

Habiter en camion sur les quais du bas de Chantenay

Hugo Moreau

▶ **To cite this version:**

Hugo Moreau. Habiter en camion sur les quais du bas de Chantenay. Architecture, aménagement de l'espace. 2015. dumas-01372812

HAL Id: dumas-01372812

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01372812

Submitted on 27 Sep 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



Habiter en camion

sur les quais du bas de Chantenay

Hugo Moreau
Septembre 2014 - Juin 2015

École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes
L'autre ici
Elisabeth Pasquier

Sommaire

Préface 5

MOBILE IMMOBILE 9

- Mobilité confortable 10
- Immobilité variable 12
- Ancrages 14
- Propriété du logement 16
- Simplicité volontaire 18
- Imaginaire voyageur 21

INTIMITÉ PUBLIQUE 23

- Concentrés d'intérieur 24
- Enveloppes 38
- Espaces partagés 48
- Regards 56

MARGINALITÉ INTÉGRÉE ? 64

Photographies 66
Postface 123
Notes 124
Médiagraphie 125

Préface

Ce travail de recherche a été effectué au cours de ma quatrième année d'études en architecture, dans le cadre du séminaire de mémoire « L'autre ici ». J'ai fait ce choix à la fois pour la méthodologie de recherche-action proposée dès la présentation, et pour le thème commun porté sur l'analyse située d'un corps étranger, au sens large. L'altérité pouvant aussi bien provenir du corps observateur que du corps observé. Le terme « ici » évoquant alors une situation géographique vécue pour constituer les limites de l'observation.

En janvier 2014, j'ai commencé à transformer petit à petit un camion utilitaire en un logement personnel dans lequel je vis depuis septembre 2014. L'analyse du nouvel habitat que je venais d'adopter me semblait correspondre à la méthodologie proposée de recherche-action. [1]

J'ai abordé ce sujet par le relevé écrit des anecdotes, banalités, habitudes et perturbations de mon quotidien afin d'y prêter plus d'attention. J'ai vécu les premières semaines sans être en contact avec d'autres habitants de camion. Puis je suis allé à la rencontre de certains d'entre eux, stationnés sur les quais du bas de Chantenay. Leur accueil et leur bonne volonté m'ont amené à effectuer des entretiens enregistrés à partir d'une trame de questions. Cela m'a permis de commencer à détailler notre mode de vie en prenant conscience des différentes expériences de chacune des personnes avec qui j'échangeais. En revenant m'installer de plus en plus souvent sur ces quais, jusqu'à avoir le sentiment d'y habiter, j'ai rencontré d'autres personnes avec qui je n'ai pas fait d'entretien enregistré mais qui ont souvent pris part à l'avancement de ce mémoire par le récit de leurs expériences et l'exposé de leurs opinions. L'investissement de plusieurs de ces personnes dans l'élaboration de ce document est visible à travers les photographies qu'ils ont réalisées quand je leur ai proposé de donner eux-mêmes une vision de leurs espaces de vie.

J'espère vraiment que ceux dont je tente de décrire le mode de vie se reconnaissent en partie dans cet aperçu. Mon manque de recul associé à un enthousiasme débordant pour ce nouveau mode de vie font partie de la subjectivité de ce travail. Plus d'expérience, de temps et d'échanges seraient indispensable pour en faire une analyse plus complète. Je fais part dans ce document de ma propre expérience des premiers mois de vie en camion. Mais je voudrais surtout traduire au mieux la diversité de ce mode de vie en intégrant à ce travail les expériences de chacune des personnes rencontrées avec qui je partage le fait de vivre dans un camion.

J'ai ressenti le besoin de centrer mon travail sur les quais du bas de Chantenay parce que c'est là que je vis la plupart du temps et parce que j'y ai rencontré en un même lieu des personnes ayant des expériences, des façons d'habiter et des points de vue différents. Ces personnes ne représentent cependant qu'une partie des habitants de véhicule automobile. Il existe bien d'autres façons d'habiter un véhicule que je n'ai pas vécu directement et c'est pourquoi je ne les développerai pas dans ce travail basé sur l'observation et l'expérience.

Les « travellers » en sont une partie avec un mode de vie plus itinérant[2]. Ceux qui vivent aujourd'hui sur les quais du bas de Chantenay peuvent aussi avoir des modes de vie itinérants pendant d'autres périodes de l'année ou de la vie. Habiter un camion stationné sur un terrain privé est une autre variante de ce mode de vie. Les retraités ayant décidé de vivre en camping-car constituent également une population importante et en développement. Certains d'entre eux stationnent régulièrement sur les quais du bas de Chantenay et seraient idéalement intégrés à ce travail si le temps me l'avais permis. Les habitats forains, circassiens, et celui des « voyageurs » Tsiganes (Manouches, Sinté, Kalé, Gitans et Roms[3]) ont des similitudes avec celui dans lequel je vis mais ils ne pourraient faire partie que d'une étude de plus grande ampleur, avec probablement une méthodologie intégrant moins directement l'action à la recherche.

Enfin il faut noter que certaines personnes qui ont pris part à l'élaboration de ce travail vivent sur les quais du bas de Chantenay en caravane et non pas en camion. Cet habitat tracté partage de nombreuses caractéristiques avec l'habitat porté que je définis au cours de ce mémoire. Ses spécificités sont principalement dues à la liaison amovible avec le véhicule qui est plus facilement séparable mais qui forme un ensemble moins maniable et moins discret.

J'ai donc cadré mon travail dans l'espace géographique de ces quais parce qu'il me permet de fixer une limite au sujet qui pourrait s'étendre à l'habitat mobile ou auto-construit. C'est également parce que cet espace lui-même comporte des spécificités liées à l'étude et aux transformations de la ville qu'il m'a semblé cohérent de concentrer mon travail sur cette zone. Le parking du bas de Chantenay est devenu un nouveau lieu de vie en même temps que mon terrain d'enquête.

MOBILE IMMOBILE

Les habitants de camion du bas de Chantenay vivent dans un habitat entièrement autonome et déplaçable. Cependant la plupart d'entre eux ne mènent pas une vie itinérante. Ou du moins ils ne vivent pas la vie nomade qu'on se représente habituellement. Leur habitat permet ce mode vie itinérant où l'on se réveille chaque matin dans un environnement nouveau, mais ce n'est pas ce mode de vie que j'ai observé et vécu. Ces habitats potentiellement mobiles sont habités à l'arrêt, dans un environnement particulier, immobiles pour un temps et prêts à s'installer ailleurs.

Si l'itinérance quotidienne n'est pas la première caractéristique de ce mode de vie, quels sont les autres aspects qui répondent à des besoins et envies particuliers de ces habitants ?

Mobilité confortable

Parmi la diversité des logements mobiles, ce logement auto-mobile est celui avec lequel il est le plus facile et rapide de changer d'emplacement. En quelques minutes, après avoir simplement arrimé chaque objet transporté (ce qui n'est toutefois pas une chose évidente), l'habitat est en mesure de se déplacer n'importe où. Il n'y a aucun véhicule à atteler, pas de toit à replier ni de structure à démonter. Juste ranger, démarrer (pas toujours évident non plus) et partir. On emmène alors avec soi l'intégralité du matériel qui fait notre confort quotidien, à une allure tranquille mais aussi loin que l'on veut, tant que le réservoir contient du carburant.

Cette extrême mobilité autorise des déplacements aussi bien à l'échelle d'une ville que d'un pays ou même d'un continent. La possibilité de se déplacer si rapidement avec tout son confort habituel rend envisageable un travail intérimaire dispersé géographiquement. S'il est évident que cette précarité n'est pas voulu par tous ou à tout moment de la vie, il est important de remarquer que la volonté d'occuper un poste fixe sur une longue période n'est pas non plus partagée par tous. Cet habitat permet de suivre ou d'aller chercher un emploi autant que de le quitter à tout instant.

Ce mode de vie est particulièrement adapté aux travaux saisonniers qui sont dispersés géographiquement et temporellement. Certains suivent le rythme de la production agricole ou se situent autour des zones touristiques. D'autres sont liés à des compétences spécifiques recherchées temporairement pour des missions dans des lieux variés. Le travail sur cordes pour l'entretien des arbres, le nettoyage ou la construction d'ouvrages, sont d'autres exemples de travaux bien adaptés à ce mode vie. L'artisanat, lorsque les outils utilisés le permettent, est une activité qui peut alors suivre le déplacement des marchés,

festivals, et autres lieux de ventes éphémères. Les artistes, les techniciens du spectacle, sont encore d'autres professions qui nécessitent parfois une mobilité continue. Plus généralement, toute mission effectuée sur une durée assez longue, suivant son éloignement, est profitable à un habitant de camion qui pourra à la fois bénéficier des frais d'hébergement et de son confort personnel.

Immobilité variable

En considérant cet habitat pendant la période où il est situé dans un environnement et pour une durée particulière, on peut observer d'autres mouvements qui le caractérisent. En effet, même lorsque l'usage de ce logement est apparenté à celui d'un studio ou d'un petit appartement, sa capacité à faire varier son environnement physique ou social n'est jamais absente.

Sur le parking du bas de Chantenay par exemple, les voisins sont amenés à se déplacer, à aller ou à venir, ce qui renouvelle périodiquement l'entourage social de l'habitant. D'un jour à l'autre, des personnes connues ou des gens de passage peuvent à la fois remplir ou vider l'entourage immédiat. La distance variable entre chaque voisin (potentiellement tout habitant amené à stationner à côté d'un autre) permet des connexions ou des déconnexions entre eux faisant varier les relations de voisinage qui constituent les premières relations sociales liées au logement. On a donc à la fois la possibilité de changer de voisins et celle d'être perturbé dans son quotidien par un nouvel arrivant.

L'échelle utilisée pour situer le logement peut être plus grande. Il est possible par exemple de considérer l'emplacement de l'habitat camion au sein d'une aire depuis laquelle l'habitant peut rejoindre tous les lieux fixes dont il a l'usage à un moment donné (ses ancrages). Des déplacements se produisent au sein de cette zone d'immobilité élargie. Lorsqu'on est ancré à une ville, ce qui peut être dû à un emploi salarié par exemple, il est possible de passer d'un lieu de vie urbain à un lieu de vie rural, le temps d'un week-end, en fonction des avantages de chacun des lieux et de l'humeur du moment. Si l'habitat est situé par rapport à une région géographique, par exemple définie par un réseau d'amis, l'habitant de camion est en mesure de déplacer son logement en chaque point de cette région et donc de vivre auprès de personnes différentes.

Cette région sur laquelle on s'installe peut aussi bien être celle d'un quartier, d'une ville, que celle d'un pays.

Dans ses périodes d'immobilités, l'habitant de camion est toujours capable de faire varier son environnement parce qu'il peut décider à tout moment de s'installer dans un autre endroit ou parmi n'importe quel autres habitants, connus ou non. Lorsqu'il est immobilisé sur une zone propice à l'habitat camion, comme le parking du bas de Chantenay, il est en contact avec d'autres habitants du même type qui s'y installent et partagent un même espace.

Ancrages

La mobilité est liée de façon plus ou moins forte à des points fixes. Même lors d'un parcours en errance pendant une longue période, le lieu à partir duquel le vagabondage a débuté est un point de départ qui a souvent une grande importance. Qu'on y revienne ou pas, cet ancrage mental ne bougera pas. Comme dit plus haut, les ancrages peuvent être sociaux, comme ceux formés par un réseau de personnes proches (amis, famille, connaissances) qui vivent dans des habitations sédentaires ou même mobiles. Dans ce dernier cas, l'ancrage humain est mobile et il est possible de le croiser, de le rattraper ou de le suivre. Les lieux de travail saisonnier et les différents employeurs sont d'autres ancrages sociaux qui structurent parfois l'espace utilisé.

La norme sédentaire qui sévit dans notre pays[4] impose à tout citoyen un ancrage administratif à un lieu fixe, une adresse de domiciliation. Il y a plusieurs façons de répondre à cela. La plus couramment observée parmi les habitants de camion consiste à officiellement loger chez un proche qui vous inclut à son foyer fiscal. D'autres personnes sont domiciliées à l'adresse des centres d'accueil de jour comme la MAJ à Nantes, ou dans des Centres Communaux d'Action Sociale. Le livret de circulation est une troisième solution accordée aux personnes de plus de 16 ans sans domicile ni résidence fixe depuis plus de 6 mois qui logent « de façon permanente dans un véhicule, une remorque ou tout autre abri mobile » et qui « justifient des ressources régulières leur assurant des conditions normales d'existence. » Il est nommé « livret spécial de circulation » lorsque son détenteur est inscrit au registre du commerce ou au répertoire des métiers, et « carnet de circulation » lorsque son détenteur ne peut pas justifier de ressource régulière . Il remplace depuis 1969 le carnet anthropométrique qui obligeait les nomades (en pratique, les Tsiganes) à en être doté. Ce document a servi et facilité l'internement et

la déportation de ces populations à partir d'un décret du 6 avril 1940. Et aujourd'hui, le génocide tsigane est reconnu par l'Europe. Dans la pratique, ce livret est principalement utilisé par les Voyageurs dont l'habitat mobile est culturel. Il n'apporte pas d'avantage si on a la possibilité d'être domicilié chez un proche[5].

