Vivre et travailler en itinérance en France, en camping-car : une maison, un territoire, sans adresse

Cloé Guilbaud

▶ **To cite this version:**

Cloé Guilbaud. Vivre et travailler en itinérance en France, en camping-car : une maison, un territoire, sans adresse. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03230279

HAL Id: dumas-03230279

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03230279

Submitted on 19 May 2021

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 4.0 International License

Vivre et travailler en itinérance en France, en camping-car.

Une maison, un territoire, sans adresse.

Par Cloé Guilbaud

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DROIT D'AUTEUR

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture - Janvier 2021

Vivre et travailler en itinérance en France, en camping-car

Une maison, un territoire, sans adresse

Par Cloé Guilbaud

En quoi vivre et travailler en camping-car, au sein des tissus territoriaux Français, marque-t-il une émancipation avec un modèle sédentaire ancré de la pratique de la ville et de l'habiter ?

Sous la direction de Pauline Boyer
Séminaire de mémoire «Nouvelles pratiques urbaines»
Avec Marie Rolland et Maëlle Tessier
Janvier 2021

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Remerciements

Je tiens à remercier dans un premier temps Pauline Boyer, ma directrice de mémoire, pour avoir accepté d'encadrer mon travail. Merci à elle, pour le temps qu'elle m'a accordé dans cette situation assez particulière, pour sa réflexion et ses références partagées et qui ont été précieuses dans l'avancée de mon travail. Je souhaite également remercier, Maëlle Tessier et Marie Rolland, pour leur écoute lors des différents séminaires, ainsi que pour leurs points de vue extérieurs qui ont contribué à l'enrichissement de ce mémoire.

Je souhaiterais également remercier toutes les personnes que j'ai pu interroger de façon virtuelle, ou de vive voix. Elles m'ont offert leur parole et leur histoire personnelle, afin de pouvoir enrichir cet écrit. Je tiens ainsi à leur transmettre ma reconnaissance, et à saluer leurs choix et leurs convictions personnelles.

De plus, merci à Chloé Chaillou, Alexandra Fiquelet, Justine Gaschet, Valentine Etienne qui ont pris le temps pour parfois m'écouter, me relire, me conseiller, mais surtout me donner du soutien dans cette situation particulière imprégnée de solitude notamment à travers les études.

Enfin, je tiens tout particulièrement à remercier ma famille avec qui j'ai partagé cette vie en itinérance durant des week-end et des mois entiers. Merci à ce mode de vie atypique qui a contribué à faire de nous une famille unifiée. Merci à mes parents qui m'ont amenée à la découverte de la vie en itinérance et qui m'ont fait découvrir cette autre façon de vivre qu'elle soit pour l'année, pour une saison, ou pour une semaine. Merci à eux, d'avoir toujours pris le temps de dialoguer avec moi autour de ce mémoire, de m'avoir conseillé et de s'être intéressé à ma sensibilité, à ce qui m'intéressait.

J'ai la conviction que chaque mode de vie est propre aux vécus de chacun et à ses convictions. Ils sont multiples, mais tous ont leur place grâce à leur différence. Il faut ainsi apprendre à cohabiter, à regarder et à s'enrichir de l'autre, même s'il nous est étranger.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Sommaire

p12 PRÉAMBULE

p14 PROBLÉMATIQUE

p 20 MÉTHODOLOGIE

P22 **1. SE METTRE EN MARGE D'UNE VILLE SÉDENTAIRE**

p 26 **1.1 Dessiner la ville : un fondement par la sédentarisation.**

1.1.1 Un fondement de la ville par le contrôle p27
1.1.2 La ville foraine : Exclusion à la ville sédentaire p30
1.1.3 La contre culture : S'ancrer du territoire entre les Etats Unis et la France p32

p 36 **1.2. La norme est-elle légitime ? Un droit de vivre en itinérance**

1.2.1 Circulez ou Sédentarisez-vous ? Un État des lieux actuel p37
1.2.2 Une histoire fondatrice d'un avenir ? Le cas des Tsiganes p38
1.2.3 Sans domicile stable : Une adresse fixe ? p48

p55 **1.3. Exclusion de la ville : Le modèle sédentaire doit-il être systématique ?**

1.3.1 L'État d'une ville précaire p56
1.3.2 La naissance d'un autre peuple : L'ancrage des Néo-nomades ? p58
1.3.3 Vivre un habitat léger et précaire, entre sédentarité et mobilité p63

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

p 71 **2. MOUVOIR, HABITER, COHABITER : UNE CONFRONTATION CULTURELLE.**

p 74 **2.1 La culture française du chez soi**

p75 2.1.1 La notion du chez soi
p77 2.1.2 Le chez soi véhiculé

p 80 **2.2 La pratique d'une maison mobile.**

p81 2.2.1 Comment habiter une maison mobile
p92 2.2.2 Des seuils du chez soi par le prolongement de l'intime vers une l'appropriation de l'espace public
p104 2.2.3 Les lieux de stationnement influencent-ils l'habiter ?
p103 2.2.4 Une relation forte aux paysages : la dernière échelle de l'appropriation chez-soi

p 114 **2.3. Une confrontation culturelle des modes d'habiter sur le territoire et la ville**

p115 2.3.1 Cohabiter, c'est politique
p118 2.3.2 Stationner en métropole : ville de Nantes : quel droit à ville ?
p124 2.3.3 Sortir de la métropole : une autre échelle pour une autre démarche
p13 2.3.4 Un impact sur la vie des nomades : entre précarité et amalgames entre tourisme itinérant et habitat)

p 134 **3. UN CHOIX DE VIE ALTERNATIF : Les travailleurs saisonniers sont-ils vraiment en rupture de la sédentarité ?**

p 138 **3.1 Une exclusion face à la sédentarité**

p14 3.1.1 Historique du travail itinérant et du vagabondage
p142 3.1.2 L'itinérance est-elle une forme d'exclusion sociale
p 143 3.1.3 Continuer de vivre normalement, l'intégration sociale.

p 147 **3.2 Artisans Nomade : Une réciprocité avec le territoire**

p147 3.2.1 Trois profils de l'artisan Nomade
p155 3.2.2 Hybrider vie et travaille : quand l'habitacle devient un fragment de bureau
p104 3.2.3 Se connecter aux territoires et à l'urbain : Être locale en étant nomade

p 164 **3.3 Un choix pour quel avenir, dans cette période de confinement ?**

p165 3.2.1 Une crise : c'est aussi un choix d'émancipation
p167 3.2.2 Cohabiter : Un réseau solidaire face à une sédentarité forcée
p171 3.2.3 Est ce réellement possible de sortir du modèle de la sédentarité ?

p176 CONCLUSION

p178 BIBLIOGRAPHIE

p183 ANNEXES

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Préambule

Entre vie sédentaire et voyage itinérant, j'ai appris de part mon expérience de la route et du voyage, à découvrir ces deux modes de vie parallèlement. Depuis mon enfance, mes parents m'ont transmis cette culture du voyage, et tout particulièrement celle de l'itinérance en camping-car. Sans jamais confronter ces deux modes de vie, j'ai appris depuis mon enfance à m'enrichir de ces deux façons d'habiter. Habiter deux maisons, deux foyers qui interagissent différemment avec l'urbain, le paysage, et l'autre. A travers cet habitacle, j'ai découvert une pratique et une idéologie de la liberté de l'itinérance. Néanmoins, en commençant ce travail de recherche autour de ce qu'on peut appeler la "van life", je me suis aperçue que cette idéologie était loin d'être une vérité générale. L'habitat mobile ne se résume pas à un rêve de liberté et de voyage, notamment pour ceux qui vivent et travaillent à l'année en camping-car. Ainsi, en sortant du cadre touristique, j'ai pu apprendre de ce mode de vie à part entière.

C'est en me confrontant au recensement des personnes vivant en habitat mobile, et à savoir "qui sont-ils ?", que j'ai compris la complexité législative et institutionnelle qui entourait cette pratique. L'absence de chiffres, en dit beaucoup sur leur pratique. C'est ce manque d'informations que j'ai choisi de mettre en lumière dans ce mémoire, en étudiant le vécu d'habitants itinérants, pourtant invisibles aux yeux de tous, mais qui malgré tout, vivent, travaillent, et habitent le territoire français. Sans adresse, ni lieu de domicile, j'ai souhaité comprendre leur vécu en me confrontant à une politique sédentaire de l'habiter, dans lequel nous vivons tous aujourd'hui.
Ainsi, par la multiplicité de leur pratique sur le territoire, j'ai sans cesse essayé de comprendre qui ils étaient. A travers ce mémoire, j'ai donc décidé de donner la parole au vécu de ces travailleurs itinérants, et de questionner leur émancipation et leur désintégration. Pour cela, j'ai souhaité balayer le vécu résidentiel et professionnel de ces personnes, ayant décidé de rompre avec la sédentarité.

Figure 2. Mon vécu de l'itinérance. Photographie personnelle

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR

Introduction

Être en mouvement, parcourir les routes, traverser les villes, les paysages, le territoire, sans devoir y être ancré. C'est ce qui compose la singularité du mode de vie de l'itinérance véhiculée. Ces Néo-nomades sont ceux qui s'inscrivent aujourd'hui dans une ville faite de caravanes, de camions, de mobil-homes ou encore de camping-cars. Longtemps ignoré, négligé et jugé, le phénomène de l'habitat mobile et temporaire fait aujourd'hui l'objet d'enjeux pluriels questionnant l'horizon social, intellectuel et politique actuel.
Mais qu'est-ce que la mobilité quand elle devient habitat ? Comment se confronte-t-elle à la norme, à la loi et à l'Etat ? Ce peuple visible, mais invisible par une pratique marginale, parfois qualifiée d'anormale ou encore de clandestine, se mêle inévitablement à la représentation de ceux qu'on appelle 'gens du voyage'. Cette population renvoie à l'image des Roms, des Balkans, des Roumains, appelée aussi, Gitans, Réfugiés, Manouches ou Tsiganes. En somme, nous constatons une représentation extrapolée par l'inconnu, ne s'inscrivant pas dans un mode de vie commun. C'est à travers ce caractère étranger, que se fonde l'histoire d'une pratique dite "autre", celle des Néo-nomades.
Cette histoire, celle de cet "autre peuple" s'écrit en essayant de s'affranchir de ces logiques de séparation, de discrimination et de contrôle. Alors qui sont-ils ?

"Les vacanciers le temps d'un été, les travailleurs mobiles ou encore les grands précaires en quête de ville" [1]

Une constatation est faite, la dissociation de ces habitants mobiles, premièrement dans le langage commun révèle une réelle difficulté de les appréhender. Tous globalisés par l'habitacle mobile, il est alors difficile de les nommer, ou de les recenser. Rassemblés dans une même catégorie par l'Insee, celle des "habitats mobiles, mariniers et sans domicile fixe", ils étaient à peu près 130 milles à ne pas être domiciliés en 2020, en France [2]. Il paraît aujourd'hui difficile de produire des chiffres précis sur ce mode de vie, néanmoins, ne faudrait-il pas s'affranchir des statistiques. L'habitat mobile, n'est-il pas que sous "évalué" par cette globalisation des sans domiciles fixes ?
Ces pratiques itinérantes se propagent alors dans nos villes, prenant la forme de l'ensemble de ces figures. Alors, pourquoi ces pratiques itinérantes se propagent-elles de plus en plus vite sur le territoire français ?

Aujourd'hui, nos villes font face à une crise du travail, mais aussi de l'habitat. L'accès au logement semble être un obstacle pour beaucoup. Pourtant, celui-ci s'ancre sur le modèle de la sédentarité. Il est prédominant dans la société française, établie par l'idée forte de l'ancrage et de la propriété. Devenir propriétaire serait alors un accomplissement ancré dans une société normée. Peut-on dire que ces normes sociales influencent nos choix ou semblent les légitimer ? Néanmoins, aujourd'hui, est-ce accessible pour tous d'acquérir de l'immobilier en France ?
Malgré le fait que ce principe de sédentarité soit imprégné et dominant culturellement, doit-il être systématique ? Cet idéal ne cesse d'être remis en question par la saturation de ce modèle, de par la situation économique et démographique du XXIème siècle. Ainsi, petit à petit, la fabrique de la ville se voit expulser ses habitants. En effet, on constate une augmentation de 38% du prix au m² à Nantes en 4 ans [3]. **L'habitat en itinérance, est-il une réaction voulue ou subie pour faire face à cette crise contemporaine ?**
Est-ce une remise en cause à la fois spatiale, sociale, culturelle ou encore politique que ces Néo-nomades entreprennent ? Ainsi, les habitants mobiles sont-ils en train de réinterroger nos territoires, nos métropoles et donc notre démocratie, par la liberté de l'individu à vivre, à travailler, et à circuler ?

