les figurations d'animaux (ainsi que ce qui n'est pas bestiaire).

La méthodologie suivie est là aussi la mise en série.

L'image dessinée sur le camion indique le contenu transporté, des animaux morts, des animaux vivants. Ce n'est pas un bestiaire au sens strict. L'image renvoie aussi à une identité locale ou régionale associée à la localisation de l'entreprise. On retrouve un animal avec un homme en costume traditionnel pour affirmer une identité...

#### Le cheval

Le cheval est une figure centrale du bestiaire des camions. Il oscille entre le domestique et le sauvage, l'indomptable...

Dans la mythologie et sur les camions on y retrouve lié la figure de **Triton** : fils de Poséidon et d'Amphitrite qui vivait dans le palais doré du maître des mers. Il avait un corps d'homme terminé par une queue de poisson. Sur un cheval ou un monstre marin il se promenait sur les vagues tenant à la main une conque au son si éclatant qu'on l'entendait à l'autre bout de la terre. Il passe pour une divinité sage et bienveillante (hospitalité, donne la bonne direction) qui accueille les Argonautes, jetés par une tempête sur les rivages de Libye dont il est originaire. C'est lui qui, apparaissant sous les traits d'Eurypylos, donne une motte de terre à Euphemos, comme présent d'hospitalité, et indiqua aux navigateurs la route à suivre pour rejoindre la Méditerranée

Sur les camions, on peut voir aussi **Pégase** qui est le cheval ailé né du corps de Méduse qui avait été décapitée par Persée. Il sert de monture à plusieurs héros pour effectuer leurs exploits....

Le cheval tire aussi parfois sur les dessins le char d'Apollon, le char du Pharaon etc. **De l'histoire des dieux à celle des hommes**, on le retrouve dans les symboles du Far West.

Le cheval renvoie à la puissance des camions, à « la cavalerie »... les chevaux moteurs sous le capot !

### *Les oiseaux*

On retrouve sur les camions, une certaine diversité d'oiseaux: l'aigle (Hudon, qui est l'un des rois des animaux selon Michel Pastoureau), la cigogne (en bas à droite), la mouette... cela symbolise le vol (ubiquité/accessibilité), la vitesse (AEM...), la vue (l'aigle) (pensez à l'Hirondelle chez Gustave Flaubert !). On retrouve une stylisation oiseau et/ou flèche.

Le griffon de la marque Scania est l'objet de nombreuses déclinaisons sur les cabines, voire sur les remorques de camions. Fondée en 1891, la marque a pour société mère Volkswagen avec 45000 employés. Le griffon renvoie à la Scanie, région de Malmö au Sud de la Suède. Le griffon a la tête, les ailes et les pattes avant de l'aigle, et un corps de lion et quelquefois une queue de serpent. Il allie le courage et la force du lion à l'intelligence et la ruse de l'aigle.

### *Le lion*

Le lion, roi des animaux, est souvent représenté sur les camions bondissant (franchissement), ou dévoreur : de route !

### *L'ours*

L'ours sur les camions symbolise la puissance, comme le souligne M. Pastoureau, c'est le roi des animaux dans le monde germanique.

### *Animaux de course rapide*

On retrouve aussi d'autres animaux de course rapide sur les camions comme la panthère, le lévrier, le guépard...

### *L'éléphant et le rhinocéros*

Ils représentent des animaux de transport et ils en imposent par leur volume en mouvement

### *L'araignée*

L'araignée de St-Järenströms Transports en Suède est une façon de représenter le réseau, la toile, la liste de lieux que l'on peut trouver avec des figurations non animales. Peut-être cela nous dit-il la fonction totémique de l'animal (représenté). Le totem a en effet un rôle de protection et d'affirmation de l'identité.

Enfin, on retrouve des figures animales énigmatiques, image pour un label ? (comme la coccinelle) ou des images identitaires ?

D'autres figurations laissent penser à une autonomisation possible du camion, dans les représentations desquelles il n'est pas interdit de retrouver les connotations qui lui sont données par les figures animales précédentes. L'éléphant et le camion volumineux, le cheval (de feu)... Il a cette fonction de totem que conforte l'ancrage historique. Le camion sur le camion paraît totémique à l'instar des animaux du bestiaire (le totem a un rôle de protection et d'affirmation de l'identité). On passe de l'animal qui protège à l'animal dont il faut se protéger. C'est le camion dans le regard de l'automobiliste : un camion qui dévore tel un démon dans les représentations médiévales

L'animal peut aussi incarner la peur du camionneur. On peut le voir à travers le film *Duel* de Steven Spielberg ou à travers le chien noir, apparition obsessionnelle connue des chauffeurs routiers poussés aux limites de leurs forces mentales et physiques. C'est ce qui est arrivé à Jack Crews dans le film *Black Dogs* de Heaven Hooks, qui a purgé une longue peine de prison pour avoir provoqué un dramatique accident après s'être assoupi au volant. Libéré mais criblé de dettes, il accepte une proposition douteuse d'un certain Cutler : conduire un camion chargé d'une cargaison mystérieuse.

Dans une version politique : le camion soutient un discours de dénonciation des formes d'exploitation du travail, d'aménagement de l'espace, de ségrégation urbaine, de consommation de masse. *Le camion*, livre de Marguerite Duras écrit en 1977, est une pièce de théâtre où on retrouve cette dénonciation ainsi que celle des déserts organisés dans lesquels on concentre les émigrés.

## IV/ De la vulnérabilité comme catégorie pour penser la condition animale

### A/ Des conditions d'élevage aux conditions de la mobilité mécanisée, industrialisée.

Arrivés au terme de cette exploration visuelle des rapports à l'animal que les camions nous donnent à voir, quelle leçon tirer ?