Le mode de vie que j'ai observé n'est pas unique. Il y a autant de façons de vivre en camion que d'habitants de camion. Et comme tout mode de vie, il est amené à évoluer au cours d'une vie. L'ancrage à un terrain loué ou acheté fait partie de ce type d'évolution. Il permet une domiciliation à sa propre adresse. Le caractère mobile d'un camion permet de l'installer sur des terrains non-constructibles tout en l'utilisant administrativement comme résidence. Ce type d'ancrage permet de se stabiliser périodiquement ou plus durablement sur un espace personnel. Il est alors possible de s'approprier plus fortement l'environnement du camion, de le transformer selon ses envies, de stocker du matériel, d'élever des animaux ou de cultiver la terre. Il faut noter que les règles du Plan Local d'Urbanisme interdisent parfois un simple remblai de surface ou l'installation d'un poulailler sur un terrain de loisirs situé en zone protégée.

J'ai également rencontré des personnes qui louent à plusieurs et à la campagne des bâtiments entourés de terrains suffisamment vastes pour y stationner leurs camions ou caravanes. Ce type d'ancrage permet de réaliser des projets de vie en communauté, de disposer d'ateliers de fabrication et de stockage pour des activités de loisirs, artistiques ou commerciale.

Propriété du logement

On repère rapidement chez les habitants de camion la volonté commune de se passer de la dépense mensuelle d'un loyer. Un rapide calcul permet de se rendre compte de la somme d'argent dépensée par un locataire pour se loger, et cette prise de conscience est parfois un élément décisif dans le passage à la vie en camion.

Dans mon cas le calcul était le suivant : un loyer toute charges comprises à Nantes vaut autour de 350€ par mois, la somme dépensée sur deux ans pendant 10 mois par an est donc de 7000€. C'est le budget que je me suis fixé pour fabriquer mon logement. Il comprend un camion utilitaire à 3250 € et le reste consacré à son aménagement et son entretien. On peut intégrer dans ce calcul les frais d'installation (agence, déménagement, mobilier...) et la taxe d'habitation qui augmentent la somme consacrée au logement étudiant classique. Il faut par contre souligner l'impossibilité de bénéficier des aides au logement (APL) dans le cas d'un logement mobile. Seule la location d'un mobil-home dans un camping peut éventuellement faire l'objet d'une allocation.

Parmi les personnes vivant en camion que j'ai pu rencontrer, certains ont vécu pendant un moment dans un logement en location avant de décider de le quitter pour vivre en camion. Ces personnes ont opéré un changement de leur mode de vie pour le rendre plus en adéquation avec leur personnalité. D'autres personnes ont grandi dans un habitat semblable, comme une caravane, et le camion était une évolution assez proche de leur mode de vie tout en étant plus mobile. Ces personnes ont eu un rapport de propriété avec leur espace habité plus direct dès leur éducation. Le coût relativement peu élevé de ce type d'habitat permet dans d'autres cas à de jeunes adultes de prendre plus tôt leur indépendance, au moment où ils le souhaitent. Assumer la responsabilité

de son logement est alors une façon d'affirmer sa personnalité. Enfin, loger dans son véhicule est parfois une solution à un manque de revenu. C'est alors un moyen d'habiter son propre espace sans avoir à dépendre de décisions administratives contraignantes. L'acquisition d'un petit espace personnel pour une somme relativement faible plutôt que la soumission au système engorgé de l'aide au logement est une décision prise par des personnes sans revenus réguliers pour se loger décemment.

Par ailleurs, l'économie d'un loyer permet plus de flexibilité dans la régularité des revenus. La contrainte mensuelle de son paiement peut elle-même nécessiter une stabilité dans le temps ou dans l'espace que l'habitant ne souhaite pas. Si on considère le coût du logement loué comme une consommation, le paiement d'un loyer démesuré peut être considéré comme une surconsommation dont on ne veut pas ou qu'on préfère reporter sur la nourriture, la culture ou les loisirs. L'économie d'un loyer permet donc de dépenser une somme d'argent de façon plus choisie, en fonction de ses envies, pour développer ses centres d'intérêt, financer d'autres projets, ou voyager.

Cependant, malgré les avantages connus de l'investissement sur la location, être propriétaire de son logement implique certaines contraintes financières. Il faut avant tout posséder une somme d'argent suffisante pour acquérir un véhicule dans le cas où il est acheté. On peut en effet imaginer se voir offrir un véhicule ancien et inutilisé, qui peut par contre rapidement devenir un gouffre financier en réparations. Une fois cet investissement réalisé et malgré la dispense de loyer, on ne peut pas négliger les dépenses nécessaires au bon fonctionnement de l'habitat. Elles comprennent à la fois l'entretien et les petites évolutions de l'aménagement. Il est effectivement amené à être renouvelé régulièrement pour s'adapter à son habitant. Enfin, l'entretien régulier et les réparations du véhicule porteur, qui fait lui-même partie de l'habitat, ont un coût non négligeable.

Simplicité volontaire

Si la question financière est probablement un des enjeux évoqué le plus rapidement pour expliquer le choix de ce mode de vie à des personnes extérieures, ce n'est évidemment pas le seul à prendre part dans cette décision. Cet habitat implique et permet un mode de vie simple et débarrassé de tout superflu qui correspond à certaines attentes de ses habitants. Ce choix peut-être fait en opposition à la quantité grandissante d'objets inutiles qui envahissent les surfaces habitées toujours plus grandes elles aussi[6]. Cette grandeur nécessite plus d'équipements et plus de temps passé à leur entretien, dont un petit espace s'allège. C'est également en réponse aux dérives d'un monde global qui s'invitent jusqu'au cœur de nos espaces qu'un petit habitat fonctionnant indépendamment de cette complexité malheureuse prend son sens. Ces arguments se retrouvent pour beaucoup d'autres types d'habitat autonome. Ce terme est d'ailleurs discutable au regard de son étymologie. Il est formé à partir des mots grecs « auto » qui signifie « soi-même » ; et « nomos » qui signifie « la loi ». « Au sens premier l'autonomie réside plus dans la renonciation à certains désirs qu'à leur libre cours. Etre autonome c'est, sans se mentir à soi-même, se placer sous la haute autorité de la loi que l'on s'impose à soi-même. »[7]. On parle plutôt ici d'indépendance financière, énergétique ou alimentaire que d'habitat autonome.

En s'écartant du fonctionnement normal des choses, l'usager d'un habitat autonome (indépendant?) s'offre le luxe de mieux maitriser la source et la quantité d'énergie qu'il utilise. Les camions du bas de Chantenay ne sont reliés à aucun réseau. Les habitants doivent donc emmagasiner au sein de leur habitat l'électricité, le gaz, l'eau, et les déchets qu'ils produisent. Le fait de fournir un effort pour leur approvisionnement et leur évacuation est accompagné de la satisfaction de n'avoir consommé ou produit que le minimum d'énergie et de

déchets. Ne serait-ce que connaître la quantité d'eau que j'utilise couramment par semaine était pour moi un argument pour me tourner vers ce mode de vie. C'est parfois par intégrité que des habitants modifient leur mode de vie pour le rendre plus en adéquation avec leurs idéaux. Cela peut s'accompagner du désir de transmettre aux enfants l'apprentissage en direct d'un impact minimal sur l'environnement.

Dans la vie en camion sur le parking du bas de Chantenay - entre autres modes de vie autonomes, attentifs à la consommation d'énergie ou conscients de la ressource disponible dans les déchets - la récupération est un point qui fait partie du quotidien. Plutôt que de considérer que la récupération se fait dans un seul souci économique, il est possible d'expliquer cette action de la façon suivante : en utilisant pour son propre usage n'importe quel produit dont quelqu'un se débarrasse, on économise à la fois son temps de travail équivalent à la valeur de ce produit, mais aussi l'énergie et l'entreprise nécessaire à sa production en neuf ainsi qu'à son traitement en tant que déchet. Cette économie de temps, d'argent et d'énergie rejoint les valeurs de la simplicité volontaire. Dans cette optique, les habitants du bas de Chantenay s'organisent pour avoir accès à des ressources considérées comme déchet et souvent assez difficile d'accès.

De la nourriture est récupérée dans les poubelles des grandes surfaces ou auprès de surplus divers qui est ensuite repartagée. Le mobilier extérieur ou les aménagements de camion sont faits en grande partie de matériaux récupérés ce qui permet souvent d'employer des matériaux et des équipements plus nobles que ceux vendus à bas prix. Sans oublier le charme dû à l'histoire des objets réemployés.

Par ailleurs, la rusticité mécanique des moteurs anciens dont sont dotés de nombreux camions aménagés amène parfois les conducteurs à utiliser, après filtration, de l'huile végétale usagée comme carburant. Cette huile est un déchet produit partout sur Terre en quantité importante, polluant

des grandes surfaces d'eau. Sa filtration passe généralement par une étape de décantation qui impose l'immobilité. Dans le cadre de cette année d'étude en architecture, j'ai commencé l'élaboration d'un système de collecte et de filtration d'huile usagée à bord d'un véhicule en mouvement. Les véhicules qui en serait équipés permettrait de donner directement un deuxième usage à ce produit en l'insérant au sein des véhicules à moteur Diesel pour les alimenter en carburant. Ce système permettrait la fabrication du carburant au cours de grands déplacements (voyage ou transport de marchandise) à partir d'un déchet.

Imaginaire voyageur

L'exemple de mon projet d'architecture décrit en partie ce dernier point dans le sens où je développe un projet de station de filtration mobile au service d'un potentiel voyage au long cours, alors même que je suis amené à rester à Nantes pendant plusieurs mois.

Je pense que les souvenirs et les projets de voyages, ou les désirs de vie itinérante, qui se concrétisent parfois sur des périodes, font partie de ce mode de vie. Certaines personnes vivent dans un camion à l'arrêt, dans l'attente de son départ. Cette attente peut-être frustrante, mais aussi bien motrice de la vie quotidienne si l'on considère qu'elle est plutôt une phase de préparation physique et mentale au départ. Cette préparation est souvent une période d'accumulation d'argent pour subvenir aux besoins d'une période chômée qui suivra et qui offrira la possibilité d'un voyage. Cette phase de préparation immobile peut aussi être un temps d'adaptation à l'espace réduit de l'habitat avant de savourer sa mobilité.

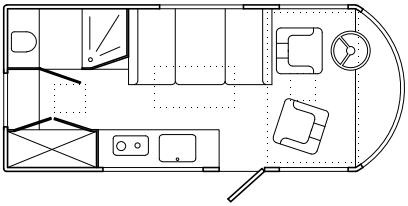
A l'inverse, après un long voyage avec ou sans véhicule, l'habitat camion offre la possibilité de conserver un peu de mobilité et d'inattendu dans une vie quotidienne à nouveau stabilisée. Le renouveau fréquent de l'environnement, que ce soit le lieu dans lequel on s'installe ou les habitants autour, est une caractéristique du voyage que l'on trouve dans le mode de vie des habitants de camion, même lorsqu'ils ne sont pas en voyage. Il me semble que ce rapprochement, qui rappelle à l'habitant des habitudes de voyage, fasse quelque fois partie des qualités de son mode de vie.

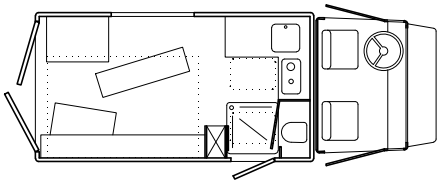
INTIMITÉ PUBLIQUE

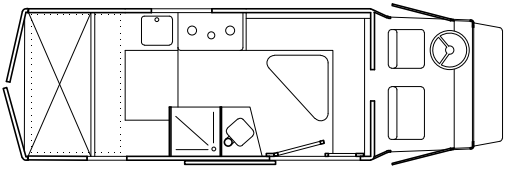
L'habitat camion associe un volume personnel concentré à l'extrême dans un environnement sans limite partagé par d'autres usagers. Ces espaces minimum sont ajustés aux corps de leurs habitants qui (dé) placent sur un territoire habité leur fine carapace. Il s'établit alors une proximité physique inhabituelle entre ces deux lieux.

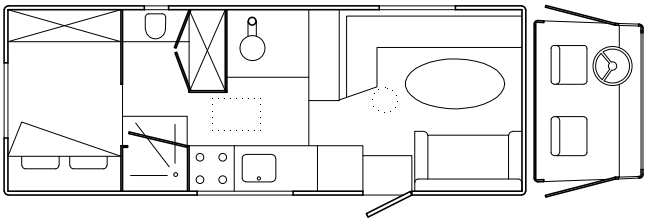
Comment s'organise la vie au sein d'un espace si réduit ? Quels sont les degrés de perméabilité de la limite qui sépare l'intime du public ? Comment s'implantent ces habitants et leurs logements dans leur environnement physique et social ?

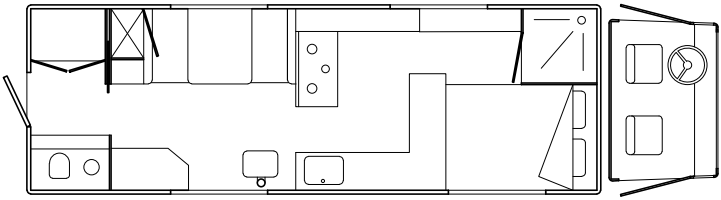
Concentrés d'intérieur











Personnalisation

Ces relevés d'intérieurs montrent l'enchevêtrement des équipements et des espaces du logement qui varient selon les désirs propres de chaque usager. Les espaces vécus ne sont plus tout à fait délimités comme des pièces. La chambre, la cuisine, le salon, la salle de bain, les toilettes, le garage, les placards sont des morceaux d'un volume unique avec des limites plus ou moins franches entre eux selon l'aménagement et le volume disponible. Ces limites définissent parfois des espaces avec des degrés d'intimité différents au sein du volume.