De part ces enjeux, l'ouverture vers de nouvelles possibilités paraît alors inévitable. Les habitats légers, détachés et mobiles,

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[1] Doctoratsauvage, A*ctualité Temporaire De l'habitat rêvé à l'habitat contraint,* Echelleinconnue.net [en ligne], 2019, [consulté le 5 novembre 2020] < http://dsea.fr/conferences/pr%C3%A9sentation%20du%20livre%20actualite_de_l'habitat_temporaire_par%20Ga%C3%ABlla%20Loiseau%20et%20Aur%C3%A9lie%20Veyron-Churlet.html>

[2] Fors recherche sociale, *Etat des lieux thématiques des études et travaux portant sur les « formes particulières d'habitat »*, onpes.gouv.fr [en ligne], 2017, [consulté le 4 octobre 2020] < https://onpes.gouv.fr/IMG/pdf/fors_recherche_sociale_-_etat_des_lieux_thematiques_des_etudes_et_travaux_portant_sur_les_formes_particulieres_d_habitat_-_janvier_2017.pdf> page 22

[3] Prix de l'immobilier au m², [en ligne], seloger.fr, 2021, disponible sur <https://www.seloger.com/prix-de-l-immo/vente/pays-de-la-loire/loire-atlantique/nantes/440109.htm > [consulté le 10 juillet 2020]

se présentent comme une alternative possible. Ils révèlent un changement de façons de vivre, mais aussi de penser l'habiter. Alors malgré le fait que nous ayons grandi majoritairement tous, avec la vision de la maison, nous observons de nouveaux modes d'habiter sur le territoire français. Imprégnés de la mobilité, on pourrait parler d'anarchitecture.[3]

Elles sont flottantes, textiles ou encore sur roues, comme pour la tiny house. Mais c'est le camping-car qui incarne pour moi, le mieux le caractère itinérant d'un parcours entrepris sur le territoire français. Il incarne aussi la vision d'un chez-soi mobile. Alors, en quoi cette pratique remet en question notre appartenance à la vision de la maison, la parcelle, la ville, la région, ou encore au pays ? Comment cet habitacle nous fait vivre la traversée des échelles de la maison au territoire et aux paysages ? Ce foyer transportable devient une possibilité de mise en marge des fondements qui sont imprégnés dans nos cultures de l'habiter. Yona Friedman dans l'architecture mobile, en 1958 décrit l'"Urbanisme mobile". C'est une *"technique permettant aux groupes d'habitant de changer leur voisinage, le plan masse et leur quartier, ses dimensions etc. ceci chaque fois qu'ils le décident et sans effort économique notable."* [4] Comment ce principe énoncé par Yona Friedman, remet encore aujourd'hui en question les principes d'une ville sédentaire ?

Alors qui sont ceux que nous croisons dans nos villes stationnés ou sur nos routes en mouvement ?
Plus précisément, qui sont ceux qui choisissent de résider en habitat mobile toute l'année ? Qui restent-t-ils lorsque les beaux jours sont passés et que l'hiver approche ? Sont-ils seulement dans l'imaginaire collectif, gens du voyage, forains, ou touristes ? Souvent, la distinction entre les habitants mobiles est globalisée par l'objet du camping-car, de la caravane, oubliant les individus, leur culture et le choix de leur pratique. Tous englobés dans une même situation, provoquant les stigmates, et une ségrégation à la ville. Alors qui sont ces autres ? Qui sont ces Néo-nomades, qui ont choisi de rompre avec la sédentarité pour adopter un habitat mobile, sans s'inscrire dans la tradition gitane ou tzigane ?

A travers leur projet "Inscription Nomades", Claire Petetin et Philippe Grégoire, en 2003 déjà, part *"du postulat que toute démocratie se réclamant de ce nom doit pouvoir permettre à toute population de pouvoir vivre sur notre territoire dans le respect de sa propre philosophie et dans celui de ses modes de vie. Elle tend à introduire dans l'espace public un habitat correspondant à des critères de notre temps, qui soit le reflet de notre culture et de nos comportements. Un habitat qui soit un simple abri pour l'homme et qui participe à une nouvelle définition de l'urbain."* [5] Cette citation nous amène à discuter de la légitimité de chaque mode de vie et de sa place au sein des territoires et des comportements.

Ainsi, j'ai choisi dans ce mémoire de m'intéresser à ces travailleurs itinérants. Ils ont fait le choix d' habiter et d'exercer leur profession sans adresse fixe. De ce fait, leur pratique semble étroitement influencée par des enjeux économiques, mais aussi sociaux et politiques. J'ai voulu observer cette rupture, qui est à la fois sociale, économique, politique et culturelle, que ces personnes vivent. Mais qui concerne-t-elle ? Est-elle subie ou est-elle un réel positionnement face à la société ?

Ainsi, à travers la pratique de ces personnes qui ont choisi de travailler et vivre grâce à un nouveau modèle de vie en itinérance, j'ai choisi de questionner le rapport à la sédentarité et à la ville. Grâce aux pratiques professionnelles étroitement liées aux territoires français, à ces paysages, et à la saisonnalité, je me questionne sur ces mutations de l'habitat mobile à travers une ville sédentaire. Par un choix assumé ou obligé, comment ce mode de vie doit-il requestionner les fondements urbains du territoire français ? Enfin, plus précisément à travers la figure des artisans nomades ayant choisi d'exercer leur métier ainsi, je souhaiterais comprendre quel ancrage ces pratiques mobilisent-elles avec le

[4 et 5] Willemin Véronique, *Maisons Mobiles*, Editions alternatives, collection Anarchitecture, 2004 186 p, page 41

[6] Willemin Véronique, *Maisons Mobiles,* Editions alternatives, collection Anarchitecture, 2004 page 72

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

territoire. Vivre en mouvement, peut-il devenir un moyen de se reconnecter aux territoires, et de créer la rencontre ? La mutation de ces modes d'habiter a-t-elle entraîné de nouvelles pratiques sociales singulières sur le territoire français ?

Ainsi, il s'agira finalement de répondre à la question :

En quoi vivre et travailler en camping-car, au sein des tissus territoriaux Français,marque-t-il une émancipation avec un modèle sédentaire ancré de la pratique de la ville et de l'habiter ?

Ma première partie interrogera la sédentarité et le fondement de nos villes, afin de comprendre les enjeux actuels de l'itinérance. Quelles possibilités se dessinent pour des alternatives telles que l'habitat mobile ? Ainsi, nous essaierons de comprendre comment ces personnes peuvent s'émanciper d'une institution de la ville ancrée et immobile. Cette émancipation est-elle une réaction face à la précarité créée par l'urbain ?

Dans un second temps, je souhaiterais traverser les échelles du foyer à la ville, afin de comprendre comment on ressent le sentiment du "chez-soi" au sein d'une maison mobile. Quelles sont les mutations du fait de travailler et vivre en itinérance, à la fois à l'échelle du foyer et à travers nos territoires ? Quels sont les enjeux autour d'une cellule très privée qui se pose sur un espace totalement public, vue par tous ? Ainsi, comment les villes accueillent-elles cet habitat ?

Et enfin, plus précisément ma troisième partie, s'intéresse à ce choix de travailler et d' habiter en mobilité. A travers des artisans nomades, je souhaiterais comprendre quel ancrage, ces pratiques mobilisent-elles avec le territoire ? Ces pratiques sont-elles réellement détachées du sol, du territoire, et de ses habitants et donc du modèle sédentaire ? Quels liens persistent entre ce mode de vie mobile et celui de la sédentarité ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Au fur et à mesure de mes recherches, je me suis focalisée sur l'objet d'étude du camping-car, mais j'ai choisi de travailler sur la pratique et non sur l'objet lui-même. En effet, par la mutation de cette pratique, cet objet prend plusieurs formes et figures. Elle est incarnée par les camions ou fourgons aménagés, vans, cars, ou encore les campings-cars dits intégraux ou profilés préfabriqués par des constructeurs automobiles.
D'origine américaine, le mot "motorhome" [7] définit la notion de "camping-car", que nous connaissons aujourd'hui. Il s'agit en réalité, d'un faux anglicisme utilisé en France, puisque la réelle traduction est "maison équipée d'un moteur". Il définit un véhicule automoteur, dont l'aménagement intérieur est conçu pour servir de logement. Néanmoins, dans beaucoup de dictionnaires, comme celui de l'éditeur Larousse, la notion de temporaire reste présente, puisqu'il le définit comme étant un logement pour un voyage ou des vacances.
L'étude s'appuiera alors sur cet objet avec ces multiples figures, afin de comprendre la pratique d'un nouveau mode de vie qui en résulte en France.

[7] Qu'est ce qu'un camping-car ? [en ligne], camping car 2017, 2017, Maisons Mobiles, Disponible sur < https://campingcar2017.wordpress.com/2017/07/09/quest-ce-quun-camping-car/#:~:text=Le%20dictionnaire%20indique%20d%C3%A9j%C3%A0%20ce,%C3%A9quip%C3%A9e%20d'un%20moteur%20%C2%BB.> [consulté le 10 juillet 2020]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Quelques définitions...

La compréhension du sujet passe par la nécessité de clarifier plusieurs termes, qui rayonnent autour du sujet afin de permettre de comprendre qui ils sont, quel est leur habitat, et quelle est leur pratique ?

Gens du voyage

«C'est notre mode d'habitat qui nous catégorise et c'est plus notre ethnicité» Charlotte de Halem.
Aujourd'hui, la législation est donc la même pour tous les voyageurs vivant à l'année, elle les définit donc comme « gens du voyage ».

Néo-nomade

Ils ne sont pas nomades, puisqu'ils n'ont pas toujours vécu comme cela. Ils sont ainsi Néo-nomades, puisqu'ils sont en rupture avec la sédentarité.

SDF (Sans domicile fixe)

A travers le recensement de l'insee, n'ayant plus d'adresse, ils sont ainsi pour la plupart sans domicile fixe ou stable.

Touriste

Malgré le partage du «voyage», ils ne sont pas touristes, ils vivent en voyageant.

Habitant mobile ?

Habitat mobile ?

Habitats sur roues

Leur pratique ?

Vagabondage

Errance

La pratique de l'errance et du vagabondage, n'est pas anticipée, elle est comme une fuite qui n'a pas de destination et de but.

Nomadisme

Le nomadisme suit un tracé connu et un itinéraire afin de vivre. Cette pratique est ancrée dans le mode de vie, d'habiter et de travailler.

Itinérance

L'itinérance est une façon de vivre par la mobilité. Elle englobe différentes situations de vie comme celle des sans-abris, les personnes vivant dans des refuges d'urgence, ou les personnes voulant vivre sur les routes par l'envie du voyage.

Camping-car

camion aménagé, van, profilé, bus, intégrale etc...

Méthodologie

Il me semble important d'expliquer le contexte particulier qui a constitué l'écriture de ce mémoire, pour en comprendre ses références et ses outils. Ce mémoire se voulait être une enquête de terrain qui allait à la rencontre des populations interrogées. Néanmoins, la pandémie provoquant deux confinements de presque deux mois chacun, a remis en question ces rencontres sur le terrain. Pourtant, ce mémoire avait la volonté de rapporter la parole de ces habitants mobiles, et de véhiculer un vécu et une histoire. Ainsi, j'ai commencé un travail d'enquête assez particulier, grâce aux réseaux sociaux, blogs de voyageurs et groupes d'échanges. Ces outils ont été une vraie source pour moi afin d'enquêter, puisqu'ils constituent un réseau très dense de communication sociale dans cette pratique. J'ai ainsi pu relever des témoignages et des vécus en intégrant ces groupes, et en répondant à certains messages pouvant concerner mon mémoire.

De plus, c'est en postant un questionnaire en ligne, sur des groupes spécialisés pour les personnes vivant en camping-car à l'année, que j'ai pu répondre à des questions précises sur leur pratique. Pour compléter ces réponses, je me suis en partie imprégnée de ma propre histoire, du vécu et des informations inconscientes que j'avais emmagasiné depuis plusieurs années. C'est en voyageant en camping-car en France, que j'ai récolté de nombreuses informations sur des habitudes anthropologiques et sociales autour de la pratique en camping-car. En prenant du recul sur ma pratique, il était important de la combiner avec des entretiens qui pourraient me raconter plus en détail le vécu de ces personnes ayant choisi de vivre et travailler en camping-car, plus spécifiquement qui exercent le métier d'artisan nomade.

