

La ville en jeu

« **The No Pants! Subway Ride** » est un événement annuel organisé par le groupe Improv Everywhere. Chaque année, à New York, en janvier et pendant une journée, des participants de plus en plus nombreux voyagent dans le métro sans pantalon ni jupe, s'asseyant en caleçon et chaussettes devant les utilisateurs médusés ou indifférents. Le groupe se propose, en effet, de créer des « scènes de chaos et de joie » dans les lieux publics. Il s'agit souvent d'imitations de comédies musicales, avec des participants dansant dans la rue ou dans les supermarchés.

On peut s'interroger sur les raisons d'un tel mouvement. Qui s'amuse? Les acteurs ou les spectateurs? Et qu'apportent ces scènes dans la vie quotidienne, n'a-t-on pas assez de spectacles avec les médias? « La frivolité, c'est la plus jolie réponse à l'angoisse » écrivait Jean Cocteau. Dans cette optique, on peut considérer que le métro et les transports en commun en général sont des lieux mobiles où l'on ne se sent pas très à l'aise. Ils restent impersonnels et ne servent qu'à se déplacer d'un point à l'autre. La mobilité ne serait-elle alors qu'une perte de temps, une contrainte? Le développement des transports écologiques et des transports plus ludiques, skateboard ou trottinette, tendrait à prouver le contraire. Les nomades urbains que nous sommes tous, ont envie de voir leurs déplacements comme une mini-aventure quotidienne et agréable. Et en parallèle avec l'émergence du *street art*, on peut imaginer un besoin de devenir plus intime avec la ville, de la redessiner et de rendre ses parcours uniques.

Transports en commun :

une passivité qui devient pesante

Depuis toujours, les philosophes et les intellectuels aiment considérer les déplacements comme des moyens d'action, de réflexion et d'ouverture à de nouvelles idées. On pense à Aristote et au péripatétisme, cette philosophie enseignée dans la mobilité. Beaucoup plus récemment, certains architectes et journalistes collaborant à la revue *Architecture*

The city at play "The No Pants! Subway Ride" is an annual event organised by the Improv Everywhere group. For one day in January every year, an increasing number of participants travel on New York Subway underground trains without wearing any trousers or skirts, taking their seats in their underpants and socks to the astonishment or indifference of other users. The group actually states that its aim is to cause "scenes of chaos and joy" in public places. These often involve imitations of musicals, with participants dancing in the streets or in supermarkets.



<http://www.youtube.com/watch?v=9MBBR-a2KnM>

We may wonder about the reasons for a movement of this kind — who is having fun, the participants or the spectators? And what do these scenes bring to everyday life, do we not get enough show-business from the media? "Frivolity is the best response to anxiety" wrote Jean Cocteau. From this angle, we can consider that underground trains — and public transport in general — are mobile places where we do not really feel very at ease. They remain impersonal



<http://www.youtube.com/watch?v=Uxl46nl9pkc&translated=1>

Mouvement Continuité (AMC), comme Pierre Saddy ou Daniel Treiber trouvaient leur inspiration dans la « promenade » à travers la ville, déambulant dans les rues au gré de leurs envies.