La diversité des aménagements et des ambiances intérieures, réalisés au sein d'espaces qui peuvent paraître assez similaires en tailles et proportions, illustre la grande influence de la personnalité de chaque habitant sur l'espace qu'il habite. Une des particularités de l'habitat-camion est le fait de transformer l'usage d'un véhicule utilitaire en espace habité. Cette transformation implique une réflexion puis un choix personnel pour chaque petit aménagement apporté au volume vierge du véhicule utilitaire.

L'implantation de chaque micro-espace par rapport aux autres résulte d'une fine analyse de son propre mode de vie. Chaque dimension donnée à un objet qui prend place au sein du petit volume disponible a une grande influence sur le quotidien de l'habitant. Et comme il n'est jamais possible de prévoir totalement chaque usage de cet espace avant d'y avoir vécu, et que ces usages évoluent avec ses usagers, l'aménagement d'un camion habité est très souvent, voire perpétuellement, modifié par petites touches pour correspondre au mieux à son habitant. La proximité extrême entre le corps de l'habitant et les objets qui l'entourent au quotidien fait que ces objets, qui constituent l'espace habité, sont définis en grande partie par la personnalité de l'habitant. Il construit, adapte et transforme son micro-espace suivant ses propres attentes, goût, et usages.

Cette personnalisation due à la taille réduite du volume est valable

même lorsque l'aménagement primaire n'est pas réalisé par l'habitant. Certains vivent dans des véhicules aménagés par d'autres (habitants et/ou professionnels de l'aménagement) ce qui n'exclue pas l'influence de leur propre personnalité sur l'espace habité. Les personnalisations sont parfois minimes matériellement, il peut s'agir d'une couleur, un matériau, la pose d'un petit accessoire ou l'élaboration d'un système astucieux répondant à un usage particulier. Dès lors qu'il a lieu dans un espace ajusté au corps de ces habitants, ce mode de vie fait une large place à la personnalisation de l'habitat.

Fonctionnement

Ces espaces prennent leurs fonctions grâce à des équipements. Ces équipements sont alimentés en eau, gaz, bois ou électricité via des réseaux. On peut expliquer le fonctionnement du logement en suivant le chemin de ces ressources distribuées dans le volume habité.

L'eau tout d'abord, est stockée dans des bidons ou des cuves de quelques dizaines de litres à un millier, voire plus. L'eau de ces réservoirs est mise en circulation dans le réseau grâce à une pompe électrique basse tension (12V) qui procure une pression quasiment équivalente à celle de l'eau courante d'un logement ordinaire. Le circuit se sépare petit à petit en trois branches par exemple. L'une se dirige vers l'entrée d'eau froide du robinet de l'évier, une autre vers celle du robinet de la douche et la dernière vers celle du chauffe-eau instantané. L'eau chaude en ressort immédiatement puis le circuit se sépare en deux tuyaux. L'un pour l'évier et l'autre pour la douche. L'eau usée est collectée via les équipements habituels qui la mène un circuit d'évacuation. Il débouche soit sous le camion, soit sur un réservoir qui permet de stocker l'eau usée lorsqu'on est garé sur un sol étanche ou qu'on ne veut pas laisser de trace. En l'absence de ce réservoir tampon, un simple seau permet de transférer l'eau usée à l'endroit voulu. On peut également connecter un tuyau pour déplacer l'évacuation des eaux usées. Les eaux usées, qui ne sont que

des eaux de vaisselle et de douche, ne sont donc pas envoyées à un réseau d'assainissement. Il n'y en a cependant pas une grande quantité produite étant donné la capacité limitée du réservoir d'eau propre, qui incite à l'économie.

L'eau peut également servir au fonctionnement des toilettes, c'est le cas de la plupart des véhicules aménagés de loisirs. Ceux-ci disposent de WC avec une chasse d'eau et un réservoir qui contient une substance chimique qui permet la décomposition des matières fécales. Le contenu de ces réservoirs est donc à vider uniquement dans les aires prévues à cet effet. Dans les camions, les toilettes sont généralement sèches. Elles fonctionnent simplement avec un seau, un couvercle et une réserve de sciure. Elles ne contiennent donc que des éléments organiques qu'il reste possible de remettre à la terre comme engrais, sachant qu'il s'agit de quantités limitées. De fait, en utilisant des toilettes sèches, l'habitat mobile reprend une technique écologique de traitement direct du déchet, déjà utilisé dans la plupart des endroits non dotés de système d'évacuation des eaux usées (sites naturels, festivals, logement à la campagne, et certains équipements collectif urbains comme le Solilab à Nantes)

Le gaz qui alimente le chauffe-eau alimente aussi les feux de cuisson, le four, le réfrigérateur dans certain cas, et le chauffage quand il n'est pas au bois. Le gaz utilisé est soit du butane soit du propane. Le butane est prévu pour être stocké à l'intérieur, il a donc une odeur forte qui aide à détecter une éventuelle fuite, mais il gèle à une température relativement élevée. Le propane est prévu pour être stocké à l'extérieur d'un logement, il gèle donc à des températures plus basses mais son odeur est moins forte. La réglementation des véhicules aménagés impose un coffre ventilé et extérieur à l'habitat pour stocker le gaz propane alors plus approprié. En pratique la bouteille de gaz est parfois située dans le compartiment habité et il est alors plus judicieux d'utiliser du butane pour mieux sentir une éventuelle fuite.

Idéalement le tuyau de gaz passe ensuite à travers la paroi étanche du coffre ventilé sur l'extérieur avant de rejoindre une série de vannes.

Elles répartissent et permettent d'interrompre chaque circuit menant aux différents consommateurs. Le chauffe-eau comprend parfois une cheminée d'évacuation des gaz brulés directement à l'extérieur, mais le réfrigérateur et le chauffage en sont toujours pourvus car ils fonctionnent en continu en produisant une substance mortelle issue de la combustion du gaz. Ces deux équipements disposent également de leur propre entrée d'air frais afin de ne pas consommer celle du volume habité. La spécificité de ces équipements les rend beaucoup plus coûteux que ceux utilisés dans des logements ordinaires. Lorsque le volume du camion est suffisamment grand et avec une ventilation efficace, on peut utiliser un chauffage d'appoint ordinaire qui fonctionne sans entrée ni sortie d'air dédiées.

Les camions sont cependant chauffés pour la plupart avec des poêles à bois. Ce type de chauffage à l'avantage de produire une chaleur plus sèche qui évite la condensation en hiver. C'est par contre moins pratique à allumer et éteindre lorsqu'on quitte spontanément le camion pour quelques heures. Les poêles à bois comportent une prise d'air réglable en débit qui s'effectue dans le volume du camion, et une cheminée d'évacuation. Ils sont alimenté avec du bois stocké dans le camion ou aux alentours. Ce bois provient de coupes ou de récupération. En milieu urbain, les palettes sont parfois utilisées pour le chauffage malgré les traitements nocifs qu'elles reçoivent. Le bois de chauffage se trouve également en petite quantité dans les magasins de bricolage ou stations-services. Pendant la nuit, certains utilisent une brique de lignite qui permet de conserver une braise pendant plusieurs heures pour n'avoir qu'à remettre un peu de bois le matin et obtenir ainsi rapidement de la chaleur.

L'énergie électrique utilisée provient principalement de panneaux photovoltaïques installés sur le toit des camions. Ils fournissent une puissance d'environ 100 watts à plusieurs centaines de watts pour les plus grosses installations. Ces panneaux, ou parfois des éoliennes, permettent de charger, via un régulateur, une ou plusieurs batteries 12V à décharge lente d'une capacité d'environ 100Ah jusqu'à plusieurs centaines. Seuls la pompe à eau, l'éclairage et

les systèmes de son issus de l'automobile (amplis et HP) fonctionnent avec ce courant continu de 12V. Les éclairages utilisés sont souvent composés de LEDs qui produisent dorénavant des lumières de température assez basse pour être agréables. Les petits appareils électriques qui se chargent via une prise USB (téléphones, appareils photo ou enceintes portables) se branchent sur des petits transformateurs 12V – 5V contenus dans les connections. Les appareils qui fonctionnent avec du courant 220V alternatif nécessitent un transformateur plus ou moins encombrant suivant sa puissance. Les plus petits permettent de charger un ordinateur portable. Lorsque la puissance des panneaux solaires et la capacité du parc de batterie le permet, le camion peut être équipé d'un circuit en 220V qui débute après un plus gros transformateur reproduisant parfaitement le signal sinusoïdal du courant alternatif. Il est alors possible d'utiliser un réfrigérateur domestique, des petits appareils électroménagers, ou n'importe quel consommateur électrique tant que la capacité des batteries et la puissance des générateurs sont respectées. Certaines personnes utilisent parfois des groupes électrogènes qui servent soit à recharger les batteries lorsqu'il n'y a pas assez de soleil, soit à produire ponctuellement plus de puissance électrique pour utiliser des appareils à forte consommation, soit à simplement recharger un ordinateur.

Un dernier point important à souligner est celui de la protection des circuits électriques. Il est largement recommandé de placer des fusibles et disjoncteurs appropriés aux bons endroits, ainsi que des sections de câble convenables pour éviter les accidents bénins comme les plus dramatiques. Un court-circuit ou une surtension peuvent entrainer la fonte des gaines. Lorsqu'elles sont intégrées à l'isolation des parois, son inflammabilité rend instantané le possible embrasement du véhicule. Comme dans n'importe quel logement, un départ de feu peut-être causé par n'importe quel source de chaleur. Dans le cas du logement mobile, la légèreté, l'économie, et l'absence de réglementation engendrent l'utilisation de matériaux souvent inflammables. Ce genre d'évènement ne semble pas si rare et les personnes à qui cela arrive perdent la totalité de ce qui fait leur confort en quelques minutes.

Il y a plusieurs types de réfrigérateur utilisés dans les camions :

- Les premiers sont ceux utilisés dans un logement classique. Ils sont « à compression » et fonctionnent avec un courant alternatif 220V. Ces réfrigérateurs ont leur homologue qui fonctionnent avec un courant continu 12V. Ils ont un bon rendement qui permet de les alimenter en continu sur un circuit 12V autonome relativement faible (un panneau solaire 100W, et une batterie 100Ah) en plus des consommations courantes. Ils sont cependant très onéreux car hyper-spécifiques et peu répandus, même sur le marché du véhicule aménagé de loisir. Les plus petits formats et les plus répandus, donc les plus accessibles, dotés de ce système « à compression », sont les glacières électriques dont la contenance réduite peu cependant suffire à certains usages.

- L'autre type de réfrigérateur, fonctionne lui à « absorption ». Il peut être alimenté aussi bien au gaz, au courant alternatif 220V ou au courant continu 12V. C'est pourquoi il est appelé « trimixte ». C'est le réfrigérateur typique des véhicules aménagé de loisir. Son rendement est bon lorsqu'il fonctionne au gaz, il peut être alimenté par le courant domestique lorsque le véhicule dispose d'un accès au réseau, mais son mauvais rendement lorsqu'il fonctionne en 12V ne permet pas de le relier à un circuit autonome. Cependant, si la batterie de la cellule habitée est reliée à l'alternateur du véhicule porteur, le moteur du véhicule peut recharger cette batterie lors des déplacements. Dans ce cas, malgré un mauvais rendement, on peut basculer l'alimentation du réfrigérateur depuis le gaz vers le courant continu 12V. C'est d'autant plus utile que ce type de réfrigérateur ne fonctionne au gaz que dans une position stable et horizontale et que la bouteille de gaz doit être fermée lorsque le véhicule circule.

- Le dernier moyen de conserver des denrées périssables au frais est de les placer dans un coffre extérieur en hiver et de s'en passer l'été ! Des petites installations fonctionnant grâce à l'évaporation de l'eau permettent de refroidir

des boissons en été.

Autonomie

Cet habitat fonctionne sans liaison avec les réseaux courants d'arrivée et d'évacuation de l'eau, d'électricité et de gaz, il dépend d'approvisionnements plus aléatoires. Ces sources conditionnent en partie le mode de vie, elles influent en tout cas sur son organisation. Leurs approvisionnements rythment le train de vie en fonction des capacités de stockage du camion, afin de manquer le moins souvent possible de l'une d'entre elles.

L'autonomie en eau va de quelques jours à plusieurs semaines. Les 160 litres que contient mon réservoir d'eau m'accordent une autonomie d'environ une semaine en prenant une douche par jour. C'est apparement une consommation «élevée» parmi mes voisins mais à mettre au regard de la consommation moyenne d'eau de 150 litres par jour par habitant en France . Si le véhicule n'est pas déplaçable (avec une caravane ou à cause d'un problème mécanique) le plein s'effectue avec des bidons. Sinon, dans une période d'immobilité, le plein d'eau est parfois le seul moment où le camion circule pour se rapprocher d'un point d'eau.

Chaque personne utilise un ou plusieurs points d'eau accessibles. Ils sont situés dans les parcs publics, les cimetières, les stations-services... Lorsqu'aucun point d'eau n'est accessible, le plein d'eau est fait en se connectant aux bornes incendie. La question de l'accès à l'eau pour l'habitat mobile fait débat. Des agents de la mairie m'ont interpellé lorsque je m'apprêtais à remplir mon réservoir d'eau au robinet d'un parc public. Ils m'ont dit que leurs supérieurs avaient remarqué la grande consommation d'eau de ce robinet et qu'ils pourraient un jour empêcher son accès, ou même punir les propriétaires des véhicules qui s'y approvisionne. C'est ce qui est déjà arrivé à certains qui ont été condamné pour un « vol en réunion » de quelques dizaines de litres d'eau

à un robinet accessible depuis l'espace public.