Ces récits oraux ont été racontés à l'écrit afin de comprendre leur mode de vie. De plus, l'entrevue avec l'association HALEM, a permis de m'ouvrir à un réseau d'information très riche autour d'acteurs engagés. J'y ai découvert d'autres associations, mais aussi le groupe de recherche d'échelles inconnues que j'avais déjà étudié au début de ce mémoire, mais aussi les travaux d' Arnaud Le Marchand. Cet entretien m'a ainsi ouverte à une bibliographie et médiagraphie à même de répondre à mes questions, appuyé d'un travail anthropologique riche à travers des courts-métrages, des récits. Ces recherches ont permis d'enrichir le mémoire d'un point de vue législatif et administratif, en posant des fondements historiques au propos. Ce mémoire aurait pu être complété d'un point de vue institutionnel par des dialogues avec les municipalités, mais la situation actuelle m'a laissé sans réponse. En somme, ce mémoire croise ainsi des points de vue à la fois législatif, institutionnel, anthropologique et sociologique afin d'être à même de comprendre le fond de la pratique des personnes vivant en camping-car, en itinérance à l'année.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 3 : Photographie de Ferjeux van der Stigghel du laboratoire Forum Vies Mobiles, projet noLand's man

Partie 1

Se mettre en marge d'une ville sédentaire

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LE DROIT D'AUTEUR

Partie 1

Se mettre en marge d'une ville sédentaire

Aujourd'hui, nous connaissons une ville dite "sédentaire", qui se dessine par des lignes, des frontières, et des barrières. Par cette conception, le territoire devient un objet partagé dont l'unique propriétaire est l'Homme. Qu'est-ce qui est à nous, qu'est-ce qui est au voisin ? Nos villes se sont fondées sur le modèle de l'habiter-propriété basé sur la consommation d'espace. La sédentarité se définit par un habitat qui se veut fixe. Ce modèle prédominant, à induit nos modes de vie, nos modes d'habiter et de travailler jusqu'à aujourd'hui, à travers l'ancrage à une maison, à une parcelle, à une ville.
Comment la ville s'est-elle dessinée afin d'arriver à cette logique d'un modèle culturel ancré de la sédentarité ? Est-il possible aujourd'hui de se détacher de ce modèle et comment procéder ?

En effet, qu'en est-il des personnes qui ont choisi de vivre autrement ? Comment réussissent-elles à se soulever de cette appartenance à la ville, à l'Etat, à une législation et surtout à une culture répandue dans les imaginaires collectifs ? Quelles possibilités avons-nous aujourd'hui de nous émanciper d'une sédentarité, qui aujourd'hui, ne paraît plus répondre aux besoins de tous ?
Aujourd'hui, de nombreux français ont choisi à la fois de vivre, mais aussi de travailler à travers une vie alternative en mobilité. Pourtant, ces nouveaux modes de vie sont-ils vraiment acceptés, ou encore encouragés par les institutions et par l'Etat français ? Les textes qui régissent nos droits de vivre, de travailler et de pratiquer la ville sont essentiels afin de permettre l'évolution de nouveaux modes d'habiter. Pourtant, cette pratique est entourée de nombreux stigmates. Néanmoins, elle semble se présenter comme une des alternatives possibles, face à des villes de plus en plus denses, figées par le bâti, et se remplissant de plus en plus. L'habitat léger, éphémère et mobile est pourtant encouragé aux Etat-Unis par le modèle de la contre-culture, mais qu'en est-il en France ?

A travers cette partie théorique, j'ai choisi de m'intéresser aux fondements de notre mode de vie par la sédentarité, afin de comprendre la nécessité de s'ouvrir vers d'autres alternatives. Changer de vie est-ce possible, et quels sont les freins établis par nos institutions sédentaires ? L'idée est de comprendre que notre culture sédentaire en France, est la base de nos fondements et ceux qui vont dicter la possibilité de nouveaux modèles.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 4. Cartographie del'Etat Major, Nantes

I.1 Dessiner la ville : un fondement par la sédentarisation.

En France, nous avons vu naître une pratique de la ville fondée sur le pilier de la sédentarité. Pourquoi ce modèle est-il devenu prédominant, laissant d'autres modes de vie sur le côté, comme celui du nomadisme ? La pratique du nomade et du sédentaire sont-elles vraiment comme *"deux frères ennemis depuis la nuit des temps (depuis la Bible, au moins)"* [8]

Chacune possède une façon de pratiquer le territoire, de s'adapter à leur environnement, englobant à la fois la nature, les lieux, ou les sols. Le fondement des peuples nomades s'appuie sur une pratique du territoire. Il s'enrichit en le traversant, sans forcément se l'approprier physiquement. Son appropriation reste mentale, grâce au savoir géographique qui est transmis au sein de la tribu. Au contraire, le sédentaire lui, s'approprie l'espace en devenant propriétaire d'un lieu et de son sol. Pour cela, il choisit de dessiner des tracés représentant des frontières. Ainsi, c'est cette culture qui est devenue prédominante en France et en Europe. Comment sommes nous arrivés à délimiter un territoire, à le parsemer, comme si chaque part se devait d'être appartenu ?

[8] Bouvet, Rachel, « Du parcours nomade à l'errance : une figure de l'entre-deux», Observatoire de l'imaginaire contemporain, 2006, <http://oic.uqam.ca/fr /publications/du-parcours-nomade-a-lerrance-une-figure-de-l'entre-deux>. page 3

1.1.1 Un fondement de la ville par le contrôle.

Chaque histoire a un début. En Europe, un désir de puissance de chaque État est venu remettre en question l'ensemble du territoire. En effet, l'ensemble des pays ont eu la volonté de connaître la superficie de leur royaume. Ces limites sont devenues révélatrices de ce qu'il y avait à l'intérieur du royaume, mettant en exergue la superficie du territoire. Ce fut un moyen de montrer le pouvoir que chaque pays pouvait exercer. C'est ainsi qu'a commencé une quête de savoir sur l'étendue des territoires. Peu à peu, chaque pays fait alors appel à une mission cartographique. Celle-ci avait pour objectif de transcrire l'étendue du territoire en édifiant des représentations spatiales à travers l'objet de la carte.

En France, la famille Cassini est choisie pour jouer ce rôle. Ce travail s'est échelonné sur plusieurs générations, devenant ainsi les pères fondateurs de la cartographie. Plusieurs générations se succèdent tout en continuant de réaliser un travail d'arpentage sur l'ensemble du territoire. Leur travail va constituer la genèse du dessin du territoire français que l'on connaît aujourd'hui.

Après des années, et grâce à l'évolution de plusieurs méthodes telles que la triangulation, une carte géométrique commence à apparaître. Elle permet de mesurer précisément des distances, et des reliefs. La mondialisation de cette méthode donna naissance aux cartes de l'État-Major. La relation à la cartographie que nous entretenons aujourd'hui est directement liée à ces dernières. En effet, très peu éloignées, les cartes de l'État-Major donneront progressivement lieu à la carte que nous connaissons et pratiquons au 21ème siècle. Celle dont nous nous servons lors de voyage, ou encore celle que la ville se sert pour mettre en place ses échanges, ses projets ou ses stratégies. La carte devient progressivement un outil de manipulation pour la ville et ses institutions. Mais comment la cartographie est-elle devenue

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

cet acte de contrôle ?

La délimitation de l'espace se poursuit alors, avec la notion de cadastre que nous connaissons tous aujourd'hui. C'est ce qui délimite notre terrain, et définit l'espace de notre propriété. Après avoir puisé dans le travail de la famille Cassini, Napoléon à son tour par la loi de finance du 15 septembre 1807 [9] , impose la mise en œuvre d'un cadastre parcellaire. Il s'achève en 1850 après avoir réalisé un travail sur toute la France continentale.
Le cadastre parcellaire est unique et centralisé. Par des empreintes noires sur le papier, le cadastre définit les formes bâties et les parcelles. Plus d'une centaine de millions de parcelles sont comptabilisées sur une carte homogène.

Le recours aux moyens de mesures géographiques devenait nécessaire, puisqu'en décembre 1790, des évaluations approximatives et donc très peu satisfaisantes avaient été réalisées par la simple déclaration des propriétaires de bien-fonds. Ces déclarations répondaient partiellement au but que l'Etat voulait atteindre en matière de fiscalité. Et c'est à ce tournant, que la carte s'est dissociée, en se détournant peu à peu des pratiques réelles. Elle devient un objet ancré non plus dans l'histoire des pratiques, mais dans le comptage du territoire. Les cartographies passées, qui étaient les récits d'histoires ou de contes, tels que la carte des récits médiévaux, basculent peu à peu vers une carte de comptage et de la mesure. Par la suite, la carte devient "totalisante", puisqu'elle est la globalisation de l'ensemble des données et informations. Elle ne cache rien et elle choisit de tout révéler. Aucun lieu ne lui échappe. "la ville devenant un espace fiscal» puisque "la carte en vient à organiser et à donner l'ordre du monde" [10]

Ainsi, Stany Cambot nous expose une ville basculant, en devenant un outil fiscal et juridique, permettant d'imposer aux citoyens des contributions foncières. C'est comme cela qu'au 18e siècle, la cartographie devient un outil utilisé pour contrôler la ville, et calculer les impôts.

[9] Cadastre napoléonien [en ligne], Wikipédia, 202
0, Disponible sur <https://fr.wikipedia.org/wiki/Cadastre_napol%C3%A9onien>.

[10] COMBOT Stany, *Villes Nomades, histoires clandestines de la modernité*, Éditions Eterotopia, collection Rhizome, 2016, 189 p, pages 78 et 80

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

MOYEN AGE
CARTE D'UN RÉCIT MÉDIÉVALE

18ème SIECLE
CARTE DE CASSINI
Source : géoportail

1820
ARTE DE L'EAT MAJOR
Source : géoportail

Figure 5. L'histoire de la cartographie

1.1.2 La ville foraine : Exclusion à la ville sédentaire

La cartographie qui s'est instaurée en France, fait la synthèse d'un territoire mesuré. Cette vision de la carte rassure, puisqu'elle fixe les bases d'une ville maîtrisée. Aujourd'hui, nous héritons donc d'une carte fondée par la soif de contrôle de souverains, et de l'Etat. Elle est la représentation de la propriété, prônant ainsi le modèle sédentaire. Mais en réalité, on peut se demander de qui parle-t-elle, et de quel réel est-elle la représentation et l'expression ?

"La carte est le véhicule d'une certaine idée du monde dans laquelle chaque groupe, chaque société, dicte ses codes qui traduisent de façon précise son orientation culturelle ou politique. La carte du monde n'est donc pas l'unique version correcte du monde, mais une de ses possibles versions" [11]

En effet, est-elle la représentation de tous les mondes et de toutes les pratiques ? La carte recense, mais est-ce qu'elle ne banalise pas l'importance de l'ensemble de la représentation codifiés qu'elle dessine ? Partir de l'hypothèse que l'espace est un territoire borné, serait donc se masquer les yeux sur toutes les autres manières que nous avons de le percevoir. La mobilité pourrait être mieux acceptée grâce à une représentation qui la comprend dans notre monde contemporain.

Ainsi, nous comprenons aujourd'hui que la genèse d'une culture sédentaire s'est appuyée grâce à un dessin de la ville, du sol et du territoire par la délimitation créée par la carte. La cartographie a été un réel appui pour le dessin de ce mode de vie. Un retour en arrière n'est aujourd'hui pas possible puisque ces fondements sont ancrés solidement dans nos pratiques, nos Etats, et notre culture. Il paraît ainsi difficile de pouvoir se libérer de cette sédentarité encore dictée aujourd'hui par l'urbanisme et la métropolisation. *"nous sommes là les héritiers directs de la conception aristotélicienne de l'espace et du lieu comme étendue du corps délimité. Alors que le cloisonnement est devenu le fait premier. Cette inversion permet de masquer ce qui est à l'origine du pouvoir dans la société ": rien que le contrôle du mouvement"* [12]

Alors vivre la mobilité est-ce possible ? Aujourd'hui le mouvement pratiqué par les Néo-nomadistes est imprégné du mode de vie sédentaire. En effet, il emprunte et se confronte tous les jours à ces lignes dessinées par ces cartes et ces Etats. Elles correspondent aux routes goudronnées et balisées, aux voies routières, maritimes et aériennes et aux frontières. On peut même ajouter que cette pratique est à l'initiation de nouveaux balisages, la plaçant dans un entre deux entre nomadisme et sédentarisme. Pourtant, la ville sédentaire est-elle capable de cohabiter avec cette ville nomade ?