Aujourd'hui, la promenade, c'est un loisir, c'est quand on a du temps. On se déplace de moins en moins à pieds, ou alors sur des distances très courtes. Pour se rendre sur le lieu de travail, c'est l'utilisation de la voiture ou des transports en commun qui prime. Si l'on en croit le site du Musée des transports urbains, interurbains et ruraux (AMTUIR), Blaise Pascal invente les transports en commun urbains en 1662, c'est-à-dire assez tardivement dans l'histoire. Ils sont définis selon quelques règles : itinéraires fixes, horaires fixes, fréquence, tarif modique par place occupée, obligation à l'usager de faire l'appoint... Malgré le développement et le progrès des transports depuis cette époque, ce cadre pratique, mais stricte, perdure. Serait-ce pour contourner ces contraintes que nombre d'entre nous préfèrent l'utilisation de la voiture malgré les dangers et l'augmentation constante du prix de l'essence? Une autre explication se trouve peut-être dans le fait que la voiture procure des sensations, la sensation agréable de la vitesse par exemple, la sensation de la maîtrise aussi. On peut également parler de l'attachement à un objet qui est sien. Dans le domaine du design, le design pour les transports en commun reste assez silencieux tandis que l'intérêt pour le design automobile ne faiblit pas, il a ses passionnés et ses salons. C'est dans ce secteur que se manifeste le plus l'originalité et le design futuriste, preuve en est : l'incroyable Aptera 2, imaginée par Steve Fambro et Chris Anthony, qui ressemble à un petit avion de tourisme sans aile. Un véritable ovni automobile.

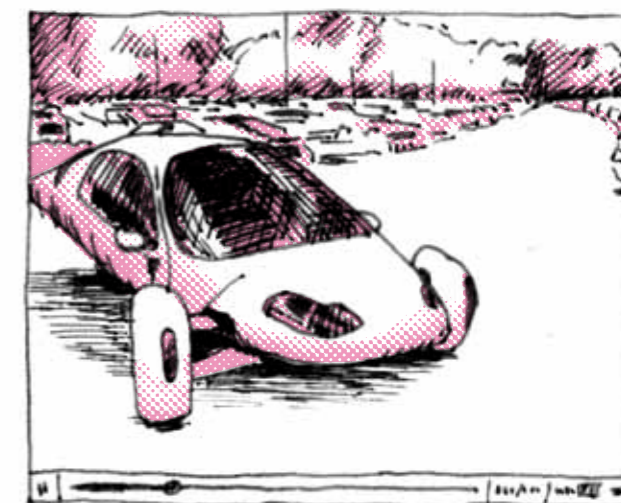
L'automobiliste, c'est l'ancien enfant qui jouait aux petites voitures. Pour Gilles Brougère, professeur de sciences de l'éducation à l'Université Paris XIII, « le jeu est un comportement non spécifique au sens où dans certaines conditions tout comportement peut devenir un jeu : je peux manger et faire de cet acte un jeu, mais le comportement visé n'est en rien spécifique, c'est son sens qui change. Le jeu est une affaire de signification et non de comportement particulier. »¹ La voiture est donc investie d'un potentiel ludique, on la contrôle et on joue avec.

and the only thing they are good for is getting from one place to another. So is mobility just a waste of time, something we are forced to do? The development of environmental means of transport and others which are more fun, such as skateboards or scooters, would appear to prove otherwise. We are all urban nomads and ideally we would like the journeys we make to be pleasant, daily mini-adventures and, in parallel with the emergence of street art, we can imagine a need to develop a closer relationship with the city, to redraw it and make the journeys around it unique.

Public transport :

a passivity which is becoming oppressive

Philosophers and intellectuals have always liked to consider journeys as means of action, thinking and openness to new ideas. For instance there was Aristotle and peripatetics, philosophy taught on the move. Far more recently, some architects and journalists such as Pierre Saddy and D. Treider, working together on the *Architecture Mouvement Continuité* (AMC) magazine, found their inspiration in "walking" through the city, wandering into streets as the mood took them.



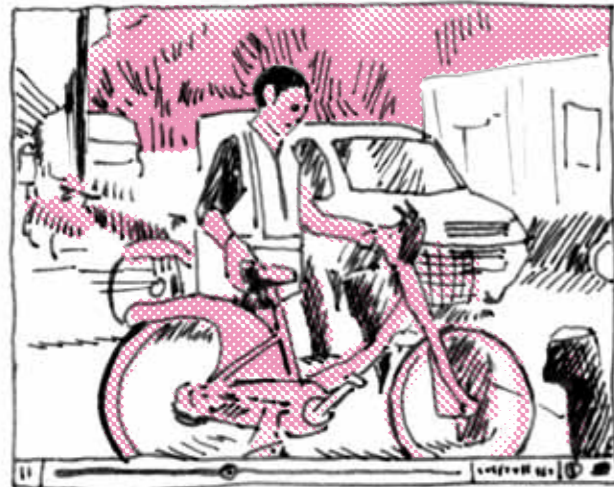
<http://www.youtube.com/watch?v=ryrGaK837rI&translated=1>