Deux points de vue s'opposent, celui de l'habitant d'une maison payant une redevance pour la distribution de l'eau jusqu'à sa maison, mais aussi pour le traitement de ses eaux grises et noires ; et le point de vue de l'habitant mobile à la recherche d'une ressource vitale, pour qui le paiement de l'eau est injustifié dès lors que c'est lui qui se déplace au point d'eau, que le traitement de ses eaux grises n'est pas relié à une infrastructure, et qu'il ne produit pas d'eau noire. Dans l'habitat mobile, l'eau est employée en quantité minimale pour des tâches essentielles. La matière eau, au même titre que l'air, ne semble pas être commercialisable. Les robinets en accès public sont utilisés comme les sources ou les puits qui ont une infrastructure commune réduite à la stricte captation d'une ressource universelle. Mais les points d'accès publics à l'eau sont rares en zone urbaine. En journée les stations-services n'autorisent pas toujours l'accès à l'eau et elles ferment parfois les robinets la nuit, les parcs publics visent à empêcher cet accès et les bornes pour véhicules de loisir sont payantes. Pour ces dernières, notons le paradoxe qu'elles délivrent automatiquement de l'eau pendant 10 minutes sans même pouvoir fermer le robinet une fois le réservoir plein, provoquant inévitablement un gaspillage si l'on ne peut pas stocker plus de 200 litres. En empêchant un accès même officieux à des sources d'eau publique, la collectivité génère d'elle-même des pratiques difficilement recommandables comme par exemple l'utilisation des équipements de secours incendie qui ne devraient idéalement servir qu'aux secours pour être opérationnels en toutes circonstances. L'habitant mobile cherchera de toute façon à préserver sa source d'eau en prenant soin de l'équipement accessible, quel qu'il soit.

Les sources qui permettent de produire l'électricité que l'on consomme dans un camion sont la lumière du soleil, ou le carburant qui alimente un moteur thermique mettant en rotation un alternateur, générateur électrique. Je n'ai pas eu de retour d'expérience direct dans l'utilisation du vent cependant n'importe quel source d'énergie transformée un en mouvement de rotation permet de

produire de l'électricité via un alternateur. Les panneaux photovoltaïques sont couramment utilisés et garantissent le minimum d'énergie nécessaire, même en hiver où les rayons directs du soleil sont rares. La capacité des batteries autorise des périodes plus ou moins longues sans beau temps. Les groupes électrogènes permettent de palier un trop long manque d'énergie lumineuse lorsque le véhicule est à l'arrêt. Une liaison avec le moteur du véhicule porteur permet de recharger la batterie de la cellule habitée pendant les déplacements. Les systèmes électriques de production photovoltaïque et de stockage sont les équipements les plus coûteux parmi ceux dont on peut difficilement se passer au sein de ce type d'habitat. Malgré l'indépendance énergétique qu'ils procurent et le caractère infini de la source productrice, il faut souligner la rareté et la façon peu scrupuleuse d'extraire certains minéraux utilisés dans la fabrication de ces équipements, mais aussi leur durée de vie limitée, et la difficulté à les traiter en tant que déchets.

Le gaz est une source d'énergie beaucoup utilisée et difficilement remplaçable au sein d'un camion. Son extraction est aux mains d'industries lourdes et incontournables. L'indépendance énergétique est, pour cette source, probablement impossible à atteindre. Les bouteilles domestiques cylindriques de 13 Kg sont les plus courantes. D'autres formats existent, notamment des formats cubiques plus petits et plus logeables. Il faut noter que ces formats de bouteille et les raccords de sortie varient d'un pays à l'autre ce qui complique l'approvisionnement en gaz à l'étranger. Certains camions de voyageurs sont équipés de réservoirs de GPL, un carburant plus répandu dans d'autres pays, qui alimentent le réseau de gaz de l'habitat. Dans le cas d'un fonctionnement sur bouteille, il est plus confortable de pouvoir stocker deux bouteilles afin d'effectuer un roulement et ainsi pouvoir prendre une douche chaude ou un café, même un dimanche, quand toutes les stations sont fermées et que l'unique bouteille est maintenant vide... Entre septembre et mai, j'ai vidé 4 bouteilles de 13 Kg de gaz.

Le chauffage de la partie habitée d'un camion est souvent effectué

grâce à un poêle à bois. On pourrait envisager d'exploiter au maximum cette ressource en utilisant une cuisinière à bois et un radiateur échangeur qui ensemble serviraient à chauffer les aliments, l'eau et l'air, ce qui permettrait de se passer du gaz. Dans le cas de véhicules de voyage, il est possible de récupérer la chaleur dégagée par le moteur du véhicule pour chauffer de l'eau ensuite stockée dans un réservoir isolé. A l'inverse, dans le cas de voyages vers des contrées aux températures extrêmement basses, il est possible de préchauffer le moteur du véhicule avec le système de chauffage de la cellule habitée. Il existe également des systèmes de cuisson, de chauffage de l'air et de l'eau fonctionnant au gasoil. Ces équipements ont l'avantage de fonctionner avec le même carburant que le moteur du véhicule, disponible partout, et ainsi réduire le nombre de sources d'énergies différentes. On pourrait même envisager de remplacer totalement ou en partie l'utilisation du gasoil par de l'huile de friture usagée, à la fois pour l'alimentation du moteur et pour celle des systèmes de chauffage fonctionnant au gasoil.

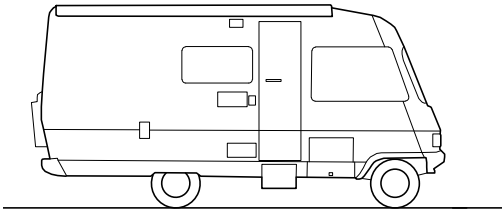
Entretien

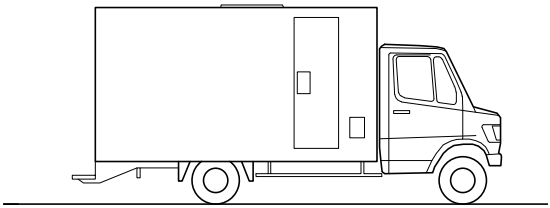
L'entretien de l'habitat est un autre point remarquable de ce mode de vie. Dans un sens, la surface réduite du logement allège considérablement le temps passé au nettoyage des surfaces. Ce temps passé à nettoyer un grand logement peut alors consommer une bonne partie du précieux temps libre des personnes actives. On remarque vite ce changement dans les premiers mois de vie en camion, lorsqu'on se rend compte de la rapidité avec laquelle on effectue cette tâche. D'autres tâches sont à l'inverse plus chronophage. Effectuer une lessive par exemple, et la faire sécher, peut se révéler assez compliqué en hiver, lorsqu'on doit se déplacer à une laverie puis étendre le linge humide dans un espace déjà bien rempli. Cela peut par contre être l'occasion de rendre visite à des amis qui possèdent une machine à laver et d'y échanger un service.

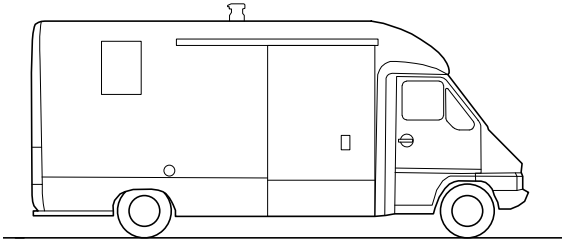
L'entretien des équipements, de l'étanchéité, et de la mécanique de l'habitat est la plupart du temps effectué par son habitant, ou avec l'entraide d'autres personnes. Le fonctionnement et les spécificités de chaque composant du logement est connu de son utilisateur et leur entretien est donc effectué par cette personne. Encore une fois, il y a une grande proximité entre l'habitant et son logement, que l'on retrouve moins dans un habitat ordinaire, ou l'habitant est rarement investi dans les détails de fonctionnement de son logement.

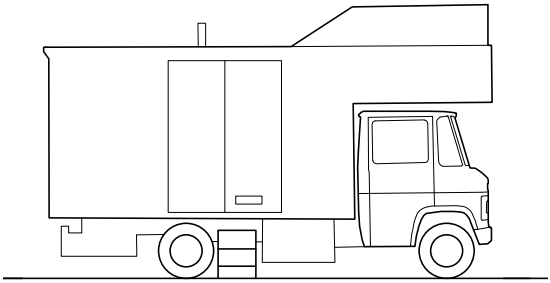
Dans ce mode de vie, l'entretien du logement ne se résume pas à son nettoyage et au changement des ampoules. Il demande une connaissance approfondie du fonctionnement de la partie habitée comme de la mécanique du véhicule porteur. Ces connaissances s'acquièrent avec l'aide des personnes plus expérimentées, au gré des pannes successives, ou en prévision de ces pannes. Il est ainsi courant de voir s'installer des petits ateliers de vidanges d'huile, de changement de pièces mécaniques, de réfection d'un aménagement ou d'étanchéification des toits. Ces activités sont finalement assez gourmandes en temps mais souvent plutôt plaisantes dans le sens où l'on prend soin de la petite coquille qui nous protège.

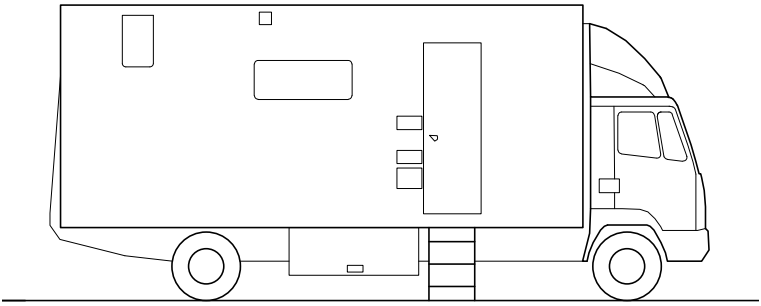
Enveloppes

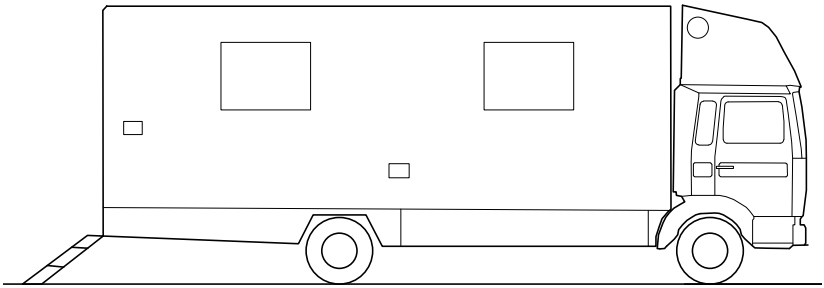


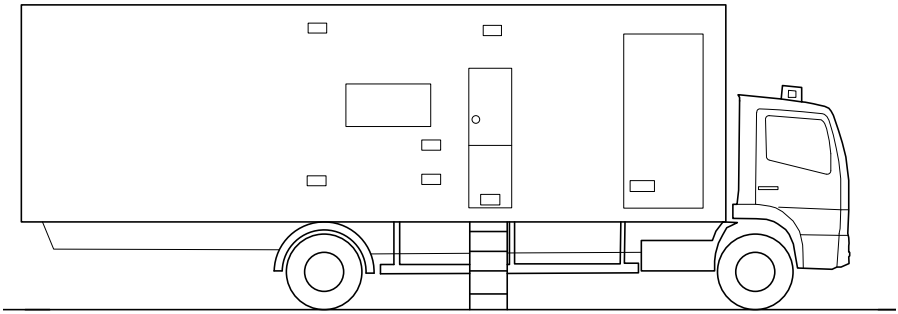


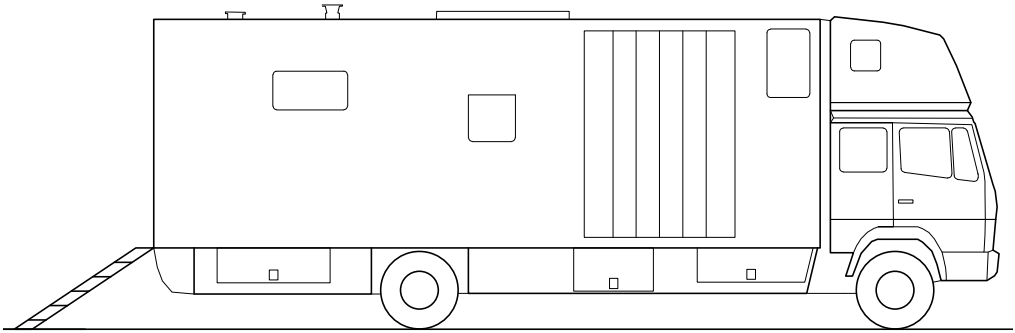


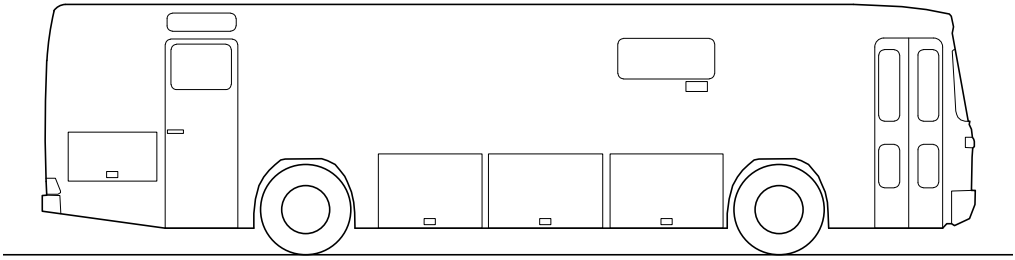


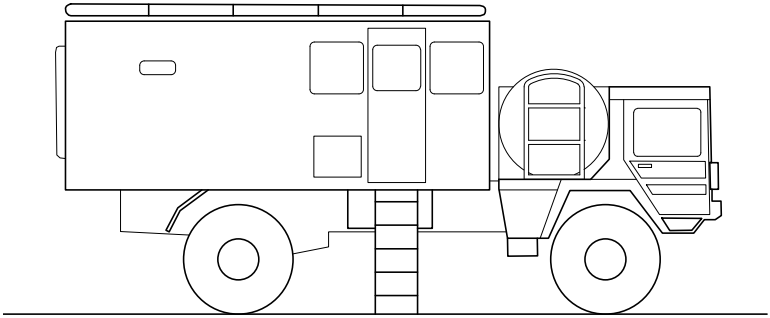












Carrosseries

Ce logement s'insère dans un volume défini par l'envers de la forme d'un véhicule. Il s'adapte donc à cette forme plus ou moins complexe. On peut distinguer par la carrosserie trois types de véhicules habités. Soit le véhicule est mono-corps, c'est le cas des fourgons et des bus ; soit il est composé de deux éléments, un poste de conduite et une cellule d'habitation ; soit l'imbrication d'une cellule habité avec le poste de conduite place ce dernier type entre les deux premières catégories.