Stany Cambot pour Échelles Inconnues et dans son livre Villes Nomades, nomme "ville foraine", la ville étrangère à la ville planifiée. Elle est habitée par la mobilité, camions, caravanes, tentes, cabanes, etc. Pour lui, *"La ville foraine est insaisissable par les mots, les concepts et les représentations de la " sédentarité" ou de la ville cadastrée. Les faiseurs de la ville le savent et déploient leurs efforts en cécités volontaires. A défaut de pouvoir créer une carte à l'image monde préfèrent-ils créer un monde à l'image de leur carte et en expulser les formes foraines dans l'orientalisme et l'illégalité ?"* [13]

Ainsi, nous pouvons débattre sur la place qui est accordée pour la ville foraine dans une ville métropolitaine ? Quelle forme d'exclusion subit-elle ? Stany Cambot fait le portrait d'une ville sédentaire, incapable d'accueillir tout autre forme de pratique. Ses acteurs, sont-ils en train de dicter un territoire à leur image, excluant toutes autres formes incontrôlables à leurs yeux. Il va plus loin, il met en évidence une exclusion délibérée provoquant l'illégalité d'autres formes d'habiter et de pratiquer la ville. En quoi cette construction cartographique en Europe, notamment, a-t-elle érigé nos modes de vie, d'habitat et de travail ? Qu'en est-il par exemple aux Etats Unis ?

[11] COMBOT Stany, *Villes Nomades, histoires clandestines de la modernité*, Éditions Eterotopia, collection Rhizome, 2016, 189 p, page 78, page 80

[12 et 13] COMBOT Stany, *Villes Nomades, histoires clandestines de la modernité*, Éditions Eterotopia, collection Rhizome, 2016, 189 p, page 75 et page 76

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1.1.3 La contre culture : s'ancrer au territoire : entre les Etats Unis et la France :

Aux Etats-unis, la pratique est complètement différente et son rapport à l'espace et la propriété également. Le fait de se déplacer pour aller à la recherche du travail en témoigne. Cette façon de vivre est imprégnée dans leur idéologie culturelle, beaucoup moins ancrée et attachée à la terre qu'en Europe. Cela s'explique en partie par l'échelle territoriale du pays. En effet, les Etats-Unis représentent une superficie de 9 834 000 m², alors que la France n'en fait que 643 801 m². Ainsi, on comprend le rapport des Etat-Unis avec la mobilité, notamment dans la période de la ruée vers l'Or. Une grande différence entre les Etats-Unis et la France, c'est la notion de terrain libre à conquérir. Dès le début de l'occupation des Etats-Unis, au 17ème siècle, les terres vierges pas encore mises en valeur par les pionniers représentaient la frontière du pays. Au fil des années, cette frontière a reculé peu à peu vers l'ouest, puis disparaît en 1890. Ce front pionnier devient l'eldorado pour les Américains. Son rôle est majeur dans la formation du caractère américain. On peut également citer pour exemple, la période d'industrialisation pendant la guerre en 1939. La question du logement mobile et léger s'est avérée être une nécessité. La main-d'œuvre chargée à la fabrication d'armement, provoqua une vague de migration vers les chantiers de guerre, s'acheminant vers les centres industriels comme Détroit, San Francisco, Baltimore, Seattle et San Diego. Les travailleurs ont eu la nécessité de se loger. Ils se trouvèrent ainsi en surnombre, obligés de récupérer des camions, voitures, roulottes pour s'improviser des logements. Enfin, la grande dépression engendrée par la Seconde Guerre mondiale, a obligé une partie de la population à aller chercher du travail là où il se trouvait.

En Europe, "L'américanisation" représentait dans les années soixante, à la fois l'influence de la mondialisation, mais aussi son contraire, avec le modèle de la contre-culture. Ce terme apparaît pour la première fois au début des années soixante. Ce mouvement aspire alors à transformer des valeurs trop normatives de la société. C'est en quelque sorte une protestation contre l'organisation sociale perçue comme pesante. Notamment dans un contexte d'après-guerre, la contre culture devient pour beaucoup de jeunes architectes un moyen d'affirmer leur position vis-à-vis d'une apogée à la fois économique et militaire . Ils sont alors tous motivés par l'idée que "*l'architecture doit être un moyen de se démarquer de la société, qui cautionne les interventions militaires dans le Sud-est asiatique, qui n'intervient que très peu pour faire face aux gaspillages des ressources de la planète et qui relègue le citoyen à un rôle de consommateur.*" [14] Les mouvements sociaux résultent alors indéniablement des actions politiques d'un pays. Ils entraînent avec eux de nouvelles pratiques sociales, mais aussi de l'habiter.
Alors, ces jeunes architectes aspirent donc à rêver d'une société nouvelle, empruntent de nouveaux fondements et de nouveaux modes de vie. Il s'agit pour eux de retrouver un juste équilibre entre la décadence d'une ville qui croît par ses mobilités, et un retour à la conscience à notre écosystème. Ils choisissent d'adopter des comportements alternatifs, notamment dans l'habiter. La contre culture, mélange alors un choix de vie communautaire et d'individualisme. Entre 1965 et 1975, cette posture et ces idéaux amènent à une transformation de l'habitat, plus communautaire, prenant une grande diversité de formes. Parallèlement, la culture du voyage devient elle aussi importante. C'est ainsi que l'habitat mobile et léger prend sa force aux Etat- Unis. En effet, ces revendications sociales, politiques, environnementales passent par des constructions légères, éphémères et mobiles telles que l'architecture en bois, gonflables ou géodésiques, les caravanes et camping-cars. Ainsi, au cours des années quatre-vingt-dix, on note un réel intérêt pour l'éphémère ou l'habitat mobile, se matérialisant par des structures légères et minimalistes.

Malgré le fait que ce mouvement fut rapidement oublié, il a rapidement fasciné la jeunesse européenne au milieu des années soixante. L'anti-américanisme est pourtant présent en France. Les intellectuels attaquent directement les Etats-Unis en

[14] MANIQUE Caroline, Go west, les architectes au pays de la contre culture, Editions Parentheses Eds, Collection Architecture, 2014, 248 pages, page 13

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

utilisant la presse pour dénoncer la misère sociale dans certains quartiers de grandes villes américaines, mais aussi sur ces stratégies militaires. Néanmoins, les architectes se tournent malgré tout vers leurs techniques de préfabrication et d'industrialisation, dès le début des années soixante. Puis, c'est par cette critique de "l'anti-américanisme" que les architectes français eux-mêmes se tournent vers la contre-culture. C'est la revue L'architecture d'aujourd'hui de 1975 qui fait le point sur la situation de la contre-culture française. Marie-Christine Gangneux dans un des articles pose la question d'un état des lieux propre à la culture française. *" Quelques héros à l'imagination assez folle pour braver les tracasseries administratives, pour surmonter les difficultés que représente la contruction d'une totalité dans une société qui n'enseigne que la parcellisation"* [15] La construction sédentaire française et ses fondements administratifs bride cette contre-culture en France, contrairement aux Etat-Unis. En France, la culture sédentaire est imprégnée, et ne correspond pas à celle du pionnier des Etats-Unis. Elle se construit alors à travers une idéologie du paysan attaché à la terre et à la pierre. Les caractéristiques de la contre-culture américaine et des constructions éphémères, autoconstructions, sont très peu reprises en France. Cela s'explique par des divergences idéologiques entre les deux pays. Premièrement, l'attitude vis-à-vis de l'acquisition à la propriété est très divergente, et elle prend beaucoup plus de place en France. Ensuite, l'ancrage territorial et régionaliste est également important. Elle s'exprime à travers l'architecture vernaculaire, alors qu'aux Etats-Unis, c'est un modèle universel qui prime.

Ainsi, le développement des modes de vie d'un pays s'ancrent à travers ses fondements idéologiques. L'ancrage territorial français et son rapport à la propriété et aux limites, vont constituer une première base institutionnelle et législative entourant le mode de vie sédentaire français. Mais c'est cela qui va également dicter l'emprise législative des autres modes d'habiter, notamment celui de l'habitat mobile, pourtant prôner aux Etats-Unis.

[15] Marie-Christine Gangneux, "*A la recherche d'un espace perdu*", .cité dans MANIQUE Caroline, Go west, les architectes au pays de la contre culture, Editions Parentheses Eds, Collection Architecture, 2014, 248 pages, page 13

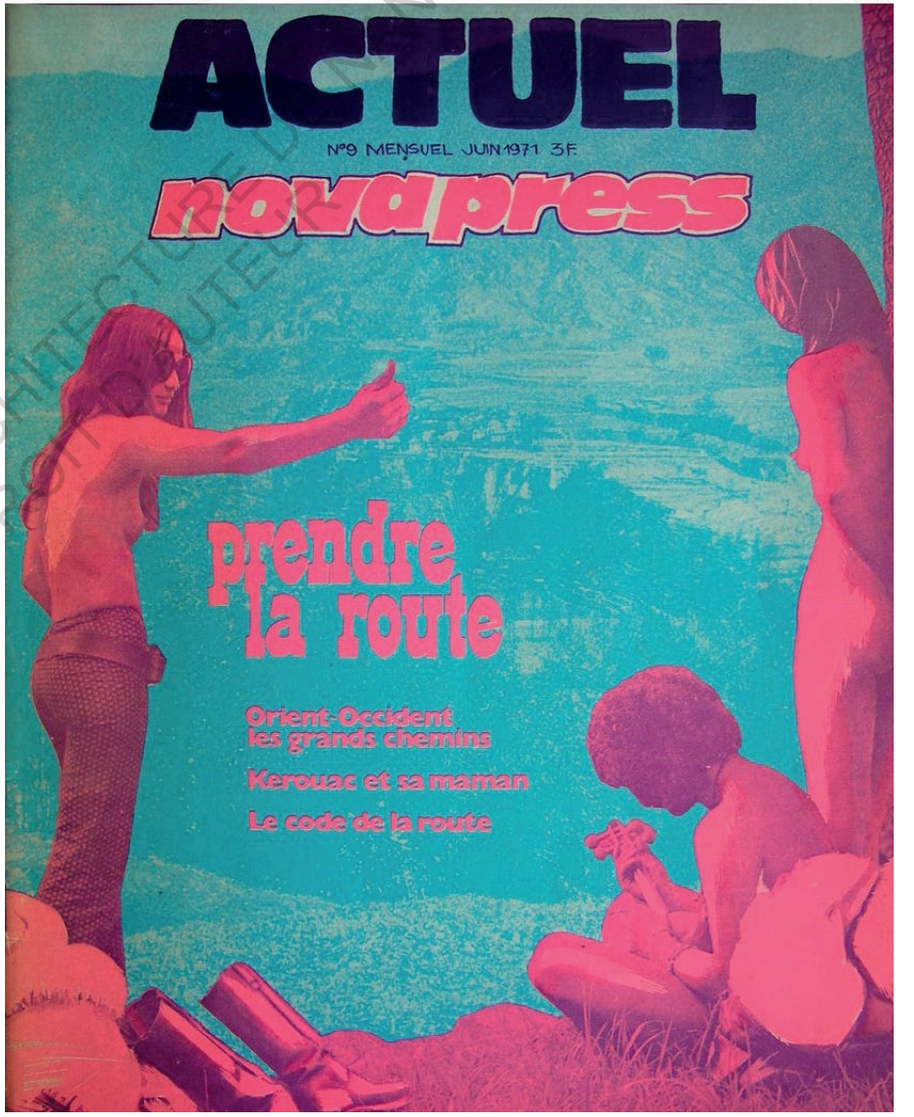


Figure 6. Couverture du numéro « Prendre la route», Actuel, juin 1971
MANIQUE Caroline, Go west, les architectes au pays de la contre culture, Editions Parentheses Eds, Collection Architecture, 2014, 248 pages

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 7. Parking interdit aux camping-car, à Hérouvillette
Photographie personnelle

1.2 La norme est-elle légitime ? Un droit de vivre en itinérance.

La législation constitue les textes qui régissent nos droits et nos devoirs. Néanmoins, les textes passés ou encore en vigueur aujourd'hui, sont parfois la résultante de discriminations, d'amalgames ou encore de ségrégations à la ville. En effet, dans une société française où la norme se définit par la sédentarité, l'habitant nomade lui, essaie de trouver sa place. Pourtant, sa place volatile est-elle considérée par les institutions ? Celles-ci, ont-elles la volonté de figer ces habitants mobiles, difficiles à contrôler par leur statut ?
Les normes, lois et règles en vigueur donnent-elles des droits, et sont-elles légitimes ? Ainsi, comment la pratique des Néo-nomades d'aujourd'hui est influencée par ces écrits passés et présents ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1.2. 1 "Circulez !" ou "Sédentarisez-vous, immobilier ou mobilier "?