Nowadays walking is a leisure activity, it is something we do when we have the time. We get around on foot less and less, or only over very short distances — we mainly use the car or public transport to get to work. If we are to believe the website of the Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux (AMTUIR — Museum of Urban, Inter-Urban and Rural Transport), Blaise Pascal invented urban public transport in 1662, in other words rather late on in history, and there are a few rules used to define it : fixed routes and timetables, frequency, an affordable price for each seat occupied, the user has an obligation to provide the right change, etc. In spite of the development and progress made by transport since that time, this practical, but strict framework is still with us. Could it be to get around these constraints that so many of us prefer to use our cars in spite of the dangers and the constant rise in the price of petrol? There may be another explanation to be found in the fact that the car provides sensations, the pleasant sensation of speed, for instance, and also the sensation of being in control. We can also talk about an attachment to something that belongs to us. In the field of design, design for public transport still

Qu'en est-il des transports en commun ?

Tous les enfants ont, au moins une fois, joué à voyager dans le bus ou le métro, allant d'un terminus à l'autre vers des quartiers inconnus ou passant des heures entières dans le métro en s'arrêtant à chaque station. Pour eux, c'est une sorte d'aventure, non seulement ils jouent aux adultes mais ils deviennent les explorateurs de la ville.

Mais la vision des transports comme outils de curiosité et de connaissance de la ville disparaît, une fois adulte, dans la routine et la course contre le temps. Les utilisateurs, passifs, s'assoient et se laissent transporter attendant et espérant que le trajet sera le plus court possible. On vit la mobilité comme un temps hors du temps, où il ne se passe rien. Quand on demande à Google comment on peut s'occuper dans les transports en commun, il nous répond en nous envoyant sur la page d'un ordinateur portable. Entre l'ordinateur qui nous impose des images ou le lecteur mp3 qui nous envoie de la musique, on reste dans la réception inerte. Pour retrouver l'accès à l'imagination et à l'action source de fierté et de nouveauté, le design se doit de proposer des transports à la fois plus récréatifs et plus valorisants.



<http://www.youtube.com/watch?v=il2RzSRMRcg>

Des roues comme un prolongement du corps

Comme nous l'avons vu, la voiture bénéficie d'un investissement très particulier, elle est un élément familier, une possession, une façon aussi de se démarquer des autres. Mais elle n'est pas la seule, d'autres moyens de déplacement individuel se rencontrent de plus en plus souvent. La bicyclette tout d'abord, indémodable et retrouvant une nouvelle jeunesse grâce à l'écologie et à la création du vélo à louer pour quelques heures. Le roller avec ses rassemblements fréquents pour des excursions dans la ville. La trottinette, ancien jouet pour enfants récupéré par les adultes, qui devient tendance et branchée. Le skateboard, adopté par les adolescents et à l'origine d'un style vestimentaire et de boutiques consacrées à son univers. Des moyens de se déplacer simples, peu coûteux et ... à roues. Vélo, rollers, trottinette et skateboard ont en commun de laisser le corps libre, prêt à ressentir les sensations, l'air de la ville. Même si les utilisateurs ont des protections comme le casque ou les genouillères, il ne s'agit pas d'armures dans lesquelles on reste enfermé comme dans