Dans le cas d'un véhicule mono-corps, la carrosserie a été dessinée dans son ensemble. Elle comporte donc de nombreux angles qui résultent du design automobile. Cette forme complexe rend l'aménagement plus difficile à réaliser car il faut effectuer de nombreuses mesures et découpes. De plus, les différentes inclinaisons des parois réduisent le volume global. Le volume est par exemple plus étroit au plafond qu'au sol. Ces véhicules comportent systématiquement des passages de roues qui occupent une partie du sol intérieur. Mais ces formes issues du design automobile sont parfois un atout mis en valeur à l'intérieur du véhicule. Les formes arrondies, en particulier les toits de certains bus ou vieux fourgons, sont généralement conservés pour former des plafonds courbes.

La carrosserie d'un véhicule mono-corps est constituée de tôles d'acier de quelques micromètres d'épaisseur, embouties et soudées entre elles sur des renforts. Elle est de même nature sur les parois et le plafond. Si le véhicule est rehaussé, la tôle du toit est découpée et recouverte d'une coque en matériaux composites. L'ensemble de la surface intérieure du volume de chargement est ensuite doublée d'une isolation et d'un revêtement.

Le poste de conduite est généralement accessible depuis la partie logement, voire complètement intégré à son fonctionnement. Cette disposition

permet de profiter de la grande surface vitrée du poste de conduite pour chauffer l'intérieur du logement avec les rayons directs du Soleil. Mais cet espace est très difficile à isoler et les vitrages obligatoirement de simple épaisseur. Pour conserver cette chaleur il faut donc pouvoir isoler provisoirement les vitrages avec des mousses réfléchissantes amovibles, ou le poste de conduite dans son ensemble avec une cloison ouvrable qui le sépare de la partie habitée.

Dans le cas d'un véhicule comprenant deux éléments, la partie habitée se trouve dans une caisse fixée au châssis et séparée de la cabine. Il n'y a donc généralement pas de passage entre ces deux espaces. Il est toutefois possible d'en réaliser un à la place de la vitre arrière de la cabine ou même en découpant la paroi arrière. La souplesse du châssis implique une liaison souple entre ces deux espaces quand ils sont reliés pour absorber les mouvements de la caisse par rapport à la cabine.

L'avantage principal de ce type de véhicule est la forme de la partie à habiter, constituée de parois planes et orthogonales, qui simplifie l'aménagement et exploite au maximum le gabarit. Un autre avantage est l'indépendance entre la partie motrice et la partie habitée. On peut par exemple changer indépendamment l'un ou l'autre des deux éléments s'il est accidenté, usé ou inadapté. Il existe même des véhicules dont la caisse est amovible en quelques minutes. Une fois la partie habitée déposée, il reste un simple plateau qui permet d'utiliser le véhicule porteur pour d'autres usages.

Il existe deux grands types de caisses avec chacune différentes variantes :
- Les premières sont isolées thermiquement et servent à l'origine pour le transport de produits frais. Elles sont généralement constituées de panneaux sandwich autoportants. Ces panneaux intègrent des renforts métalliques dans leur épaisseur qui permettent de riveter solidement les aménagements des carrossiers. Lorsqu'elles sont à l'origine réfrigérées, ces caisses ont des parois

qui mesurent une dizaine de centimètres d'épaisseur. Il existe également des caisses dites isothermes qui ne sont à l'origine pas réfrigérées et qui ont des parois plus fines de 3 à 4 centimètres d'épaisseur. Les parois sont assemblées par collage et par l'intermédiaire de cornières ou de profilés plastique ou métallique. Leur plancher est également isolé. Il intègre des traverses en bois au sein d'une épaisseur de mousse rigide, collée entre deux panneaux de contreplaqué. C'est dans ces traverses que sont vissées les fixations de la caisse. Ces caisses ont donc l'avantage d'être bien isolées dès leur fabrication et de présenter une structure homogène facile à travailler pour la découpe d'ouvertures. L'aspect blanc lisse de la surface intérieure est souvent recouvert d'un revêtement plus chaleureux.

- Les autres caisses, qui ne sont pas isolées thermiquement, sont par contre plus courantes et plus légères. Ces caisses sont parfois agrémentées d'une capucine qui permet de prolonger le volume intérieur au-dessus de la cabine. Elles sont constituées d'une armature métallique associée à des panneaux rivetés. Ces panneaux sont généralement métallique ou parfois faits de contreplaqué recouvert de résine composite. Le plafond est souvent un tout petit peu arqué pour être le plus fin possible et peut comporter des panneaux translucides. Comme pour les véhicules mono-corps, ces caisses sont ensuite recouvertes à l'intérieur d'une isolation et d'un revêtement.

Un dernier type de véhicule dispose d'une cellule habitée parfaitement ajustée et assemblée à la cabine, ce qui rend la caisse inamovible et place ces véhicules parmi les mono-corps avec les avantages de planéité d'une caisse d'un bicorps. Ce type de véhicule dont la caisse est adaptée à la cabine, à cheval entre les deux catégories, est fabriqué sur mesure ou en petite série pour les véhicules de secours, les camping-cars traditionnels, ou les camions VL de déménageurs de meubles, qui sont des bases pour être transformées en habitat. Certains camping-cars dits « intégraux », comme certains camions-magasins de marché, possèdent une carrosserie entièrement conçue et réalisée par l'aménageur du véhicule, où le poste de conduite est intégré au volume

habité. Leur forme parallélépipédique et la réunion de deux espaces en un seul est la forme qui permet d'optimiser au maximum le gabarit du véhicule.

Isolation

Les parois des caisses réfrigérées et celles des camping-cars ou caravanes sont des panneaux rigides avec des propriétés isolantes. La mousse de polyuréthane extrudé qui les compose est une mousse à cellule fermée qui empêche la circulation de l'air d'une face à l'autre du matériau. L'assemblage par collage de deux faces, en polyester et fibre de verre ou en aluminium, sur cette mousse donne une rigidité suffisante à ces panneaux pour réaliser des caisses de plusieurs dizaines de mètres cubes sans structure. L'absence totale de liaison métallique entre les deux faces de la paroi procure une bonne résistance thermique à ces panneaux. Mais selon les techniques d'assemblage des panneaux de la caisse et le type de menuiserie employé, il peut y avoir des ponts thermiques importants aux angles du volume et autour des ouvertures, qui deviennent des points de condensation. Ce cas est celui de la caisse que j'habite. En hiver, lorsque la différence de température entre l'intérieur et l'extérieur est importante, et parce que mon chauffage fonctionne au gaz, (un poêle à bois fournit une chaleur plus sèche), des gouttes d'eau se forment aux points de condensations malgré une ventilation suffisante. Enfin, lorsque la charge utile du véhicule est importante, dans le cas des poids-lourds en particulier, ces caisses isolées sont tout de même doublées à l'intérieur pour installer des revêtements muraux et intégrer les réseaux aux parois.

Les véhicules non isolés lors de leur fabrication sont rendus habitables par l'ajout d'une couche isolante à l'intérieur de l'espace à aménager. Il peut s'agir de mousse de polystyrène extrudé, qui a l'avantage d'être légère et imputrescible ; de panneaux de liège, qui offrent plus de souplesse pour suivre les formes arrondies et une meilleure isolation acoustique par leur masse plus élevée ; ou de matériaux fibreux (laine de verre ou de bois, feutre et laine

de mouton, chanvre). Ces derniers matériaux devront être mis en œuvre de façon à empêcher leur tassement, accentué par les vibrations du véhicule en mouvement. Ces matériaux sont parfois associés à une épaisseur de textile « multicouche » avec des propriétés réfléchissantes. Suivant les matériaux et leur mise en œuvre, une circulation d'air est parfois nécessaire à l'intérieur de la paroi. Le revêtement intérieur est généralement maintenu à la carrosserie par l'intermédiaire de tasseaux qui entrecoupent la couche d'isolant. Le montage de l'isolation lors de l'aménagement du véhicule permet d'y intégrer les réseaux.

Ouvertures

Une fois cette coquille isolée au mieux, il est indispensable de pouvoir l'ouvrir pour la rendre habitable. Les plus petites ouvertures sont les aérations hautes et basses qui doivent assurer le renouvellement de l'air de ce volume restreint, même lorsqu'il est confiné pour contrer le froid. Ces aérations peuvent se faire à travers des rangements, ce qui permet de réduire la sensation des courants d'air froid. A l'inverse, contre les fortes températures les aérations basses sont idéalement découpées au plancher pour ventiler le volume avec l'air plus frais situé à l'ombre du véhicule. Certaines ouvertures sont dédiées à la ventilation de l'arrière du réfrigérateur, ou au coffre étanche qui contient la réserve de gaz. Les chauffe-eaux, les réfrigérateurs ou les systèmes de chauffage qui fonctionnent par la combustion d'un gaz, ainsi que les poêles à bois, comportent des cheminées d'entrée d'air frais ou de sortie de gaz brulés. Tous ces dispositifs de ventilation doivent traverser les parois sans laisser place à des infiltrations en leur sein. Ils doivent empêcher l'entrée d'eau ruisselante, mais aussi celle forcée par l'air lors du déplacement du véhicule qui peut alors prendre des chemins plus indirects. La poussière soulevée au passage du véhicule lorsqu'il roule sur des routes non asphaltée peut aussi entrer par ces ventilations si elles sont mal situées.

Les fenêtres sont parfois celles du véhicule d'origine, dans le cas d'un

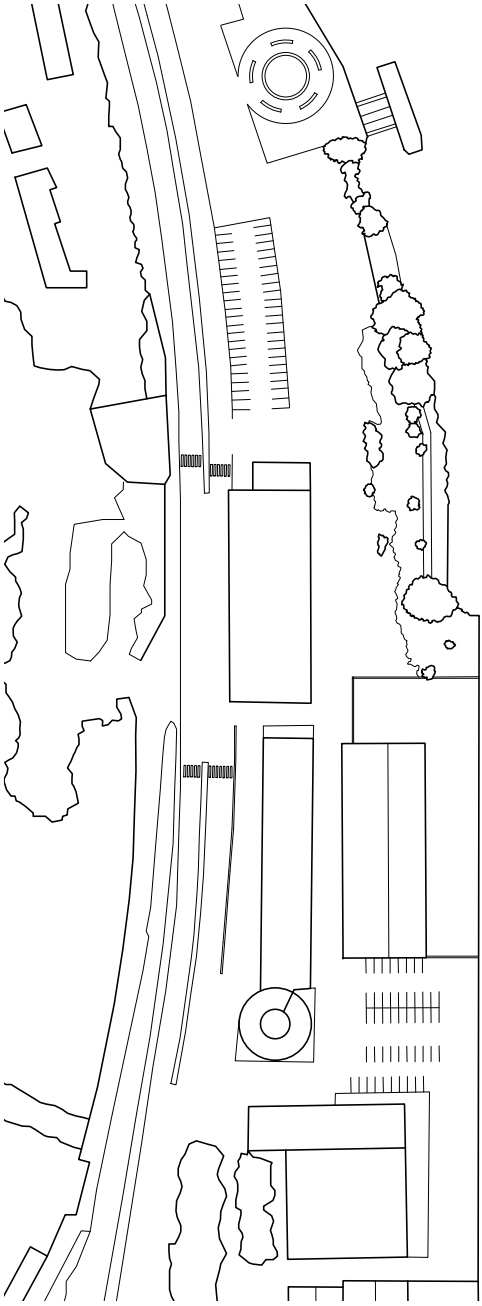
fourgon par exemple. L'aménagement s'adapte alors en fonction de leurs emplacements. Lorsque le véhicule est largement vitré, pour le transport de personnes, certaines vitres sont retirées et remplacées par des panneaux opaques. Dans les autres cas les ouvertures sont dimensionnées et placées en fonction des espaces intérieurs. Certaines fenêtres sont conçues pour des véhicules aménagés et comportent alors des aérations permanentes. Les vitrages sont en verre ou en plastique et le verre est parfois feuilleté pour être aux normes de celui des véhicules. Il est possible de réaliser sur mesures des fenêtres en double vitrage avec ce verre spécifique, ou d'utiliser des menuiseries classiques qui proviennent du bâtiment.