La route et le mur, deux injonctions se partageant l'espace. Notre législation encadre l'habitat grâce à l'emploi dans les textes de loi de deux termes, meubles et immeubles. Nous connaissons la construction de la ville par cette binarité, du flux et de ce qui est immobile, de ce qui est fixe et de ce qui est temporaire. Alors qu'est-ce que le fait " d'habiter mobile" ? Ce terme, est-il un paradoxe qui se trouve à la jonction du fixe et du mobile ? Le camping-car serait alors un meuble habité dans la loi, et pourtant cela existe-t-il ?

Pour Stany Cambot, cet habitat mobile existe, mais ne cesse d'être ignoré par la législation, et il constitue en conséquence, l'impensé des villes. Pourtant, cet habitat, malgré sa mobilité, ne peut pas se trouver dans l'obligation d'être dans un flux permanent. La réalité d'aujourd'hui fait que ces habitants n'ont pas le droit de séjourner plus de 11 mois au même endroit (camping, aire privée ou publique). De plus, il est légalement difficile d'occuper un terrain sans certificat d'urbanisme ou sans assainissement. Ainsi, la loi s'est fondée grâce à des binarités, du mur et du flux, du fixe ou du déplaçable qui entraîne une injonction contradictoire pour ces habitants mobiles. Les politiques et les législations de la ville, sont-elles aujourd'hui en mesure de penser cet entre-deux, ce gris, qui est pourtant le quotidien de beaucoup de français.

"Circulez ! Ou sédentarisez-vous !" [16]

C'est ce que clame Stany Cambot dans une de ces publications. Cette citation, pourtant clamée bien avant la crise sanitaire, fait écho à la situation de ces personnes vivants en habitat mobile. Beaucoup se sont confrontés à ce paradoxe du mur et du flux. Ils ont été forcés à la sédentarisation par un confinement national, pourtant par leur habitat, ils ont été forcés à errer puisqu'ils n'avaient pas de lieu de domiciliation où se confiner. Cette première période a révélé un réel manque de considération et d'encadrement autour de cette pratique. *"Vous nous donnez une adresse et puis*

[16] Stany Combot, «Entre circulation et sédentrisation : habiter L'immobilier», Echelleinconnue.net, Makhnovtchina, 2014 < http://www.echelleinconnue.net/bookfactory/journal_05_makhnovtchina.pdf> page 1

c'est tout" [17] Ce sont les paroles d'un policier voulant expulser des travailleurs saisonniers qui n'avaient nulle part où aller, décidant ainsi de se confiner sur un parking public, en bord de route. Face à une ville décidant de fermer les aires de stationnement, les campings et tous lieux publics pour stationner, ces personnes avaient décidé de séjourner sur un parking informel afin de ne pas continuer à errer sur les routes. Demandant les autorisations aux municipalités de pouvoir y séjourner pendant le temps du confinement, ils se sont quand même confrontés aux autorités policières. Ils ont fait face à une injonction entre législation, forces policières et municipalité, avec des discours complètement opposés. Perçus alors comme des vagabonds, ils ont été expulsés de leur lieu de stationnement. Sans domiciliation, lors de ce précédent confinement, ils véhiculaient l'image du désordre. Ces situations inédites ont mis en exergue la réalité et la place de ces personnes dans la ville.
Ainsi, d'où vient cette stigmatisation d'un modèle qui est bien trop souvent confondu avec celui du vagabondage ? Quel cadre légal encadre cette pratique et comment le camping-car peut-il devenir un mode de vie en toute légalité ?

1.2.2 Une histoire institutrice d'un avenir ? Le cas des Tsiganes

La première législation en ce qui concerne l'habitat en itinérance s'est fondée à travers le mode de vie d'un peuple nomade appelé, Tsiganes. Leur façon de se déplacer et de vivre va alors constituer les premiers fondements en matière de contrôle de cet habitat nomade, néanmoins la peur de l'autre et de l'inconnu va t-elle être la genèse d'une politique discriminatoire sur le territoire français ?
La législation s'est ainsi lentement mise en place à partir du XIXème siècle, avant de se durcir sévèrement au XXème siècle. Ce sont ces textes qui vont s'établir jusqu'en 2017 en France. Alors quelle est l'histoire de ce peuple, et de ces textes fondateurs des droits des habitants itinérants ?

[17] Les difficultés du confinement [en ligne], Youtube, 2020, Disponible sur <https://www.youtube.com/watch?v=_rfmfTIh1nQ&t=273s.>.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 8. Photographie du peuple Tsigane. en Angleterre
COUCHAUX Denis, Habitats nomades, Edition alternative et Parallèles, collection AnArchitecture, 1980, 191 pages

Figure 9. Photographie du peuple Tsigane.
COUCHAUX Denis, Habitats nomades, Edition alternative et Parallèles, collection AnArchitecture, 1980, 191 pages

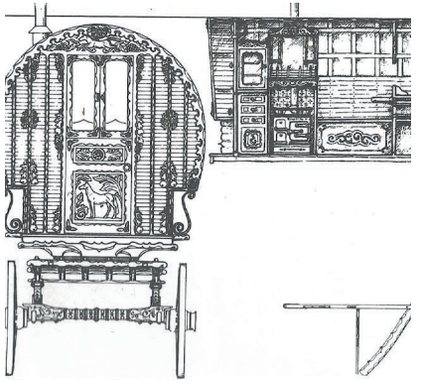


Figure 10. Croquis habitat du peuple Tsigane.
COUCHAUX Denis, Habitats nomades, Edition alternative et Parallèles, collection AnArchitecture, 1980, 191 pages

Première civilisation nomade en France : le peuple des Tsiganes

Le peuple des Tziganes traverse l'Europe Occidentale depuis le XVIIème siècle, leur caractéristique se manifeste par un voyage se dessinant sur les routes bétonnées du continent. La mobilité devient la principale connexion avec leur passé, elle constitue leur identité culturelle et sociale. En effet, leur histoire commence par une longue migration de l'Inde jusqu'en Europe occidentale. *"Vivant de petits métiers, ils poursuivent un voyage commencé il y a plus de mille ans... Rien ne justifie leurs déplacements. Pourtant, ils ne peuvent renoncer à leur mobilité [...] il s'agit en quelque sorte d'un mouvement effectué par le seul plaisir du mouvement."*[18]
La mobilité est inscrite dans leur pratique à la fois professionnelle et de l'habiter. Ils ne sont ni vagabonds, ni errants. Ils travaillent de petits métiers artisanaux offrant leur service, connectés aux territoires et aux habitants qu'ils rencontrent.
De plus, leurs modes d'habiter mutent rapidement avec les grands travaux entrepris par l'Europe. En effet, les Tziganes, au début de leur migration, ont choisi de se déplacer grâce à une lourde charrette transportant une tente, servant d'espace de couchage. Puis la roulotte apparaît au XIXème siècle inspirée directement de la voiture de chemin de fer. Chez les nomades, l'enveloppe de l'habitation reflète les espaces qu'ils pratiquent. Leurs habitations se sont adaptées aux réseaux routiers des sociétés occidentales grâce à une enveloppe matérielle, plus rigide. Leurs migrations vers les routes d'Europe les ont amenées à changer leur habitat, pour s'adapter à leur environnement et à leur territoire.
Mais comment un pays comme la France a-t-elle accueilli ce nouveau modèle de vie, perçu comme étranger, qui remettait en question l'ensemble des définitions d'une ville sédentaire du contrôle ?
Première législation nomade en France : une ségrégation à la ville
En effet, après avoir inculqué, et éduqué la France à un modèle de vie sédentaire, c'est à travers la législation que l'ensemble de ces mesures se poursuit. La législation est un des fondements de toute démocratie, puisqu'elle est fondatrice de nos droits, mais aussi de nos devoirs. Et souvent, elle devient l'un des outils les plus forts en matière de contrôle. Alors comment la législation française est-elle devenue un outil de contrôle non plus sur un individu, mais sur une population entière, et je dirais même sur un mode de vie ?
À travers, la pratique des Tziganes, un premier fondement de la législation va s'établir. Peu à peu, l'utilisation des textes en vigueur va alors provoquer des discriminations envers ce que l'état français va appeler, "les gens du voyage".
A partir de la seconde moitié du XVIIème siècle, on assiste à une première montée de l'intolérance. S'en suivent des sanctions, qui sont générales et d'une grande sévérité et qui ne s'appliquent pas seulement à la France. La politique établit, juge non seulement leur mode de vie, mais les empêche surtout de pouvoir travailler et donc vivre de leur mode de vie. En effet, privé de leur spectacle de danse de rue, exclus des compagnies de gens d'armes. Le droit à la ville se pose déjà, ils sont surtout chassés des villes, ayant l'interdiction d'entrée dans les domaines des châteaux. Ils sont alors relégués, faisant d'eux, ce comme quoi l'État les considère, "des errants, vagabonds». Ils sont alors pourchassés à ce titre dans toute l'Europe. Ainsi, c'est le bannissement collectif qui leur est imposé, par une impossibilité d'exercer une activité itinérante en toute légalité. Alors quelle relation la législation entretient-elle dans cette histoire ?

"Pour Félix Brayer (procédure administrative des bureaux de police), les « Bohémiens » sont des « individus étrangers, nomades et vagabonds qui, réunis en bandes, ou encore des « individus qui n'ont ni demeure fixe, ni religion, ni état civil », et enfin, des « malfaiteurs nomades"[17]

En réalité, c'est la mobilité des tsiganes qui effraie. Ils sont rapidement soumis aux exigences de domiciliation et surtout de contrôle. A travers l'anormalité, ce sont les fondements d'une ville sédentaire du comptage, de la mesure et du contrôle qui ressurgit . En 1895, le recensement des nomades, des Bohémiens ou encore des vagabonds commence.

[18] Denis Couchaux, *Habitats nomades*. Edition alternative et Parallèles, collection AnArchitecture, 2011, 192 pages, page 12

[17] Felix Brayer cité dans Marc Bordigoni, comment la France inventa ses "Nomades" - Migration Société, p 51 à 68disponible sur «https://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2010-5-page-51.htm 2010 (N*131)» [consulté le 20 mai]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Il rencontre l'approbation de l'opinion publique et de la presse. Et c'est le 16 juillet 1912, qu'est appliquée la première loi relative au recensement de ces populations. En effet, par l'obligation d'acquérir le "carnet anthropométrique", les nomades se voient rattachés à l'Etat français. Ce carnet se base sur "la méthode Bertillon", un système de signalement afin de recenser, retrouver, et identifier les criminels récidivistes.

Ainsi, la loi s'applique sur l'exercice de toutes professions ambulantes ainsi qu'à la circulation de ces nomades, dès lors qu'ils ont treize ans. L'article 4, renforce le repérage administratif et policier. Les véhicules eux mêmes sont marqués d'un signe ostentatoire, par une plaque de contrôle à l'arrière. Ces premières réglementations se voient légiférer à la fois l'habiter, mais aussi le travail itinérant. Le rattachement aux territoires s'établit par le recensement auprès de chaque commune, à leur arrivée et à leur départ.

En 1969, le carnet mute en "livret de circulation". Les réglementations s'assouplissent, néanmoins l'objectif de contrôle reste le même. Les nomades doivent le viser chaque mois, puis tous les trois mois par un commissaire de police. Malgré l'assouplissement des mesures, les habitants nomades font face à une idéologie sécuritaire, répandue sur le sol français et prônée par sa culture.

Pourtant, ce livret de circulation constitue une réelle entrave au droit commun prôné par la Convention Européenne des Droits de l'Homme. En effet, celle-ci prône la liberté de circuler : "Quiconque se trouve régulièrement sur le territoire d'un Etat a le droit d'y circuler librement et d'y choisir librement sa résidence." [19]

Pour autant, l'abolition de cette loi ne s'est faite que récemment, en 2017. Ces textes ont fondé les premières réglementations et les premiers positionnements de l'Etat, relatifs à l'habitation, mais aussi à l'activité professionnelle itinérante en France. Existe-t-il aujourd'hui une répercussion de cette législation sur la pratique de l'habitat nomade en France ? En effet, aujourd'hui celle-ci ne concerne pas seulement ceux que l'on appelle dans le langage commun "les gens du voyage". Avant 2017, toutes personnes voulant vivre à l'année en habitat mobile, étaient obligées de se procurer ce fameux livret de circulation. La genèse législative relative à l'habitat mobile a été dessinée par la peur de l'autre, de la différence, et surtout d'un mode de vie volatile et donc incontrôlable. Alors qu'en est-il aujourd'hui ? La culture française sédentaire pousse t-elle encore à la stigmatisation des individus itinérants ? Et comment s'établit la surveillance des nomades sur les routes et les voies publiques ? La répression de l'habitat mobile et le travail mobile depuis le XIXème siècle porte-t-il une déconsidération de ces personnes valorisant l'ancrage territorial ?