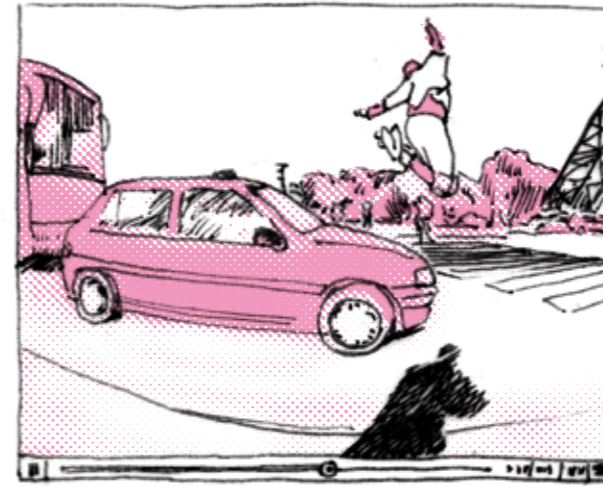
does not have a great deal to say for itself, whereas there is no let-up in interest in automobile design, it has fans and trade shows devoted to it. This is the sector in which we see the most originality and futuristic design and if any proof be needed there is the incredible Aptera2, dreamt up by Steve Fambro and Chris Anthony, which is like a small passenger aircraft with no wings — a genuine automobile ufo.

The motorist is someone who used to play with toy cars as a child. Gilles Brougère, professor of educational sciences at the Université Paris XIII, believes that "Play is a non-specific behaviour in the sense that under certain conditions any behaviour can become a game: I can eat and make it into a game, but the target behaviour is in no way specific, it is its meaning that changes. Play is a matter of meaning rather than of particular behaviour." So the car is invested with a potential for play, we control it and play with it. So what about public transport? All children have, at least once, played at travelling on the bus or in the underground, going from one terminus to the other towards unknown neighbourhoods or spending whole hours in the underground stopping at each station. For them this is a kind of adventure, not only do they play at being adults but they also become explorers of the city.

However the vision of transport as a set of tools used to satisfy our curiosity and to gain a knowledge of the city disappears once they reach adulthood, swallowed up in routine and the race against time. Passive users sit down and allow themselves to be transported waiting and hoping that the journey will be as short as possible. We experience mobility as a period of time outside time, in which nothing happens. When you ask Google how you can occupy yourself on public transport, it replies by sending us to a page showing a laptop. Between the computer forcing images upon us and the MP3 player which sends us music, we are still dealing in inert reception. In order to restore access to imagination and to action as a source of pride and novelty, design needs to come up with means of transport which are both more recreational and more fulfilling.

Wheels as an extension of the body

As we have seen, the car receives a very special emotional investment, because it is a familiar element, a possession, which is also a way of standing out from other people. However it is not the only one, there are other individual means of transport which we are increasingly coming across. First of all there is the bicycle, a timeless icon which is being rejuvenated by environmental concerns and the creation of schemes offering bikes you can hire for a few hours. Then there are roller skates with their frequent gatherings for excursions in the city and the scooter, a former children's toy now being recycled by adults, who become hip and trendy. Not forgetting the skateboard, adopted by teenagers and which has its own style of clothing and boutiques devoted to its world. These are all ways of getting around which are simple, inexpensive and ... on wheels. What the bike, roller skates, scooter and skateboard all have in common is that they leave the body free to feel sensations and the air of the city. Even though users wear protection such as a helmet



<http://www.youtube.com/watch?v=OQTadJoZ4E&feature=fvst>

une bulle, comme c'est le cas avec les trains, les bus, les voitures... En un sens, l'utilisateur n'est pas coupé du monde, ni de lui-même. Il n'est plus question d'un véhicule qui s'impose, normalise, standardise. Le moyen de transport devient un accessoire de la personnalité.