Accès

Les véhicules utilitaires comportent des ouvertures qui donnent accès au volume de chargement par l'arrière, le côté droit, les deux côtés, ou par le poste de conduite. Lors d'une transformation en véhicule aménagé, l'accès par l'arrière est parfois condamné ou transformé en accès vers un rangement depuis l'extérieur. Les portes d'origine peuvent être conservées et par exemple doublées d'une baie vitrée à l'intérieur, ce qui transforme leur usage de porte en volet. En plus des fonctions de protection solaire, d'isolation, et de résistance à l'effraction du volet, ce dispositif rend l'aménagement du véhicule moins visible lorsqu'il est fermé. L'accès principal d'un véhicule habité se fait par le côté droit ou par l'arrière. Là aussi il existe des modèles de porte conçus pour les véhicules habités. L'utilisation de matériel issu de la construction sédentaire est cependant possible et souvent employée.

La porte d'entrée est le lieu où est matérialisé le seuil entre l'intérieur et l'extérieur. Il y a toujours à cet endroit une marche plus ou moins haute à franchir suivant la hauteur du sol intérieur par rapport au sol extérieur. Cette hauteur varie d'une trentaine de centimètres pour les fourgons les plus bas à plus d'un mètre trente sur les poids lourds et les véhicules tout-terrain.

Les dispositifs d'accès lorsqu'il y en a vont de la simple barre latérale faisant office de marche, à des échelles rétractables, en passant par des empilements d'objets trouvés. Quel qu'il soit, ce dispositif doit être escamotable pour ne pas dépasser le gabarit du véhicule lorsqu'il roule. Mais lorsqu'il est arrêté, ce seuil est l'endroit précis où l'espace privé du camion rencontre l'espace public. C'est donc souvent ici que se situe la marque la plus visible de l'intimité des habitats depuis l'espace public. C'est le premier endroit de l'espace public approprié par l'habitant. Il prend parfois la forme d'une véritable petite entrée fleurie.




N

Positionnements

La mobilité des camions habités permet des positionnements variables selon les désirs de l'habitant, la place disponible ou les conditions météorologiques. L'espace des quais du bas de Chantenay où stationnent ces camions comporte des sous-espaces aux caractéristiques spatiales différentes selon leur géographie.

Dans la « rue ».

A l'extrémité ouest de cette partie habitée de la rive de Loire, on trouve une dizaine de camions stationnés le long d'un quai isolé derrière un bâtiment. Ils sont disposés les uns derrière les autres en deux rangées parallèles au quai, espacées d'une voie de circulation. Cette voie débouche à une extrémité sur une ruelle perpendiculaire, et à l'autre extrémité sur un parking ouvert sur les quais. Cette disposition est en partie due au fait que cette voie longeant le quai, bien que peu fréquentée par des personnes extérieures, doit conserver un passage dégagé.

On trouve à cet endroit un espace de rue assez classique, une voie commune bordée par des habitats individuels. Il n'y a ici ni clôture ni limite de terrain entre les logements mais bien deux faces distinctes pour chaque rangée de camions, qui forment trois types d'espace.
- Un premier se situe entre le bâtiment et une des rangées de camions, il comporte de la végétation et est le plus à l'abri des regards.
- Au milieu se trouve la voie par où accèdent les habitants et où circulent les personnes extérieures. Il y a ici peu de signes visibles d'appropriation, l'espace reste vierge.
- Du côté de la Loire, il y a une mince bande de quai qui accueille quelques espaces personnels juste au bord du quai : des petits coins terrasses et des espaces de stockage.

Selon le positionnement des ouvertures et la volonté de chaque habitant, les accès aux logements se font soit depuis la rue, soit depuis la face cachée, soit depuis l'espace entre deux camions d'une même rangée quand l'entrée se situe à l'arrière du camion. Ces espacements entre camions forment des fenêtres sur la Loire où s'installent parfois des petits espaces extérieurs communs plus resserrés que celui de la rue centrale. On peut même plonger dans la Loire depuis ce quai qui comporte assez de fond et des échelles pour remonter.

Le positionnement du camion formant une limite entre deux espaces avec des degrés d'intimité différents de chaque côté se retrouve ailleurs sur le parking mais de façon moins systématique. En effet les autres espaces où stationnent des camions aménagés sur ce parking du bas de Chantenay sont plus vastes et autorisent des dispositions plus variées. On peut distinguer 3 ou 4 autres zones que celle de la rue le long du quai.

Sur le parking réservé.

Le long de ce même quai où se situe la « rue » il y a une aire de stationnement aux proportions presque carrées. La portion de quai qui borde cette surface est réservée aux pêcheurs. L'aire est quant à elle réservée aux véhicules de ceux qui viennent travailler chaque jour dans les entreprises alentours. Les personnes qui sont installées dans la rue sont en contact avec un syndicat (la CGT) du port autonome de Nantes/Saint-Nazaire qui est propriétaire des rives de Loire jusqu'à l'estuaire. Ils doivent respecter la non occupation de cette zone pour conserver leur droit de s'installer dans la rue. Il y a cependant quelques camping-cars isolés qui s'y installent régulièrement en respectant généralement la disposition en bataille afin de laisser le maximum de places de stationnement sur ce parking souvent rempli en journée. Seuls les camping-cars y sont tolérés probablement parce qu'ils véhiculent une image plus sage que les camions aménagés. (voir plus loin le chapitre « Regards »)

Sous le passage couvert.

L'accès à la rive est ensuite interrompu par une clôture qui ferme l'espace entre un bâtiment exploité par le port autonome et le quai. L'arrière de ce bâtiment borde une rue qui joint l'aire de stationnement au reste du parking. Cette rue est bordée de l'autre côté par un parking à étages désaffecté, qui accueille toujours un garage Renault du côté de la route. Cette rue est à la fois isolée de la vue vers la Loire et du bruit de la route située de l'autre côté du bâtiment. Le bâtiment du port dispose d'une toiture qui s'étend au-dessus de cette rue sur quelques mètres et forme un abri pour les camions qui stationnent parfois le long de ce bâtiment. Lorsqu'il pleut, cet abri me sert pour nettoyer l'intérieur du camion, ou pendant le temps d'effectuer une réparation d'étanchéité, ou lorsqu'une humeur particulière rend insupportable le clapotis de la pluie sur le toit du camion !

Le long des berges.

Passés ces deux bâtiments, la voie continue derrière un bâtiment de bureaux désaffectés de 6 niveaux et la clôture rejoint la rive qui redevient accessible. Il y a ici une place carrée surélevée d'une marche par rapport à la voie de passage où se trouvent deux caravanes et des camions stationnés différemment selon l'affluence. La rive est ici constituée d'un quai qui supporte une place d'herbe d'une centaine de mètres carrés surplombant la Loire. La vue y est complètement dégagée et l'espace aménagé d'un canapé est plus isolé et convivial. Les chiens se courent après sur ce carré d'herbe en creusant une piste dans la terre autour d'un rocher.

Le positionnement des camions se prolonge ensuite de façon linéaire le long de la rive, qui ne comporte plus de quai sur une centaine de mètres. Les camions sont ici stationnés soit les uns derrière les autres parallèlement à la rive, soit côte à côte perpendiculairement à la rive, en formant une limite plus ou moins poreuse entre la voie de passage et les berges. Elles forment à

cet endroit une bande végétale qui sépare l'alignement de camions de la rive. C'est un espace plat et enherbé où personne ne stationne. La berge descend ensuite brusquement vers l'eau avec un empilement de grosses pierres pour rejoindre un passage en béton formant un petit quai bas. Ce passage est situé sous le niveau des quais alentours et il est recouvert à marée haute. Il peut servir aux départs des excursions en kayak vers les plages de sable de la rive d'en face ou le centre-ville. Cette berge forme une marge inaccessible aux camions qui laissent place aux feux de camp et aux jeux des enfants. C'est une sorte d'espace commun aux habitants du coin. Il est même un peu jardiné dès les premiers jours de beau temps. On y arrache les ronces envahissantes, met en terre des plantes récupérées, et fauche quelques hautes herbes pour mieux profiter de cette petite résurgence de la nature. Un peu caché derrière les camions, il offre une vue pleine de végétation vers la pointe de l'île, la Loire et la rive d'en face. Ce paysage apporte un contraste appréciable contre le bruit de la route et le bitume du parking. Enfin ces berges sont en partie situées derrière le bâtiment, une zone mieux abritée du bruit et des regards venant de la route, ce qui peut constituer un confort supplémentaire.

A l'extrémité

Après ce bâtiment, la zone de stationnement s'élargit. Cette partie la plus proche du centre ville est en fait l'extrémité du parking camions. C'est la plus exposée aux bruits et aux regards mais aussi celle qui offre le plus de possibilité pour positionner les camions parce qu'elle n'est pas traversée par le passage d'autres véhicules. Cet espace plus libre donne lieu à des dispositions d'autant plus variées. Que les camions soit placés en U, en L, en carré, alignés ou sans forme particulière, ils sont généralement placés de façon à former un coin à l'abri des regards de la route, plutôt tourné vers la Loire.

Lorsque des personnes quittent le parking avec leur camion il y a souvent des changements de position qui s'opèrent successivement. Si par exemple un camion quitte la « rue » le long du quai et que quelqu'un qui était stationné le long de la berge décide de s'y installer, il se peut qu'il libère lui-même une place mieux abritée de la route qui conviendra à quelqu'un qui était stationné au bout du parking. Il n'y a cependant pas de classement général possible entre les zones du parking. Chaque habitant a ses préférences qui elles-mêmes changent dans le temps en fonction des qualités recherchées pour l'environnement du camion. On peut avoir envie d'une place stable, d'un départ facile, de voisins particuliers, d'être à l'écart, d'une vue dégagée, ou d'un coin abrité du vent, de la pluie, du bruit ou des regards.

De nombreux habitants de camions possèdent un ou plusieurs autres véhicules. C'est parfois seulement un vélo qui sert à rejoindre le centre-ville, mais on trouve aussi des scooters, motos, petites voiture, vans, utilitaires... Certains ont même un deuxième camion aménagé qui sert pour les voyages. Tous ces autres véhicules sont stationnés entre ou le long des camions aménagés. Leur disposition permet parfois d'isoler un peu plus certains coins de l'espace public.

Limites d'appropriation

Lorsqu'on vit dans un habitat déplaçable, on a la sensation de vivre avec un jardin sans limite. On a le sentiment que n'importe quel petit bout d'espace est un peu à nous, ou en tout cas que l'on peut emprunter n'importe quel espace pour y habiter un temps. On peut jouir successivement des qualités de différents environnements.

La petitesse de l'espace intérieur imposée par ce mode de vie est contrebalancée par la possibilité de disposer d'un espace extérieur vaste et ouvert. Ce mode de vie va avec le goût de ses habitants pour la vie à l'extérieur. L'espace qui entoure le camion lorsqu'il est stationné pour une période

prolongée est inévitablement transformé afin d'accueillir temporairement la vie à l'extérieur. Cela passe par une appropriation éphémère d'un morceau d'espace public. L'habitant de camion profite ainsi de la taille illimitée du terrain sur lequel il place son logement, dans la mesure où il ne gêne pas les autres usagers du lieu.

Cette appropriation de l'espace public est plus ou moins contenue selon les personnalités de chacun. Elle est parfois complètement absente, parfois débordante, parfois discrètement limitée à un peu de confort extérieur. Le camion constitue souvent une limite avec d'un côté une face publique, neutre où l'on ne distingue que des ouvertures, et de l'autre côté une face « protégée » où se déploient, plus ou moins à l'abri des regards, les canapés, fauteuils, tables, chaises, barbecues, vélos, motos, stockages de matériaux, etc... Il se forme ici des espaces intermédiaires, entre l'intimité du camion et l'espace public alentour, où se passent les rencontres entre habitants de camions, voisins, amis ou personnes de passage. Je remarque moi-même ce phénomène lorsque je visite mes voisins. Ceux qui déploient du matériel à l'extérieur élargissent leur zone d'appropriation ce qui donne l'impression d'entrer dans leur espace personnel avant même d'avoir franchi la porte de leur logement.

Par ailleurs, on peut définir une zone virtuelle appropriée, construite par la perméabilité sonore de l'enveloppe du logement. L'habitat s'étend au-delà de ses limites matérielles par les sons qu'il produit. Il y a une zone entourant chaque camion qui fait partie de l'intérieur du logement à partir du moment où l'intimité qu'il contient s'en échappe, au moins sous forme de sons. A l'inverse, l'espace vécu depuis l'intérieur du logement s'étend au-delà de ses parois quand l'habitant est capable de capter les sons provenant de l'extérieur. Il y a ainsi une zone autour du camion où l'on peut détecter chaque petit son. Quand il s'agit de sons dérangeants, c'est plutôt l'espace public qui s'invite à l'intérieur de l'espace privé du logement.

A partir du moment où une personne sait qu'un camion est habité,

même si absolument rien n'est entreposé à l'extérieur, elle a généralement le réflexe d'imaginer cette zone virtuelle autour du camion qui appartient un peu plus à l'habitant provisoire qu'au visiteur. Cette zone est plus ou moins respectée lorsque le camion est stationné seul. Mais le regroupement des camions entre eux sur les quais du bas de Chantenay créé une zone continue d'appropriation dont la limite est rarement franchie par des personnes inconnues. Cette limite virtuelle, assez efficace contre les vols et tout autre type d'agression, est également construite par les chiens qui rappellent régulièrement aux visiteurs la limite de leur territoire.