"Le mot nomade ne désigne plus les travailleurs temporaires ni même les "trimards", vagabonds solitaires et travailleurs saisonniers, mais cible explicitement des gens (quel que soit leur nationalité) qui vivent en roulotte ou sous des tentes et se déplacent en famille" [20]

Figure 11. Camps de Tziganes avec des voitures attelées - V Van Gogh

[19] Protocole n°4 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme, article n°2.

[20] Marc Bordigoni, comment la France inventa ses "Nomades" - Migration Société, p 51 à 68disponible sur «https://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2010-5-page-51.htm 2010 (N*131)» [consulté le 20 mai]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 12. Carnets anthropométriques.
Source : http://hanslucas.com/groupe.php?id=13774

« Je me suis pâmé, il y a huit jours, devant un campement de Bohémiens qui s'étaient établis à Rouen. Voilà la troisième fois que j'en vois et toujours avec un nouveau plaisir. L'admirable, c'est qu'ils excitaient la haine des bourgeois, bien qu'inoffensifs comme des moutons.

Je me suis fait très mal voir de la foule en leur donnant quelques sols, et j'ai entendu de jolis mots à la Prud'homme. Cette haine-là tient à quelque chose de très profond et de complexe. On la retrouve chez tous les gens d'ordre.

C'est la haine que l'on porte au bédouin, à l'hérétique, au philosophe, au solitaire, au poète. Et il y a de la peur dans cette haine. Moi qui suis toujours pour les minorités, elle m'exaspère. Il est vrai que beaucoup de choses m'exaspèrent. »

« Du jour où je ne serai plus indigné, je tomberai à plat, comme une poupée à qui on retire son bâton. »
(G. Flaubert, lettre à George Sand, Croisset, juin 1867

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1.2.3 Sans domicile stable : une adresse fixe ? Vivre à l'année dans son camping-car

.

Aujourd'hui, malgré l'abolition de ce carnet, ces populations se heurtent aux problèmes de domiciliation. En effet, qu'ils soient nomades ou Néo-nomades, pour pouvoir s'installer de façon fixe en habitat mobile, ils font face à la nécessité d'être domiciliés. Qu'est-ce que la domiciliation ? C'est la désignation d'un domicile ou d'un lieu fixe, lui permettant en réalité d'être connecté aux institutions publiques de l'Etat français. Mais sans adresse fixe comment cela est-il possible ? Ce contre-sens est néanmoins nécessaire pour continuer d'habiter sur le territoire français.

Qui sont ces habitants itinérants selon l'institution française ?

Pour répondre à cette question, il faut premièrement répondre à la question : quel statut possèdent-ils, pour l'Etat et pour la législation ? Qu'est-ce que disent les services publics du gouvernement français au sujet de la domiciliation : *"La domiciliation, appelée également élection de domicile, permet à toute personne sans domicile stable ou fixe (SDF) de disposer d'une adresse administrative où recevoir son courrier et faire valoir certains droits et prestations. La domiciliation est accordée pour une durée d'1 an renouvelable."* [21]

On comprend à travers cette définition, qu'un rattachement à un lieu est obligatoire pour bénéficier de ces droits, mais aussi de ces devoirs. Premièrement, pour comprendre ce problème de domiciliation, il faut comprendre comment le cadre juridique encadre et définit l'habitat mobile. Pour cela, refaisons une aparté sur l'histoire du nomadisme en France. A l'époque, les catégories et les groupes se construisent à partir de deux principes : le travail et la domiciliation (l'habitat). Prenons comme exemple les marchands. Ce sont des personnes domiciliées et exerçant leur métier de marchand, ils étaient considérés non pas comme des "nomades", mais comme des "voyageurs". Pour le gouvernement, leur mobilité s'expliquait par l'exercice de leur métier. Au contraire, les artistes ambulants ayant un métier, mais n'ayant pas de domicile de type logement fixe et ordinaire, faisaient l'objet d'une surveillance du gouvernement. Leur errance se légitimait uniquement par le travail. Néanmoins, les personnes ne remplissant pas ces deux critères devenaient "le véritable objet de l'attention du ministre de l'Intérieur — n'ont pas de « profession certaine » et leur logement n'est pas situé dans un immeuble : la « roulotte » pour les Romanichels et les fossés ou les balles de foin pour les trimardeurs." [22]

Un repérage de ces populations est exercé par la mission de la commission extraparlementaire. Le but est simple, diminuer le vagabondage sur le territoire français. Pour cela, on essaie de les nommer, afin de les classer. Un code est préétabli par trois critères afin de prononcer le délit :

- Une absence de domicile
- Une absence de pratique d'exercice habituel d'un métier
- Un défaut de moyen de subsistance

On comprend alors que le travail et l'habitat sont des piliers pour l'intégration à la société. Néanmoins, Marc Bordigoni défend dans son ouvrage, que malgré les codes établis par le gouvernement Français, il existe encore de nombreux contresens discriminatoires. En effet, René Garraud, auteur d'un Traité théorique et pratique de Droit pénal français, "écrit qu'en l'état actuel de la législation, le vagabondage en roulotte échappe à toute répression. La voiture dans laquelle le roulottier vit et dort est suffisante pour constituer un domicile certain dans le sens de l'article 270 » [23]

Comme le soutient René Garraud à l'époque, les habitats nomades se confrontent à l'exigence de domiciliation, sans considérer les habitats légers comme étant un lieu de domicile. Aujourd'hui, quelle considération est établie sur la question de l'habitat mobile ? En effet, malgré les diverses tentatives, les résidences mobiles ne sont toujours pas considérées comme "domicile fixe". Ce terme s'établit en contraste du principe de mobilité. La Loi ALUR de 2014, et le projet de loi Duflot viennent combler un vide juridique sur la question des logements alternatifs. L'Habitat mobile est progressivement reconnu comme un logement. « *La loi reconnaît que les*

[21] Sans domicile stable ou fixe (SDF) : comment obtenir une domiciliation ? [en ligne], service public, 2020, Disponible sur <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F17317 >.

[22 et 23] Marc Bordigoni, comment la France inventa ses "Nomades" - Migration Société, p 51 à 68disponible sur «https://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2010-5-page-51.htm 2010 (N*131)» [consulté le 20 mai]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

dispositions d'urbanisme ont vocation à prendre en compte l'ensemble des modes d'habitat installés de façon permanente sur le territoire ». [24] Ainsi, il suffira de déposer pour les terrains sur lesquels l'habitat sera installé, une déclaration préalable ou un permis d'aménager, afin de pouvoir y vivre comme résidence fixe. Ainsi, par cette loi, il y a une première forme de reconnaissance d'un mode de vie qui n'avait avant 2014, aucune assise juridique. Néanmoins, cette pratique relève non pas d'un mode de vie itinérant mais sédentaire, du moins partiellement.

Les habitats légers s'exerçant en itinérance, sont eux très peu encadrés. En l'absence de véritable statut sur cet habitat, la législation, comme à l'époque, choisit de nommer ces habitants pour pouvoir leur donner droits et devoirs. Par l'absence de considération de l'habitat mobile comme domicile fixe jusque-là, ces Néo- nomades sont considérés comme sans domicile fixe. Aujourd'hui, d'après la précédente définition de la domiciliation établie par le site du gouvernement, deux catégories de personnes sont exposées, les "sans domiciles fixes" et les "sans domiciles stables". En effet, d'après la loi Egalité et Citoyenneté , en 2017, le statut de ces personnes a évolué. La loi ne reconnaît plus la notion de sans domicile fixe, désormais, on évoque la notion de sans domicile stable. Cette désignation concerne toutes personnes dont *"l'habitat principal et permanent est constitué d'une résidence mobile, les personnes recourant sans continuité à des centres d'hébergement d'urgence; celles qui vivent en bidonville, squat et bien sûr les personnes sans abri vivant à la rue."* [25] Mais ce changement d'appellation change-t-il quelque chose à leur pratique ?

La domiciliation : entre droit et devoir

Avec toutes ses injonctions, le fait est que pour s'installer de façon itinérante en camping-car, pour l'ensemble de l'année, la nécessité est d'être rattaché à une adresse, et de devoir en justifier une.
Avant 2017, si vous étiez nomade, qualifié de sans domicile fixe, il vous fallait vous munir du livret de circulation, abordé auparavant. Ce livret permettait de pouvoir jouir des droits de citoyenneté française. Tel que le droit de vote ou encore celui d'obtenir la CAF pour bénéficier d'aides pour les enfants.[2] article toits alternatifs. Aujourd'hui, légalement, il faut justifier d'une adresse pour pouvoir faire suivre le courrier et être rattaché fiscalement. Afin de faire suivre son courrier, il est possible de demander à un proche, ou à un ami en réalisant un changement d'adresse à la poste. Il existe également des organismes tels que "le courrier du voyageur" pour pouvoir jouir d'une plus grande autonomie. C'est une structure mise en place et spécialisée pour les gens sans domicile fixe ou stable.
D'un point de vue fiscal, le camping ne peut encore une fois pas être considéré comme lieu de résidence principale. Il est également possible de se faire domicilier fiscalement chez un proche. Néanmoins, cela entraîne une personne supplémentaire dans le foyer fiscal, pouvant rajouter des coûts supplémentaires aux personnes les hébergeant. Une autre solution est possible pour prétendre à une élection à domicile, des organismes tels que : Les CCAS (Centres Communaux d'Action Sociale) ou les CIAS (Centres Intercommunaux d'Action Sociale). Comme les précédents livrets de circulation, il faut ainsi avoir un lien avec la commune choisie, tel que le lieu de séjour, l'activité professionnelle ou les liens familiaux. La durée de domiciliation est seulement accordée pour 1 an. Parfois difficiles à obtenir, plusieurs témoignages sur les réseaux sociaux, ou sur les forums témoignent de pratiques diverses. Plusieurs d'entre eux ont choisi d'acquérir des petits biens, tels qu'un logement de 20m², non pas pour y habiter, mais pour être rattaché. Il faut alors pour eux passer par la sédentarisation pour vivre de façon nomade.

De plus, la domiciliation est également obligatoire pour toutes entreprises françaises. En effet, de part la fiscalisation, il semble logique que toutes sociétés voulant s'établir en itinérance doivent être domiciliées. Le caractère obligatoire de l'obtention d'une adresse administrative et fiscale s'applique également pour toutes les entreprises individuelles, ou les micro-entrepreneurs. Elle semble indispensable pour obtenir une immatriculation au Registre du

[24] Projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové [en ligne], ministère de l'égalité des territoires et du logement, 2013, Disponible sur <https://www.toitsdechoix.com/images/doc/130617_DP_projet_loi_Duflot_II_habitats_alternatifs.pdf>.

[25] décret n°2017-1522 du 2 novembre 2017 relatif aux personnes n'ayant en France ni domicile ni résidence fixe et pris pour l'application des articles 150,194 et 195 de la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

« J'étais domiciliée depuis un an en CCAS, au bout d' un an, ils ont fermé mon adresse postale sans me prévenir alors que j'y étais passée trois semaines avant. Tout mon courrier avait été renvoyé aux expéditeurs. Suite à mon passage, ils ont accepté de me domicilier à nouveau pour une année en précisant que c'était la dernière.»

Témoignage de Cynthia sur le site de l'association Relier, en Novembre 2018 < http://www.reseau-relier.org/IMG/pdf/2._fiche_hl_domiciliation_v_leger.pdf >

« Le mieux serait d'avoir un peu d'argent et d'acheter un tout petit studio dans un endroit pas cher, il y a des régions de France où l'immobilier est au ras des pâquerettes genre 20 000 euros pour un appart. Ainsi, on a une adresse fiscale et on est tranquille.»