Dans *Penser la ville*, Pierre Ansay et René Schoonbrodt expliquent que « la prise de possession de la ville est d'ordre corporel ». Si l'on s'en réfère au livre de géographe urbaine de Djemila Zeneidi Henry, *Les SDF et la ville*, on constate que les SDF, marginaux dans la ville, tentent de trouver leur territoire grâce à leur corporalité. C'est leur corps qui marque les limites, les frontières et qui transforme un bout de rue en lieu intime. Le corps est à la fois un mode d'expression et une façon de signifier son passage, son existence. De la même manière, les utilisateurs de moyens de déplacement simples, transportables font quasiment corps avec ces objets, les roues ne sont pas un poids encombrant comme peuvent l'être les véhicules motorisés, elles deviennent presque le prolongement naturel de la jambe. Il n'y a plus d'entraves, le corps est libéré et extraverti, il peut marquer l'urbain de son empreinte personnelle.

Une façon de s'approprier la mobilité (et l'urbain)

Les villes s'étendent de plus en plus, deviennent des mégapoles, grouillantes, froides et ternes. Le bruit de la foule, la noirceur du métro, la promiscuité, autant de raisons de se fondre dans la masse, de se dépêcher de rentrer chez soi et de porter sur sa propre ville un regard étranger. Désormais, on parle d'ailleurs de jungle urbaine. On cherche un moyen animal de se réapproprier un territoire qui fait peur. Cela peut se faire avec l'art, le *street art*, les graffitis... Dans la vie quotidienne, on cherche un moyen de ne plus être anonyme, de nouer des relations sociales. Et dans cette jungle, le concept de tribu prend tout son sens.

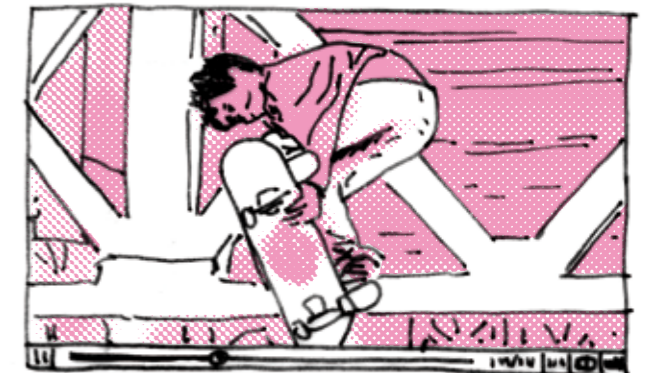
Choisir un moyen de transport, c'est presque revendiquer une appartenance, un mode de vie. Comme c'est le cas pour le vélo et les écologistes par exemple. En quelque sorte, c'est une tribu qu'on choisit, une tribu qui propose une certaine vision de la ville, des déplacements et qui permet d'exprimer son originalité, ses valeurs. Une façon de rendre la ville à son image. Le sociologue Richard Sennet parle d' « une analogie

or knee pads, this is not armour in which you are locked away as though in a bubble, as is the case with trains, buses, cars, etc. In one sense, the user is not cut off either from the world nor from him or herself. It is no longer a matter of a vehicle becoming established, normalised and standardised — the means of transport is becoming a personality accessory.

In *Penser la Ville (Thinking About The City)*, Pierre Ansay and René Schoonbrodt explain that "taking possession of the city is a matter of a bodily nature". If we refer to Djemila Zeneidi Henry's book of urban geography, *Les SDF et la ville (The Homeless And The City)*, we can see that the homeless, who live in the margins of urban society, attempt to find a territory of their own through their corporality. It is their bodies which mark out the limits, the borders and which transform a corner of a street into a private place. The body is both a method of expression and a way of signifying your passage, your existence. In the same way, the users of simple, transportable means of getting about are almost one with these objects, the wheels are not a cumbersome weight as motor vehicles can be, they become almost a natural extension of the leg. There are no longer any hindrances, the body is liberated and extroverted, it can mark the urban landscape with its own personal print.