Notre responsabilité repose sur le fait de voir ce qui se passe autour de nous comme le rappelait l'ouverture du FIG 2008.

En premier lieu, il faut que nous ouvrons les yeux sur les conditions de mobilité des animaux (les conditions d'élevage demeurent discutées ; objet de tous les trafics par des réseaux transnationaux » ainsi que « des normes religieuses, culturelles, techniques, éthiques [qui] s'attachent à réguler la mise à mort des animaux). Il est aussi intéressant de se pencher sur les mobilités animales de masse sur de longues distances et aussi de proximités liées au fonctionnement des marchés de consommation (de viande).

### B/ Les animaux vulnérables ou les animaux tout court ?

En deuxième lieu, il nous faut ouvrir les yeux sur les « animaux vulnérables et/ou protégés » [dans le cadre des conflits environnementaux], sans nous laisser penser que d'autres ne le sont pas (vulnérables...). Cette catégorisation fonctionne-t-elle pour le transport d'animaux vivants ? Est-ce que le transport routier ne montre pas que tous les animaux sont vulnérables, qu'on peut penser l'animal à partir de cette catégorie de vulnérabilité ? L'instauration de normes pour le transport est une façon de reconnaître cette condition de vulnérabilité.

**Les documents d'étude sur le sujet sont produits ici par le Cerema, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.** Établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle

conjointe du [ministère de la Cohésion des Territoires](#) et du [ministère de la Transition écologique et solidaire](#). Il a la fonction d'un appui scientifique et technique pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables. En voici une constatation : **«Les infrastructures de transport contribuent à l'artificialisation du territoire, qui consomment l'équivalent d'un département tous les 7 ans. Mais leur impact va bien au-delà : elles entraînent la mort de nombreux animaux qui tentent la traversée. Elles rompent les continuités écologiques ».**

Le Cerema contribue à la mise en œuvre des schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) : améliorer la connaissance et restaurer les continuités écologiques

L'observation des camions et de la mobilité souligne la contradiction qu'il peut y avoir à montrer des animaux glorieux sur les camions (les animaux du bestiaire) et simultanément à ne pas se questionner sur les conditions de vie des animaux qui sont l'objet d'une consommation alimentaire de masse des êtres humains. C'est très souvent avant des conditions de mobilité mécanisée, industrialisée faiblement contrôlée, l'immobilité imposée à des êtres mobiles par nature

### **C/ La mobilité et la vulnérabilité de tous les animaux (danger : animal !)**

La route est un monde qui nous rappelle la fragilité du vivant, qui nous rappelle à notre propre vulnérabilité (animale).

Faut-il interdire les transports routiers d'animaux vivants ? Faut-il les réglementer plus encore ? Quelles routes ? Toute mobilité autre que celle prévue dans le cadre du fonctionnement des routes doit-elle être pensée en termes de danger ?

Les animaux sont tous vulnérables. Même quand ils passent sous l'éco-pont dans les camions. C'est nous l'animal qui peut traverser la route... nous sommes tous vulnérables en mobilité face au camion.

### **D/ De l'animalité de l'être humain**

Aussi, la vulnérabilité qui est une propriété ici réservée à des espèces animales non humaines n'est-elle pas une propriété partagée par toutes les espèces animales, y compris humaines ? D'une certaine façon, c'est à la fragilité du vivant et à l'animalité de l'être humain que nous ramènent nos observations de camions.

L'être humain seul, en tant qu'espèce, ne peut pas vivre. Il ne peut pas vivre juste avec des représentations d'animaux (totémiques). Il a besoin pour vivre d'autres organismes vivants, végétaux ou animaux comme lui. Une société où l'être humain se nourrit de l'être humain ne peut pas fonctionner, ainsi que le montre « Solyent Green », film dans lequel le camion est l'instrument du contrôle de la foule, du ramassage des humains morts en vue de leur transformation (que le héros dévoile) en nourriture pour les humains vivants.

L'observation des camions et de la mobilité souligne la contradiction qu'il peut y avoir à montrer des animaux glorieux sur les camions (les animaux du bestiaire) et simultanément à ne pas se questionner sur les conditions de vie des animaux qui sont l'objet d'une consommation alimentaire de masse des êtres humains. La mobilité est un angle de lecture éclairant. Outre les conditions d'une mobilité mécanisée, motorisée, industrialisée faiblement contrôlée, il y a l'immobilité imposée à des êtres mobiles par nature.

## V/ Bibliographie

Baratay, Eric (2007). « Portraits d'animaux ». In : *Les planches du Dictionnaire universel d'histoire naturelle de Charles d'Orbigny*. Page Editions

Chatellier, Vincent (2017) *Les échanges de bovins vivants et de viande bovine dans le monde et dans l'UE : trajectoires productives et commerciales des principaux pays impliqués*, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01581604>, 53 p.

Desportes, Marc (2005). *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII – XX siècle*, Paris, Gallimard.

Duras, Marguerite (1977). *Le camion*. Suivi de Entretien avec Michelle Porte. Paris : Les Editions de Minuit, 136 pages.

Estebanez, Jean ; Gouabault, Emmanuel ; Michalon, Jérôme (2013). *Où sont les animaux. Vers une géographie humanimale*. Carnets de géographes, n°5, Carnets de débats.

Pastoureau, Michel (1984), « Quel est le roi des animaux ? ». In : *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, Toulouse. Le monde animal et ses représentations au moyen-âge (XIe -XVe siècles) p. 133-142

**Compte-rendu réalisé par Pauline ELIOT, enseignante au Lycée Jean de Pange à Sarreguemines, avec la documentation généreuse de Jean-François Théminès et Anne-Laure Le Guern pour la communauté des Clionautes**