"Témoignage de Paul sur le forum du "Routard» en novembre 2018

Commerce et des Sociétés ou au registre des Métiers. Officiellement, cette adresse administrative doit apparaître sur les factures, devis etc... [26]

Ses occupants d'habitat léger qualifiés de non-résidents fixes sont alors confrontés à ses difficultés de domiciliation au sens de pouvoir obtenir une adresse administrative officielle. Ils font face tous les jours à des refus abusifs de domiciliation. Les administrations peuvent alors vous refuser ce droit, au motif d'habiter dans un habitat mobile, temporaire ou d'être en absence de titre de séjour. Pourtant, comme l'explique l'association Relier, ces refus n'ont aucun sens juridique aujourd'hui, il faut ainsi réussir à faire prôner ses droits auprès des institutions. [27]

Loi Egalité et Citoyenneté, 2017 : décret n°2017-1522 du 2 novembre 2017 relatif aux personnes n'ayant en France ni domicile ni résidence fixe et pris pour l'application des articles 150,194 et 195 de la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté :

- Suppression du livret de circulation et de la notion commune de rattachement pour l'exercice des activités ambulantes et aux personnes sans domicile ni résidence fixe.

- La domiciliation est de droit et se fait automatiquement dans l'ancienne commune de rattachement de manière transitoire pour une année avec une reconduction tacite pour une année supplémentaire si des démarches n'ont pas été entamées pour se faire domicilier dans le CCAS de son choix.

- «La loi ne reconnaît plus la notion de sans domicile fixe, désormais, on évoque la notion de sans domicile stable pour toutes personnes dont l'habitat principal et permanent est constitué d'une résidence mobile.

[26] Qu'est ce que la domiciliation [en ligne], se domicilier, 2017, Disponible sur <https://sedomicilier.fr/articles/definition-qu-est-ce-que-la-domiciliation#:~:text=La%20domiciliation%20est%20obligatoire%20pour,adresse%20postale%2C%20commerciale%20et%20administrative.>.

[27] RELIER / HALEM, «Fiches pratiques habitat léger, Réseau-relier.org», [en ligne], 2019 [consulté le 05 novembre 2020] <http://www.reseau-relier.org/Culture-Actualites >

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ou des personnes recourant sans continuité à des centres d' hébergement d'urgence; celles qui vivent en bidonville, squat et bien sûr les personnes sans abri vivant à la rue.» [28]

Code de l'action sociale et des familles (CASF) : articles L 264-1 : La domiciliation est de droit auprès des CIAS et des CCAS dès lors que la personne présente un lien avec la commune au moment de sa demande.

La loi DALO de 2007, apporte quelques avancées sur cette question, néanmoins il reste beaucoup à faire pour avoir une accessibilité de la domiciliation pour tous, afin que ces habitants mobiles soient libres d'habiter et de travailler.

L'Entraide

L'ensemble de ces critères posent la question de la contrainte. Malgré une volonté d'émancipation et donc de liberté, ces mesures sont réalisées dans une poursuite historique de la ville sédentaire. Mon étude s'ancre sur la pratique de ces habitants de l'habitat mobile. Mais combien sont-ils réellement ? A travers l'investissement à la fois associatif, ou encore de recherche entrepris par exemple par Arnaud Le Marchand, économiste sur l'économie du travail, le constat est qu'il est difficile de produire des chiffres sur ces différentes pratiques. Il est donc nécessaire de sortir des statistiques. Après avoir compris l'ancrage institutionnel qui entoure ces pratiques, l'habitat «non ordinaire» et mobile ne peut être que sous-évalué. En effet beaucoup, presque tous, choisissent de déclarer une adresse pour éviter les tracas administratifs, qui suivent le statut de Sans Domicile Stable.

L'habitat mobile doit être pensé dans un contexte global entouré d'acteurs pour faire entendre la voix de ses habitants. C'est à travers ces acteurs que j'ai compris qu'aujourd'hui, les habitants nomades faisaient face à une vraie lutte de tous les jours, pour légitimer des droits proscrits depuis longtemps. Et c'est à travers un réseau associatif très dense que j'ai appris et que j'ai compris l'ensemble de ses rouages, difficile à appréhender. C'est à travers un entretien avec un membre d'Halem, (Habitants de logements ephémères ou mobiles), que j'ai découvert ce réseau et cette entraide, notamment avec l'association Relier (Réseau d'expérimentation et de liaisons des initiatives en espace rural), ou encore Échelles Inconnues, un laboratoire d'expérience, mais aussi la fondation l'abbé Pierre. Ces acteurs, à la fois bénévoles, juristes, architectes, urbanistes etc... sont essentiels afin de ne pas laisser les choses figées à des politiques datant du XIXème siècle. On peut remarquer que l'ensemble des législations reste très récentes, mais on peut notifier une réelle avancée depuis dix ans sur la question de l'habitat mobile. En est-elle suffisante ? Sûrement pas encore, puisque les récents événements liés à la crise sanitaire, nous le rappellent encore, plaçant ces individus comme des étrangers, et la domiciliation en est la première responsable.

En somme, ces nouveaux nomades sont obligés d'être ancrés à une adresse, à un lieu. Cet ancrage est nécessaire pour le bon fonctionnement fiscal, politique et gouvernemental. Néanmoins, un paradoxe persiste. Posons nous la question, qui sont ces habitants itinérants et pourquoi ont-ils fait ce choix ? En effet, ils sont beaucoup à avoir choisi ce mode de vie pour se retirer et s'émanciper de cette ville métropolitaine, mais ils sont beaucoup à ne pas avoir eu le choix. Alors je tenais à mettre à nu ce contre-sens d'une institution obligeant ces habitants mobiles à se domicilier, à se rattacher, alors que la ville planifiée n'est aujourd'hui pas capable de les accueillir et de les loger.

[28] RELIER / HALEM, «Fiches pratiques habitat léger sans adrese, sans adresse postale» Réseau-relier.org, [en ligne], 2019 [consulté le 05 novembre 2020] <http://www.reseau-relier.org/IMG/pdf/2._fiche_hl_domiciliation_v_leger.pdf>

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

“Il manque une seule chose ici, c’est la domiciliation, moi mon adresse elle est à 20 bornes, notre adresse elle est dans une asso qui nous domicilie ici, on a pas le choix, sinon le courrier va partir nul part , c’est le SAJE, c’est un accueil de jour, pour SDF et autres, c’est le seul capable de nous garder notre courrier une semaine ou deux, le temps qu’on vienne le chercher, c’est une association légale, du coup on peut vraiment faire nos pièces d’identité là bas, on peut faire tous les papiers normaux, on a pas le choix que d’avoir ce genre d’associations derrière nous pour nous épauler, sinon ça serait pas possible, le courrier suit plus, et là c’est mort tu sors encore plus de la société, déjà qu’ils veulent pas de nous, c’est le dernier rempart, avoir ton courrier, avoir une adresse tout ça”

Témoignage de Néo-nomades, vivant dans l’aire de La Mine, LOISEAU Gaëlla / BRINKSMA Thierry, Des Aires, desaires.fr [en ligne], 2017, [consulté le 02 novembre 2020] <http://desaires.fr/#Aire_Apiculteurs >

1.3. Exclusion de la ville : le modèle sédentaire doit-il être systématique ?

Le sujet que j’ai choisi d’aborder dans ce mémoire pose la question de l’émancipation de ces personnes ayant choisi l’itinérance pour continuer de vivre et de travailler en camping-car. Néanmoins, je me devais de me questionner sur les motivations de cette mobilité. Est-elle pleinement voulue ou devient-elle une obligation pour beaucoup de personnes ?
A travers mes précédentes recherches, je ne pouvais nier cet ancrage institutionnel très fort qui encadre aujourd’hui, l’itinérance en camping-car. Pourtant cette pratique légère par son habitacle fait écho à la liberté d’être et de vivre mais également aux loisirs. Mais plus j’enquêtais, plus je comprenais qu’ils se confrontaient à une tout autre réalité. La mobilité est-elle si libre et si mobile ?
En effet, après avoir exposé les propos précédents, on ne peut parler de ces Néo-nomades, sans aborder la question de la précarité. A travers ce sujet, je ne peux nier la réalité d’une population choisissant ce mode de vie, pas seulement pour son principe de mobilité, mais comme une réaction face à une crise du travail et du logement très présente en France.

Aujourd’hui, le recensement fait état à peu près de 130 000 [29] personnes vivant dans la catégorie “habitations mobiles, mariniers ou encore sans-abri”. Mais on distingue une difficulté de les appréhender et d’avoir plus de précisions sur leur mode de vie. En effet, cela se traduit également dans le langage et le discours. Ces habitants sont à la fois habitants mobiles, nomades, voyageurs, gens du voyage ou encore SDF. Mais cette multiplicité du discours révèle les différentes confrontations des discours militants, scientifiques, politiques ou encore juridiques et institutionnels.
Alors je repose la question, qui habite en camping-car à l’année et qui reste vraiment lorsque l’hiver approche ? Ces formes de catégorisations sociales traduisent déjà une première réalité de cette pratique. Ces catégories, sont-elles plaquées comme ça par cette forme de l’habitat précaire ?

[29] Fors recherche sociale, Etat des lieux thématiques des études et travaux portant sur les « formes particulières d’habitat », onpes.gouv.fr [en ligne], 2017, [consulté le 4 octobre 2020] < https://onpes.gouv.fr/IMG/pdf/fors_recherche_sociale_-_etat_des_lieux_thematiques_des_etudes_et_travaux_portant_sur_les_formes_particulieres_d_habitat_-_janvier_2017.pdf >

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1.3.1 L'État d'une ville précaire

Pour beaucoup, ce changement de mode de vie est expliqué par une précarité causée par la ville, l'immobilier ou encore le travail. Le camping-car, se présenterait-il comme une alternative face à la précarité présente dans notre société contemporaine ? Cet habitacle, devient-il la solution pour beaucoup, pour continuer de vivre, d'habiter et de travailler, tout en s'épanouissant dans une vie nomade ? Néanmoins, le camping est malgré tout considéré lui aussi comme précaire ?

Crise Immobilière

Un constat est réalisé, par l'augmentation dans nos rues de ceux qu'on appelle "sans domicile fixe», la France fait face à une crise du mal-logement. Ces populations invisibles par tous sont victimes de la précarité causée par les institutions françaises. Qu'ils vivent à la rue, dans des squats, dans des foyers ou encore comme le présente notre étude, dans des habitats mobiles, ils sont tous victimes du mal-logement. L'immobilier creuse des nouvelles fractures faisant face à de nombreuses inégalités territoriales. On constate une hausse des prix depuis la décennie 2000 s'établissant sur l'ensemble du territoire français. A partir de 2010, les inégalités territoriales ne font qu'augmenter, accentuées par une politique de métropolisation. En effet, on assiste à une concentration des richesses dans les grandes aires urbaines et attractives de l'hexagone. Ainsi, des zones tendues se dessinent avec une augmentation du prix de l'immobilier. Par leur densification, ces zones sont exposées à des risques d'expulsions très importants, et une offre en baisse qui crée pour beaucoup, un accès au logement précaire ou impossible.

Néanmoins, les inégalités et les ségrégations spatiales ne se résument pas seulement à l'opposition "Ruralité" et "métropole". En effet, la fondation l'abbé Pierre, à travers son article «l'État du mal-logement en France 2020", montre l'importance de l'investissement au niveau local avec l'implication des collectivités en matière d'habitat.