A way of making mobility (and the urban landscape) our own

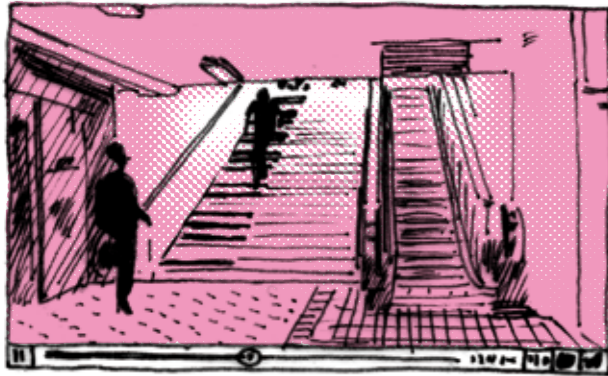
Cities are stretching out more and more, becoming megalopolises, swarming with people, cold and dull. The noise of the crowd, the blackness of the Underground, promiscuity, so many reasons to melt into the mass, to hurry home and to see your own city with foreign eyes. We now talk about an urban jungle. We are looking for an animal way of reclaiming a frightening area and this can be done with art, street art, graffiti, etc. In everyday life, we are looking for a way out of anonymity, of building social relationships, and in this jungle, the concept of the tribe takes on its full meaning.



<http://www.youtube.com/watch?v=ZkMDs3FXVzg&translated=1>

Choosing a means of transport means claiming to belong, a way of life. For instance, this is the case with the bike and environmentalists: in a way, we are choosing a tribe, one which offers a certain vision of the city, of the journeys we make, and which allows us to express our individuality and our values — it is a way of seeing ourselves reflected in the city. The sociologist Richard Sennet talks about "an analogy between the city and the theatre: it is all about playing in an unknown environment and making your appearance credible."² The city becomes the stage, the tribe the company and mobility the dialogues.

entre ville et théâtre: il s'agit de jouer dans un milieu inconnu et de rendre crédible son apparition. »² La ville devient la scène, la troupe la mobilité les dialogues. C'est une façon de s'amuser avec la ville, d'entrer en action pour la réécrire et la poétiser. Le réalisateur Gus Van Sant a d'ailleurs essayé, dans le film *Paranoid Park* de capter l'esprit des skateurs, en filmant un monde parallèle où le skateboard est un objet intime indissociable du corps et où les figures qu'on effectue grâce à lui apportent poésie et apaisement. En ce sens, le skateboard devient un moyen de transcender le quotidien, d'oublier ses frustrations. Pierre Demarolle, professeur de grammaire et philologie françaises à l'Université de Nancy II, décrit « une revanche de l'individu sur la vie quotidienne fait de contraintes liées à la situation sociale, à l'argent, aux possibilités physiques ». Et il relie le jeu à cette revanche. Celui-ci correspondrait à un « désir de dépassement, de dépaysement, de déguisement ». ³ Comment définir le vélo, la trottinette, les rollers et le skateboard sans utiliser le mot jeu? Pourquoi lorsque l'enfant utilise le vélo ou les patins à roulettes, serait-ce un jeu alors que l'utilisation de ces mêmes objets par les adultes serait simplement un moyen de se déplacer? Il est évident que ces objets apportent à l'utilisateur des sensations ludiques et plus intenses que la voiture car plus incontrôlables. Le design permet d'inventer ce nouveau genre de transport, afin que l'environnement ne soit plus une succession d'obstacles mais un terrain de jeu.



<http://www.youtube.com/watch?v=ivg56TX9kWI>

Comment transformer la ville en terrain de jeu ?

La voie publique paraît largement utilisée par les jeux. Les enfants aiment s'amuser dans les rues et les espaces verts mais d'autres surfaces leur sont également consacrées. C'est le cas, par exemple, de certains jardins publics qui bénéficient de nombreux équipements ludiques. Dans ces jardins, le design a beaucoup évolué ces dernières années. L'esthétique s'est sophistiquée, colorée et les équipements sont devenus plus élaborés, les simples balançoires en bois ont été remplacées par de multiples complexes. La rue malgré tout reste l'espace préféré des enfants pour les jeux, en particulier pour ceux qui supposent des objets roulants. Pour Gilles Brougère, « la configuration des trottoirs, la présence d'équipements, la forme des bâtiments meublent un espace et deviennent les supports (ou les obstacles) du jeu. »⁴ La ville est truffée d'espaces de jeux potentiels, il suffit de changer son regard.