Ce jardin sans limite offre effectivement un terrain de jeu idéal pour tous les chiens que possèdent souvent les habitants de camion. Contrairement aux idées reçues, ces chiens ne sont pas agressifs. Ils peuvent cependant être très impressionnants par leur taille et leurs aboiements. Il n'y a jamais eu d'accident impliquant une personne extérieure. Ce type d'accident est cependant redouté, parce qu'il aurait des conséquences directes sur la tolérance accordée dans notre utilisation de ce lieu. Les maîtres tentent au mieux d'éviter les contacts avec des promeneurs qui pourraient se plaindre d'une mauvaise tenue du lieu s'ils se trouvaient confrontés à un chien. Sans être agressifs, les chiens sont très présents dans la vie quotidienne du parking. Ils bataillent leurs limites, travaillent leur dominance, préparent leur reproduction, accueillent les nouveaux arrivants et se regroupent parfois en masse silencieuse au senti d'une odeur de viande grillée…

Enfin, l'espace du parking est aussi une aire de jeu pour les enfants qui y vivent. Un frère et une sœur de 4 ans font également partie de mes voisins depuis septembre, et d'autres enfants vivent sur le parking moins régulièrement. Ensemble ils ont élargi la zone d'appropriation des logements familiaux pour se constituer un terrain de jeu le plus étendu possible. Il est limité par les voies de circulation et la Loire, mais ils savent très bien l'étendre jusque dans les espaces intérieurs des camions voisins et répandre leur jovialité partout sur le parking.

Regards

Les habitants des quais du bas de Chantenay sont vus ou observés de différentes manières. Leur mode de vie décalé d'un pas sur le côté les expose plus directement aux jugements de la société qui les entoure. Elle se méfie en général des éléments qui tentent d'échapper à sa norme. Cette méfiance peut créer une distance de flou, plus ou moins obscur, entre les personnes avec ce mode de vie et le reste de la société. Cette distance, source d'un imaginaire par définition éloigné de la réalité, peut alimenter une sorte de fascination, ou bien porter préjudice aux habitants. Cette distance est parfois entretenue par les habitants de cette marge, alors qu'ils peuvent chercher à la réduire au maximum à d'autres moments. Cela dit, cette distance n'écarte pas les individus ayant choisi ce mode de vie des autres individus de la société. Il ne s'agit pas d'une communauté autonome ou d'un campement fermé. Les quais du bas de Chantenay forment un quartier d'habitations mobiles, habitées par des individus multiples, avec des connexions entre habitants du même quartier et des connexions avec des habitants d'autres lieux.

Proches

Le regard porté par les personnes avec qui on a un contact direct, que ce soit des collègues, des amis ou de la famille, est sûrement celui qui touche le plus profondément la sensibilité d'un individu. Mais c'est également un point de vue qu'il est possible de discuter et de faire évoluer.

Ce mode de vie n'est pas toujours énoncé, dans un premier temps, aux personnes qui nous entourent, pour ne pas subir les préjugés associés à ce mode de vie. Les premiers jugements sont en effet généralement assez négatifs quand ce mode de vie est ignoré de l'interlocuteur. Il est parfois

complètement incompris car inimaginable pour quelqu'un qui n'y a jamais goûté. Certaines personnes n'imaginent pas les qualités offertes par ce mode de vie quand elles ne distinguent que la taille réduite du logement et son apparence extérieure proche du véhicule utilitaire. Or le confort spécifique de cet habitat correspond à des attentes particulières d'un habitant qui fait en sorte d'adapter son mode de vie à ses propres désirs. Pour une personne extérieure cette incompréhension première peut persister pour deux raisons :
- soit parce que ce confort spécifique ne correspond pas à celui qu'elle souhaite, et elle n'admet pas qu'on puisse en souhaiter un autre ;
- soit parce qu'elle ne s'est elle-même jamais vraiment posé la question du confort qui lui correspond et ne distingue que le seul confort proposé par le modèle d'habitat communément vécu.

D'autres personnes dénigrent le choix fait par ceux qui ont adopté ce mode de vie parce qu'elles considèrent que les habitants de camion et tous ceux qu'elles estiment à la marge, sont nuisibles dès l'instant qu'ils profitent d'un système sans y participer. Il convient simplement de rappeler que vivre dans un camion ne signifie pas vivre au crochet de la société. Les degrés de critique active et passive du système en place par les habitants de camions varient d'une personne à l'autre, comme pour n'importe quel citoyen.

Ces regards parfois blessants disparaissent quand les personnes qui le portent sont amenées à connaître mieux ce mode de vie. Le seul fait de pénétrer à l'intérieur d'un de ces camions soigneusement personnalisés suffit souvent à initier un changement d'opinion de la personne sceptique. La discussion et l'explication des qualités et des contraintes de ce mode de vie conditionnent l'acceptation de ce choix pas évident à comprendre au premier abord.

Extérieurs

Les quais du bas de Chantenay sont utilisés et traversés pour d'autres usages que l'habitat. Ces usagers ne font pas partie des personnes proches et c'est pourquoi leur regard est plus difficile à définir. Des discussions provoquées avec certains d'entre eux, leur comportement observé à distance, leur curiosité ou des problèmes à résoudre les ont amenés à se rapprocher pour discuter, ce qui permet d'en donner un aperçu.

Des promeneurs, coureurs, ou cyclistes passent régulièrement sur ces quais. Quelques un saluent spontanément, quelques rares autres détournent le regard quand on les salue. Certains photographient nos campements. D'autres avec qui j'ai pu discuter avaient fait demi-tour avant d'arriver trop près. Leur mouvement de recul était dû à une méconnaissance totale de ce mode vie. Leur curiosité a permis de le leur décrire succinctement et d'atténuer leur méfiance.

J'ai dit plus haut qu'une distance floue me semble parfois entretenue par les habitants. Cette distance permettrait de se protéger un minimum des regards et comportements irrespectueux sans avoir à imposer constamment une limite à ne pas franchir. Le doute conservé sur la personnalité construit naturellement un caractère plus fort, notamment aux habitants de la rue. La nuit sur les quais est rarement bousculée. Les seuls dérangements sont sonores et proviennent principalement du Hangar à bananes. Un vélo a malgré tout été volé cette année entre les camions.

Un autre regard d'usager de ce lieu, déjà évoqué, est celui des travailleurs. Ils expriment leurs mécontentements de l'utilisation faite de leur lieu de travail via la CGT du Port Autonome de Nantes/Saint-Nazaire, propriétaire des quais. Les habitants de la « rue » sont en contact avec ce syndicat qui est le garant de la tolérance accordée pour l'occupation des lieux de travail et de stationnement sous réserve du respect de certaines règles.

Ils doivent ainsi contenir autant que possible leurs habitats sur la partie du quai qui est invisible depuis la route, sans dépasser sur le parking. Ils tiennent également le rôle de faire respecter cette règle. Elle permet de limiter leur nombre, à un endroit assez prisé des habitants de camions car bien isolé.

Ce qui est surprenant c'est la tolérance plus grande accordée aux camping-cars. Il semble ainsi toléré de stationner ces véhicules connotés « de loisir » sur le parking des travailleurs, mais pas les camions aménagés. Un jeune couple de passage qui venait d'acquérir un camion aménagé pour en faire son logement, a du se déplacer de ce parking le soir même de leur arrivée suite au rappel de la règle.

Ces possibilités de stationnement qui varient en fonction de l'apparence du véhicule sont parfois inversées. L'aménagement des petits camions peut-être dicté par la conservation d'une apparence extérieure proche de celle d'un véhicule utilitaire. Cela permet de stationner en ville ou dans des zones touristiques où les camping-cars sont chassés. L'image du camping-car de tourisme est aussi associée à un niveau de vie plutôt aisé, ce qui en fait la cible privilégiée des vols sur les zones touristiques où ils se concentrent.

Pour revenir au regard des travailleurs des quais de Chantenay, des plaintes plus ou moins justifiées ont parfois mené à des menaces d'expulsion qui concernent alors l'ensemble des habitants. Ces plaintes sont annoncées par le syndicat aux habitants de la « rue ». Le syndicat exige de pouvoir correspondre avec un interlocuteur unique. Ce rôle est apparemment assuré successivement par les personnes qui sont installées dans la « rue » car c'est ici que les habitats sont stationnés le plus durablement. Ces habitants doivent ensuite transmettre les plaintes aux personnes concernées. Ces règles communes qui régissent le devenir d'habitants aux modes de vie et aux tempéraments parfois complètement différents sont parfois une source de litiges, comme dans toute relation de voisinage.

Les avis d'expulsion ne sont jamais devenus effectifs durant cette année. Des représentants de la municipalité sont seulement venus prévenir de certaines plaintes. L'année passée la situation a conduit à l'évacuation des berges. Elles étaient apparemment occupées à cette époque principalement par des caravanes. Cette évacuation était probablement due à l'image que renvoie l'habitat caravane, qui est moins mobile qu'un camion et suggère une implantation plus durable, autant qu'au comportement général des habitants d'alors qui dérangeait apparemment la tranquillité des riverains.

Il y a quelques années les camions pouvaient encore stationner plus en amont sur les quais près des hangars blancs faisant face au Hangar à bananes. Lorsqu'il n'a plus été autorisé de stationner durablement à cet endroit, les autorités ont d'abord prévenu de cette décision en laissant un mot écrit sur chaque camion. Elles sont ensuite revenues accompagnées d'un huissier pour ordonner l'évacuation. On ne peut donc apparemment pas se faire déloger des berges, qui sont un terrain privé, tant que le propriétaire ne fait pas appel à un huissier. C'est apparemment en grande partie la CGT du port autonome qui décide de la tolérance accordée dans l'utilisation de ce lieu.

Des policiers passent quasiment tous les jours sur les berges. Il y a très peu de contact avec eux, même visuels. Ils circulent lentement, restent dans leur véhicule, et détournent le regard. Ils guettent le moindre débordement. Lors des entretiens, certains m'ont rapporté la venue des associations caritatives pour distribuer de la nourriture. Cet acte de bienveillance est malvenu quand il est adressé à des personnes qui subviennent parfaitement à leur besoin. Les services sociaux peuvent contrôler les habitats lorsqu'un enfant y vit. Ces contrôles n'ont pas posé de problèmes particuliers et les agents ont même été surpris du confort offert par cet habitat. L'arrivée d'un enfant est souvent une étape à partir de laquelle l'habitat se transforme pour correspondre aux normes imposées.

A partir du moment où l'aménagement d'un véhicule est inamovible, il doit subir un contrôle d'homologation pour obtenir une carte grise VASP[8]. La plupart des véhicules légers[9] transformés par des particuliers n'ont pas été homologués et comportent toujours la carte grise d'origine du véhicule. Cela ne pose pas de problème particulier sauf en cas d'accident grave où l'assurance peut se retourner contre l'assuré si elle remarque la non-conformité de la carte grise. Il existe différents types de VASP, il peut être spécialisé « atelier », « non-spécifié », ou « caravane » qui est le plus réglementé. Les anciennes ambulances ou les camions de la médecine du travail disposent de ces cartes grises avantageuses particulièrement pour les poids-lourds[10]. En effet ce statut particulier annule l'interdiction de circuler le dimanche ainsi que la limitation de vitesse à 90 km/h. Il offre également des prix avantageux pour l'assurance du véhicule et permet de le faire reconnaître comme habitat principal par les assurances lorsqu'il s'agit d'un VASP/caravane.

Une personne m'a rapporté une situation qu'elle a vécue à partir de l'été dernier et qui témoigne d'un regard apparemment inédit des institutions sur ce mode de vie. Lors d'un contrôle des douanes, des agents ont effectué une fouille de son camion aménagé. La saisie effectuée a mené à une lourde condamnation qui a finalement pu être revue en appel pour « vice de procédure ». Cette personne et son avocat ont réussi à faire reconnaître ce camion comme étant une résidence principale, grâce à des photos montrant l'intérieur, à la présence des équipements d'un logement habituel, et à son statut SDF. Les agents de la douane avaient donc effectué un contrôle illégal en pénétrant ce camion sans mandat d'un procureur. La condamnation a donc été retirée.

Ailleurs

Haute-Ile est un quartier d'habitation isolé en bord de Loire où je stationne parfois mon camion. Il est situé à une distance du centre de Nantes à peu près équivalente à celle qui le sépare des quais du bas de Chantenay. Mais là il n'y a pas d'autres habitants de camion, en tout cas pas que je côtoie. Je stationne à cet endroit beaucoup plus près des habitats riverains. J'y occupe une place de parking résidentiel situé sur la berge qui sépare les maisons de la rive.

Je n'ai pas de contact régulier avec les habitants. Seulement un vieil homme qui a remarqué ma présence intermittente, avec qui j'échange quelques phrases quand je le croise, et des salutations polies. Il m'arrive occasionnellement d'échanger des conversations avec ceux qui croisent mon quotidien. Je pensais au début pouvoir me fondre dans ce décor pittoresque et profiter du paysage en ne dérangeant personne. Mais je me trompais.