« C'est tout l'environnement qui est ainsi soumis à la logique du jeu. Un banc peut devenir selon le jeu des buts de football ou un bateau pris dans la tempête, un galet le

It is a way of having fun with the city, of taking action to rewrite and poeticise it. In the film *Paranoid Park* the director Gus Van Sant attempted to capture the spirit of skateboarders, by filming a parallel world in which the skateboard is an intimate object which is inseparable from the body and where the manoeuvres you perform with it provide poetry and calm.

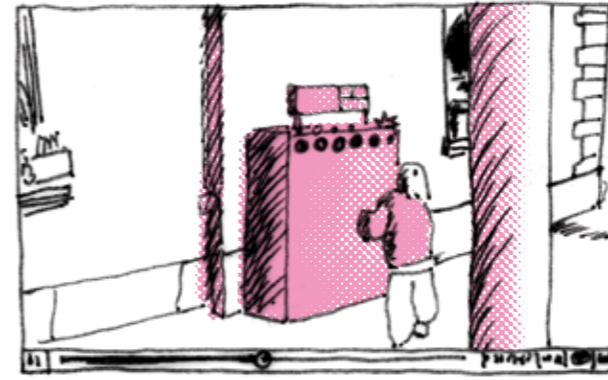
In this sense, the skateboard becomes a way of transcending everyday life, of forgetting your frustrations. Pierre Demarolle, professor of grammar and French philology at the Université de Nancy II, describes "a way of the individual taking revenge on an everyday life made up of constraints relating to social status, money and physical abilities", and he links play to this revenge. This would relate to a "desire to go further, a change of scene, a disguise".³ How can we define the bike, the scooter, roller skates and the skateboard without using the word play? Why is it a game when a child uses a bike or roller skates whereas when adults use these same objects it is simply a way of getting around? It is obvious that these objects give the user recreational and more intense sensations than the car because they are more uncontrollable. Design helps to invent this new kind of transport, so that the environment is no longer a succession of obstacles but a playing field.

How can we turn the city into a playing field ?

The public highway appears to be widely used by games. Children love to have fun playing in the streets and green areas but there are also other surfaces devoted to them. For instance, there are certain public gardens which have a lot of recreational facilities. The design in these gardens has changed a great deal over the last few years. The aesthetic has become more sophisticated and colourful, and the facilities have become more elaborate, the simple wooden see-saws have been replaced by all kinds of complexes. In spite of everything, the street is still children's favourite place to play, especially for games involving rolling objects. The way Gilles Brougère sees it "The configuration of the pavements, the presence of facilities, the shapes of the buildings furnish a space and become the supports (or obstacles) for the game."⁴ The city is packed with potential play areas, all you need to do is change the way you see things. "So it is the whole of the environment which is subject to the logic of play. Depending on the game, a bench can become the goal in football or a boat caught in a storm, a pebble can be used for a game of hockey or a doll's meal."⁵