Un jour une première personne est venue se plaindre de la hauteur de mon véhicule qui encombrait apparemment la vue vers la Loire depuis le premier étage de sa maison, avant d'insister pour que je m'installe ailleurs que devant chez elle. Après lui avoir expliqué que j'étais complètement dans mon droit en stationnant ici, j'ai déplacé mon petit camion sur une autre place pour ne pas perdre toutes mes chances d'être tranquille ici. Durant cette même journée une autre personne est venue se plaindre pour les mêmes raisons, et j'ai décalé une seconde fois mon camion pour les mêmes raisons. A un autre endroit de Nantes, une personne est même venue me réveiller un matin pour que je déplace mon camion qui était garé le long d'un trottoir, devant sa fenêtre. Cet homme, qui ne disposait pas d'une vue vers un paysage particulièrement intéressant, se plaignait lui du masque lumineux créé par le volume de mon petit camion. Je l'ai encore une fois décalé après lui avoir expliqué que par ce temps gris, le blanc de mon camion espacé de plus de 2 mètres de sa fenêtre devait probablement apporter plus de luminosité à son séjour que le noir du bitume.

Ces petites altercations ont lieu avec l'arrivée du printemps et elles montrent d'une certaine façon l'influence des saisons sur le mode de vie en camion. A Haute-Ile les habitants se sont plaints de ma présence à partir du moment où ils accordait de l'importance à l'espace autour de leur habitat. Leur présence à l'extérieur, alors très proche de mon logement, avec une enveloppe plus fine que les murs de leurs maisons, m'a amené à ne plus rester très longtemps à cet endroit pendant le printemps alors que je m'y installais plus souvent pendant l'automne et l'hiver. Sur les quais du bas de Chantenay, l'ambiance varie également beaucoup avec les saisons. Dès les premiers jours de beau temps chaque habitant profite au maximum de l'espace extérieur offert par son mode de vie et les rencontres entre voisins sont plus régulières. Après un hiver confiné les premiers rayons de soleil sont encore plus appréciés.

J'aurai aimé organiser une rencontre avec les habitants du quartier de Haute-Ile à qui j'ai emprunté plusieurs fois la vue vers les usines Beghin-Say. Cela aurait été l'occasion de recueillir leur point de vue sur cet habitat mobile qui encombre leur parking, et de leur dévoiler un peu plus de mon intérieur afin qu'ils aient les clés pour comprendre et accepter ce mode de vie. D'autant plus que moi ou d'autres reviendront surement s'installer de plus en plus souvent dans ce cher paysage. Ce mode de vie résulte d'une adaptation à un contexte. Si un jour une barre à deux mètres est installée pour limiter l'accès à ce parking, il sera toujours intéressant de construire un véhicule-logement qui se replie sous ces deux mètres.

MARGINALITÉ INTÉGRÉE ?

Notre mode de vie est implanté aux interstices des cœurs de ville, aux marges des zones urbaines, et comporte souvent un lien fort avec le monde rural. Ce lien est construit par un attachement particulier pour les environnements naturels et un rapport plus proche avec le rythme des saisons. Il y a une sorte de « retour à la terre » dans le sens d'une concentration sur l'essentiel et d'une critique du mode de vie urbain effréné et trop cher pour ce qu'il offre. Cet attrait pour les espaces libérés de la pression urbaine est contredit par un environnement social situé en ville, qui regroupe origines, emplois, scolarisation. La mobilité de l'habitat répond à ce besoin d'oscillation entre différents degrés d'urbanisation.

Ce mode de vie résulte bien d'une prise de distance avec le fonctionnement ordinaire de la vie en société, sans pour autant s'en détacher complètement. Pour des raisons différentes selon les personnes, il est un moyen de concilier le besoin et la critique de la société contemporaine, de s'en tenir à l'écart tout en usant de ses ressources. Ce schéma est difficilement accepté par ceux qui participent pleinement au fonctionnement d'une société qui pourtant les dessert parfois. On peut simplement considérer que la critique et l'usure de certaines parties d'un système, lorsqu'elles fonctionnent à l'encontre de la majeure partie de ses acteurs, est un acte civil. Je veux dire que la marge n'est pas déconnectée du fonctionnement du centre. Elle s'en tient à l'écart pour mieux l'observer et en faire une critique appuyée d'un recul. Elle expérimente des directions d'évolution possible.

Le positionnement de mon habitat souvent aux interstices de la ville a contribué à faire évoluer mon regard sur ces espaces. La densification urbaine qui a pour but légitime de limiter l'expansion des zones urbanisées engendre d'un même geste la chasse aux pratiques, personnes et espaces en marge. Ils

sont alors voués à être comblés petit à petit. Dans ce cas la marge se déplace plus loin des centres, ou s'adapte pour y trouver une place souvent plus contrainte. C'est cette adaptation aux contraintes qui fait appel à la créativité des individus et génère de l'innovation. A Nantes, comme surement ailleurs, certaines de ces marges créatrices sont utilisées au service du développement urbain. Leur décalage est dans ce cas mis en valeur. Leur vulgarisation tend alors à les faire disparaître en les englobant au fonctionnement du centre. C'est en partie la raison pour laquelle les personnes qui vivent sur les quais du bas de Chantenay ne souhaitent pas une officialisation de ce mode de vie.

Photographies

A partir du mois de mai j'ai proposé à mes voisins de donner leur propre vision des quais du bas de Chantenay et de leur mode de vie. Tous étaient au courant de la destination des photos qu'ils allaient prendre. Je leur ai donc prêté mon appareil qu'ils se sont transmis sur une période d'environ un mois pour réaliser ces photographies auxquelles j'ai essayé d'attribuer le bon auteur.

Fred


BIENVENUE
AU GHETTO !



Fred



Seb



Fred



Fred



Seb



Fred



Violaine





Jeff



Val



Fred



Fred



Val



Fred



Fred





Val



Maïwenn



Yann



Yann



Yann



Jeff



Jeff



Jeff



Jeff



Mélo



Mach



Fred



Fred



Fred



Fred



Violaine



Violaine



Violaine



Fred



Violaine



Fred



Fred



Val





Fred



Mach



Mach





Mach





Violaine



Violaine



Fred



Violaine



Violaine



Maïwenn



Seb



Violaine

Postface

La position d'observateur de mon propre mode de vie m'a permis de déceler des petites choses et de vivre des situations qu'une personne extérieure n'aurait surement pas eu la possibilité d'observer. Cependant ma position interne au sujet a atténué mes critiques à son encontre dans le sens où j'ai fait le choix de ce mode de vie en fonction de mes propres attentes et qu'un regard autocritique demanderait plus de recul. Les discussions à propos de ce mode de vie avec d'autres habitants de camions plus expérimentés m'ont toutefois amené à le considérer comme une réponse heureuse quelque soit le contexte personnel.

Les 10 mois passés avec ce nouveau mode de vie dans un habitat en mouvement continu ont été particulièrement riches en rencontres et en apprentissages malgré mon ancrage indéfectible à la région de Nantes. Cet ancrage m'a jusqu'alors empêché de vivre une longue période d'itinérance avec ce logement aussi prévu pour cet usage. Sa mobilité m'a toutefois permis de faire varier mon champs de vision d'un jour à l'autre et c'est ce que je recherchais le plus en construisant cet habitat.

Les entretiens que j'ai effectué au démarrage de ce travail m'ont servi lors de la construction de ce document. Je me suis basé sur ces échanges qui avaient fait ressortir des points marquants de ce mode de vie. J'aurai voulu intégrer des citations de ces entretiens qui amenaient souvent des exemples très parlant de situations décrites. Il aurait également été riche de pouvoir revenir sur ces entretiens et de comparer l'évolution des situations de mêmes personnes au sein d'une même année.

Notes

1 - page 5 - La méthodologie suivie dans ce travail se rapproche de celle employée par Nels Anderson lors de son travail d'ethnologie ayant pour objet son propre milieu de vie. Olivier Shwartz caractérise cette position dans la préface, intitulée ***L'empirisme irréductible***, de l'ouvrage issu du travail d'Anderson, ***Le Hobo : sociologie du sans abris***. Il propose le terme d' « ethnologue indigène » en opposition à la démarche d' « observation participante » auquel Anderson refuse de se voir rattaché. « Une telle notion est pertinente pour le sociologue « professionnel », désignant les médiations et artefact qu'il met en œuvre pour se faire accepter d'un groupe dont il n'est pas membre. »

2 - page 6 - référence à l'article de Annick DELORME. ***Les new age travellers : une tentative d'individualisation dans la société du risque.***

3 - page 6 - dénominations issues d'une publication de l'association Tissé Métissé ***Gens du voyage : s'informer pour mieux comprendre.***

4 - page 14 - voir l'article de Claire LEVY-VROELANT. ***La norme sédentaire : le côté obscur du logement.***

5 - page 15 - voir la page 121 de la publication du collectif RELIER, ***Regards Croisés sur l'habitat léger/mobile.***

6 - page 18 - voir l'article de Mona CHOLLET. ***Le temps des claustrophiles.***

7 - page 18 - voir la page 62 de la publication du collectif RELIER, ***Regards Croisés sur l'habitat léger/mobile.***

8, **9** et **10** - page 61 - VASP : Véhicule Automoteur Spécialisé ; Véhicule léger : véhicule dont le Poid Total Autorisé en Charge est inférieur à 3,5 tonnes ; Poids-lourd : véhicule dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.

Médiagraphie

Ouvrages

Yasmine ABBAS. ***Le néo-nomadisme : mobilités, partage, transformations identitaires et urbaines.*** France : FYP, 2011, 141 p.

Nels ANDERSON et Olivier SHWARTZ. ***Le Hobo : sociologie du sans abri.*** Paris : Nathan, 1993, 319 p.

Jean-Marc BESSE. ***Habiter : un monde à mon image.*** Paris : Flammarion, 2013, 250 p.

Yona FRIEDMAN. *L'architecture de survie : une philosophie de la pauvreté.* Paris : ed. de L'éclat, 2009, réédition de l'édition de 1978.
Chapitre IV ***Etre moins dépendant***, p. 120-124.

David HARVEY. ***Le capitalisme contre le droit à la ville.*** Paris : Amsterdam, 2011, 93 p.

Lloyd KAHN. ***Homework : maisons à construire.*** Bolinas, Californie : Shelter Publications, 2004, 255 p.

Arnaud LE MARCHAND. ***Enclaves nomades : habitat et travail mobile.*** Broissieux : Ed. du croquant, 2011, 226 p.

RELIER. ***Regards Croisés sur l'habitat léger/mobile.*** Relier, 2012,160 p.

TISSE METISSE ***Gens du voyage : s'informer pour mieux comprendre.*** 2ème édition, Nantes : Imprimerie Nationale, 2011, 26 p.

Périodique

Makhnovtchina. Publications du collectif Echelle Inconnue, n°4, Avril 2013 et n°5, Septembre 2014.
« Un travail de création publique avec les mobiles et nomades contemporains à l'heure des métropolisations en France, Russie et Moldavie.»

Articles

Mona CHOLLET. ***Le temps des claustrophiles.*** *Le Monde Diplomatique,* mai 2015.

Annick DELORME. ***Les new age travellers : une tentative d'individualisation dans la société du risque.*** *Sociétés*, 2001/2 n°72, p. 107-123.

Claire LEVY-VROELANT. **La norme sédentaire : le côté obscur du logement.** *Désirs de toit : le logement entre désir et contrainte depuis la fin du 21ème siècle*. Sous la direction de Danièle Voldman. Paris : Créaphis, 2010., 200 p.

Makhnovtchina. ***Proposition pour un logement adapté. Savoir maison garder.***
« A s'attacher au réel, il y a bien moins d'opposition entre l'habiter pavillonnaire et l'habiter mobile. » « Loin du cliché du voyageur permanent, le réel des voyageurs est bien plus territorialisé. On est d'une ville, d'une région, et on ne se déplace pas sans raison. Les trajets, qui sont parfois les mêmes une vie durant, emmènent d'une base à l'autre, d'une enclave nomade à l'autre. »

Théâtre

Yoann THOMMEREL. ***Trafic***. Paris : Les Petits matins, 2013. - 144 p.
Pièce mise en scène par Marie-Christime Soma et Daniel Jeanneteau, jouée au théâtre de La Colline du 8 mai au 6 juin 2014.
« Vivre en camion c'est pas juste vivre en camion, c'est subversif. »

Vidéos

Vie et disparition d'une enclave nomade à Rouen. Makhnovtchina, Echelle Inconnue.

Living Big in a Tiny House. Chaine Youtube.

Une génération sur la route. Gabrielle Culand, reportage documentaire, 2011.

Sites internet

www.echelleinconnue.net
www.halem.org
www.mercotribe.net
www.casa-trotter.com

Mémoires

Morgane GLOUX. ***Flotter sur les eaux nantaises, un mode d'habiter singulier. Ou comment se différencier par le biais de son habitat ?*** Sous la direction d'Elisabeth Pasquier, ENSA Nantes, 2012/2014

Lisa Diotalevi. ***Le mouvement underground techno en Europe.*** / sous la direction de Denis Monnerie, Université de Strasbourg, UFR des Sciences Sociales, département d'éthnologie, 2008/2009.

Les entretiens ont été réalisés avec Seb et Violaine le 17/10, David et Emilie le 19/10, Mélo le 30/10, Alex et Mach le 02/11.
Merci à eux d'avoir accepté de jouer le jeu à ce moment.

Mélo, Ben, Maïwenn, Melvan, Seb, Violaine, Romano, Val, Axelle, MacFly, Mach, Alex, Fred, Yann, Jeff, Elyes, Antonin,
Elisabeth Pasquier,
les étudiants du séminaire de mémoire l'Autre ici,
les Amis,
et la Famille

ont participé à ce travail par leurs échanges, témoignages, encadrement, corrections et soutien.

Merci à eux !


photo : Mélo