<http://www.youtube.com/watch?v=ivg56TX9kWI>



<http://www.youtube.com/watch?v=5kQbMKc58Nc&feature=related>

support d'un jeu de hockey ou le repas d'une poupée. »⁵ Beaucoup d'études sont réalisées à propos du bénéfice du jeu pour les enfants, mais celui-ci est loin d'être inutile pour les adultes. Non seulement il aide à se détendre, mais il permet de s'impliquer dans une activité, donne le courage d'oser et libère l'imagination. Volkswagen l'a bien compris et a inventé le mouvement *Fun theory*, qui a pour but de modifier le comportement des citoyens grâce à des équipements urbains drôles et originaux. Par exemple, l'*escalier-piano* a pour rôle d'inciter les gens à utiliser les escaliers plutôt que l'escalator dans les stations de métro. Cet escalier dont les marches représentent des touches de piano permet de créer sa propre musique lorsqu'on l'utilise puisque chacune des marches déclenche une note différente, ce concept « fun » se retrouve dans la mise en place, toujours par Volkswagen, d'une poubelle pour le recyclage qui aide à trier ses déchets de façon ludique. L'utilisateur entend des sons rigolos et variés selon ce qu'il jette, du papier, du plastique ou du verre. L'attitude des gens par rapport à leurs déplacements peut aussi évoluer grâce à ce style de design innovant. Les adultes ont envie de s'amuser dans la ville, mais trop souvent ils n'osent pas par crainte de se ridiculiser ou de paraître immature. Le design se doit de s'adapter à la mentalité adulte. La trottinette, par exemple, considérée il y a peu comme un simple jouet, est devenue très à la mode grâce à des couleurs moins enfantines, une forme pliable et des matériaux plus résistants. Cette nouvelle apparence a suscité l'intérêt des médias, ce qui a eu pour effet de valoriser ce moyen de déplacement. De plus en plus d'efforts sont faits pour imaginer des moyens de transport qui se vivent comme des jeux nomades, avec une esthétique attrayante et un confort pratique. Tel est le cas par exemple du Honda UX-3, une variation inédite du monocycle fondée sur un système d'équilibre robotisé et une technologie qui suit les mouvements.

Maintenant que les designers ont semé des éléments sur le terrain, c'est à nous de jouer!

1. Gilles Brougère, *Espace de Jeu et Espace Public (Play Space And Public Space)* Arch & comport / Arch. Behav, vol. 7, no. 2, pp. 165-176, 1991.
2. *Penser la Ville (Thinking About The City)*, Pierre Ansay and René Schoonbrodt, Brussels, 1989.
3. Pierre Demarolle, *A Quoi*

Joue-On ? Pratiques et Usages des Jeux et Jouets à Travers les Âges (What Are We Playing At? Practices and Customs of Games and Toys Through The Ages): Festival d'histoire de Montbrison, Ville de Montbrison, 1999.
4. Gilles Brougère, op. cit.
5. Gilles Brougère, op. cit.

A lot of studies are carried out on the benefits of play for children, but it is far from being useless to adults. Not only does it help us to relax, it also allows us to get involved in an activity, gives us the courage to dare to try things and frees our imaginations. Volkswagen have understood this and have come up with the *fun theory* movement, the aim of which is to alter the behaviour of city-dwellers using amusing, unusual urban facilities. Par instance, the role of the *the piano staircase* is to encourage people to use staircases instead of the escalator in underground stations. This staircase, the steps of which represent piano keys, allows people to create their own music when using it as each of the steps triggers a different note, this fun concept can also be found in the introduction – again by Volkswagen – of a recycling bin which helps people to sort their waste in a recreational way. The user hears a variety of hilarious sounds depending on whether she throws away paper, plastic or glass.

People's attitude to the journeys they make can also change as a result of this innovative design style. Adults want to have fun in the city but, all too often, they do not dare for fear of appearing ridiculous or immature. Design needs to adapt to the adult outlook. Until recently, for instance, the scooter was seen as no more than a toy, but it has now become highly fashionable thanks to the use of less childish colours, a foldaway shape and stronger materials. This new appearance has aroused the interest of the media, which has had the effect of making people value it as a way of getting about.



<http://www.youtube.com/watch?v=dg5mnj2st8k>

Increasing efforts are being made to dream up means of transport which are experienced as nomadic games, with an appealing aesthetic and practical comfort. For instance, this is the case with the Honda UX-3, an unusual variation on the unicycle based on a robotic balance system and a technology which follows the movements.

Now that designers have sown the seeds on the ground, it is up to us to start playing!