«Les mal-logés subissent donc également une implication très inégale de la part de leurs élus. Néanmoins, entre municipalité, département, État, justice, ou encore organismes HLM, le passage à l'acte est compliqué. La diversité de ces acteurs rend l'action pour un meilleur droit au logement de plus en plus compliquée. Le mode de gouvernance a son importance dans la précarité du logement. Il ne s'agit pas de questionner la qualité du bâti, mais plutôt de comprendre la légitimité politique accordée sur ce sujet.» [30]

De plus, la crise industrielle, et la période du post-fordisme marquent le retour à l'habitat précaire. En effet, entre solutions anciennes et nouvelles technologies, les centres urbains font face à de nouveaux signes de pauvreté. L'observation aussi des augmentations des demandes de domiciliations administratives montre également cette réalité. En effet, comme on l'a précisé avant, la domiciliation devient un indicateur de ceux qui n'ont pas de logement et d'habitat "classique et fixe". La domiciliation révèle en partie, une augmentation de la précarité de l'habitat, par des habitats légers alternatifs par exemple, ou encore ceux n'ayant pas de toit. L'habitat mobile est diffus, il est en réalité confronté à une grande invisibilité. Cette dégradation et l'instabilité du statut de certaines personnes peuvent s'expliquer par la crise financière. Elle est alors génératrice de création d'oubliés. Le logement et l'immobilier prennent la forme alors de campement de tentes, de camions, de caravanes ou encore de containers dans les villes. Ces nouveaux habitacles sont des figures réactionnelles des politiques monétaires. Néanmoins la propagation de ces formes d'habitat est sans aucun doute reliée avec le travail. En effet, c'est ce qu'expose Arnaud Le Marchand. Alors qu'en est-il ? *"Mais c'est davantage sur les aléas dans le travail et ses conséquences sur les modes d'habiter que nous voudrions insister. En effet, le hasard est au cœur du fonctionnement des marchés boursiers, comme il l'est dans celui du marché du travail pour les salariés précaires, ou dans l'activité des commerçants itinérants. L'habitat mobile est une réponse face à une incertitude du lieu de travail."* [31]

[30] Fondation Abbé Pierre, «L'Etat du mal-logement en France 2020», fondationAbbéPierre.fr [en ligne], 2017, [consulté le 6 novembre 2020] < https://www.fondation-abbe-pierre.fr/documents/pdf/reml_2020_cahier_2_le_mal-logement_a_lepreuve_des_municipales-sfp.pdf>

[31] LE MARCHAND Arnauld, «Regards croisés sur l'habitat léger et mobile-L'habitat mobile éphémère et léger travaille», Echelleinconnue.net [en ligne], 2012 [consulté le 02 novembre 2020] <http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/regardscroises.pdf > page 15

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

... Ou mutation du travail

On ne peut dissocier la problématique des habitats mobiles avec celle du travail. En effet, comme on a pu le voir avec l'exemple des Etat-Unis avec la contre-culture, la précarité de l'emploi peut créer une mutation des formes d'habiter. En France, on remarque également une augmentation des formes atypiques d'emploi (à domicile, itinérant, journalier, auto entreprise etc...). Elle intervient après sa baisse au cours du 20ème siècle.

"Ces modes d'emploi ré-émergents sont articulés à des flux migratoires, internationaux et interrégionaux, peuvent se combiner avec des discriminations et des formes de travail ou de logements contraints" [32]

Alors ce phénomène est-il passager, ou au contraire marque-t-il une nouvelle façon de travailler ? L'historien Gérard Noiriel [33] à travers ses travaux, prête attention aux travailleurs mobiles et saisit une polarité entre ouvriers paysans et ouvriers des centres urbains pendant le 19ème siècle. Tous itinérants, ils sont saisonniers liés au monde paysan ou encore ouvriers de métiers nomades, et vivent en habitat mobile. On en déduit que l'habitat non ordinaire a suivi l'exode rural et le processus d'industrialisation. On constate une mutation peut être refoulé des pratiques de la ville, s'étendant aux secteurs des services. Ces mutations de la ville et du travail induisent une précarisation de l'habitat. Ainsi, la politique qui vise à lutter contre l'habitat qualifié de précaire ne devrait-elle pas se substituer à la chasse contre la précarité du travail ?

1.3.2 La naissance d'un autre peuple et l'ancrage des Néo-nomades ?

Arnaud Le Marchand nous expose cette crise à partir de trois entrées, à la fois temporelles et spatiales. *" Crise globale de cette fin du monde, cette fin du mois qui est sociale et politique et qui elle aussi est apparue, et puis nous pouvons parler de cette fin de journée, ou certaines personnes ne savent même pas où dormir le soir."* [34]

Toutes trois liées, elles forment le vécu de ce peuple précaire. Par cette citation nous pourrions presque raconter son histoire. Un mois de salaire qui constitue le pilier de la stabilité contre l'endettement, mais surtout qui permet l'accessibilité à un lit et à un toit pour dormir le soir. Ces pratiques forment les fondements de notre modèle sociétale capitaliste, que Arnaud Le Marchand appelle crise du monde. Alors qui sont ces habitants précaires mobiles ? Les retraités, les étudiants, les classes créatives, mais la précarité ne touche pas seulement ceux exclus du modèle capitaliste. En effet, elle n'épargne pas non plus la classe ouvrière, ceux qui travaillent tous les jours mais pour qui le modèle sédentaire de la ville n'est plus une réalité abordable aujourd'hui. Ils se tournent alors vers d'autres modèles tels que le travail en itinérance et choisissent de créer une rupture avec les fondements sociaux et économiques français. Quelle est leur histoire ? D'où provient la genèse de cet autre peuple, travailleurs et habitants de l'itinérance ?

D'où viennent ces Néo-nomades ? La trajectoire de ces personnes est étroitement liée à celle de leur enfance et celle de leurs parents. Le couple «périurbanisation et logements mobiles" est étroitement lié. François Chobeaux [35] nous explique que ces jeunes nomades, ne sont ni originaires des tours, ni des barres, ni des quartiers sensibles, mais des zones péri-urbaines. Grandir dans ces zones pourrait favoriser l'adoption de ce mode d'habitat. Ces jeunes en souffrance ou en rupture sont isolés. Ils choisissent de partir en groupe, ailleurs sur les routes, pour sortir de cet isolement que prône le modèle pavillonnaire. En effet, l'idéal de la maison pavillonnaire cache une solitude sociale, d'un habitat qui communique très peu avec les autres, et que je qualifierais même d'introvertie. Ainsi, ce sont alors des fils de la classe moyenne et du prolétariat voulant à la fois fuir l'ennui de ces zones, mais surtout ne pas reproduire le modèle de vie de leur parent. La vie en itinérance devient alors une possibilité de rupture avec ce modèle représentant également l'oppression. *"Le camion est une fuite pour ne pas reproduire la vie des parents, qui eux-mêmes, pour bonne part, avaient fui les cités "construites pour eux" en s'échappant vers le pavillonnaire. "Les fils du vent" sont aussi des*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[32 et 33] LE MARCHAND Arnauld, «Regards croisés sur l'habitat léger et mobile-L'habitat mobile éphémère et léger travaille», Echelleinconnue.net [en ligne], 2012 [consulté le 02 novembre 2020] <http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/regardscroises.pdf > page 16

[34] LE MARCHAND Arnauld, «Regards croisés sur l'habitat léger et mobile-L'habitat mobile éphémère et léger travaille», Echelleinconnue.net [en ligne], 2012 [consulté le 02 novembre 2020] <http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/regardscroises.pdf > page 15

[34] LE MARCHAND Arnauld, «Regards croisés sur l'habitat léger et mobile-L'habitat mobile éphémère et léger travaille», Echelleinconnue.net [en ligne], 2012 [consulté le 02 novembre 2020] <http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/regardscroises.pdf > page 18

fils d'ouvriers qui ont reçu la fuite en héritage. Ils fuient là," la monotonie et l'absence de promesse du salariat traditionnel pour lui préférer le travail saisonnier ou sa possibilité" [35]. Ces personnes ne veulent plus avoir à rendre des comptes à une société capitaliste qui n'est aujourd'hui même plus capable de les aider à vivre. Stany Cambot met en lumière une réalité vécue d'un modèle se confrontant aux normes d'une ville précaire et demandeuse. A travers les témoignages, le vécu de cette population mobile, nous observons une fuite qui prend la figure du contrôle, d'un salariat à la fois précaire et traditionnel, l'endettement, le crédit, la banque ou encore la police ?

« Mais oui, au début c'était à cause de difficultés économiques mais maintenant jamais de la vie, on me donnerait un palace aujourd'hui, j'irais pas, j'irais pas, on a des palaces roulants ça suffit. Ouais, on les a nos palaces, on les a gagnés pendant les saisons des choses comme ça, on sait le pognon pour se payer ces camions, ces caravanes et ces conneries, et on se paye notre maison comme n'importe qui d'autre, sauf que nos maisons, elles ont des roues, ouais, et un moteur. Quelqu'un qui est dans un appartement, on l'expulse, il est à la rue, il ne sait pas comment faire, alors que si on doit m'expulser, je vais cramer tout ce qui traîne sous mon camion, je vais leur mettre une batterie et hop j'irais ailleurs. » [36]

Par le témoignage de ces Néo-nomades vivant dans l' Aire de La Mine, on constate qu'au-delà de la fuite de ce modèle, il y a la volonté de ne plus en être dépendant. L'émancipation est alors nécessaire pour eux, pour ne plus être confronté à cette précarité et cette instabilité que la ville d'aujourd'hui exerce sur eux. Ils se tournent vers l'itinérance puisqu'elle devient une solution. Ainsi, leur stabilité à eux, se construit par l'acquisition d'un habitat mobile, n'appartenant qu'à eux. Il se dissout du modèle de la ville immobilière qui reflète endettement mais aussi redevance fiscale.

Devenir propriétaire autrement

Pourtant, nos principes se fondent sur un modèle pavillonnaire s'accompagnant d'un idéal de l'acquisition immobilière. Obtenir sa maison, avec son jardin, constitue un accomplissement pour la population française. L'idée de devenir propriétaire devient une attente sociétale ancrée dans notre éducation. Les normes sociales influencent nos choix et semblent même les légitimer. Pourtant, premièrement l'accès à la propriété est-il possible pour tout le monde ? Si on se questionne à l'échelle du m². Quel est le coût et sa valeur pour qu'il puisse être accueillant ? Aujourd'hui si nous prenons l'exemple de la ville de Nantes, le prix du m² est d'à peu près de 3 400 euros. En comparaison, le prix dans la capitale, pour un appartement ou une maison est d'un peu plus de 10 000 euros du m². [37]

Si je réalise le calcul, pour acquérir un appartement de 20 m², le minimum pour une personne seule, il faudra débourser à peu près 70 mille euros. Ce qui correspond déjà à des années d'économie. Construire sa maison par l'autoconstruction pourrait être la solution pour échapper à ces prix peu abordables. Néanmoins, la plupart du temps, les personnes se confrontent à un panel de réglementation compliquant la construction et donc l'accession à la propriété. Pourtant, l'habitat léger et mobile est capable d'offrir un chez-soi, et un accès à la propriété, lui aussi. C'est d'ailleurs le choix de beaucoup d'habitants mobiles

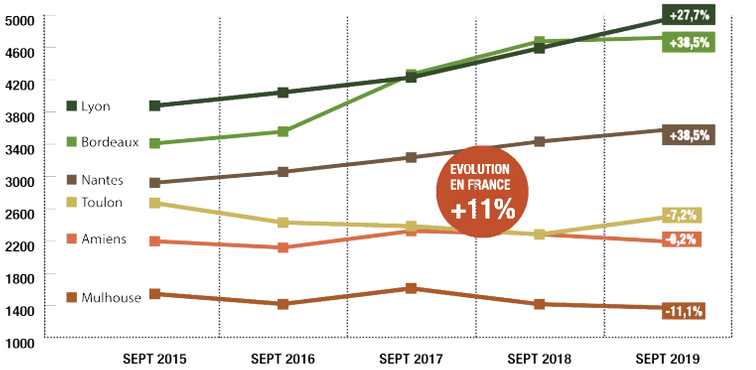


Figure 13. Graphique du prix de l'immobilier au m²
Production personnelle
Source : https://www.seloger.com/

[35] LE MARCHAND Arnauld, «Regards croisés sur l'habitat léger et mobile-L'habitat mobile éphémère et léger travaille», Echelleinconnue.net [en ligne], 2012 [consulté le 02 novembre 2020] <http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/regardscroises.pdf >

[36] Témoignage de Néo-nomades, vivant dans l'aire de La Mine, LOISEAU Gaëlla / BRINKSMA Thierry, Des Aires, desaires.fr [en ligne], 2017, [consulté le 02 novembre 2020] <http://desaires.fr/#Aire_Apiculteurs >

[37] Prix de l'immobilier au m², [en ligne], seloger.fr, 2021, disponible sur <https://www.seloger.com/prix-de-l-immo/vente/pays-de-la-loire/loire-atlantique/nantes/440109.htm > [consulté le 10 juillet 2020]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

pour faire face à cette crise. Il devient une solution d'habitacle pour beaucoup de personnes en situation de précarité. Mais c'est aussi un accès à la propriété, à un chez-soi, qui se veut au maximum, en rupture avec les institutions. Il est alors beaucoup plus accessible, mais quel est son prix ? Comme, le marché de l'automobile, les prix varient en fonction des modèles des véhicules, et de leur ancienneté. En effet, pour un van aménagé, construit par un concessionnaire automobile, les véhicules sont accessibles à partir de 35 mille euros. Beaucoup choisissent de reprendre des véhicules plus anciens, comme des anciens camping-cars ou vans et de les réaménager. En effet, le plus économique est l'autoconstruction afin de les réaménager soi-même. L'acquisition peut alors se faire dès 5000 à 10000 euros, pour un camping-car d'occasion. Ainsi, cet habitacle itinérant offre la possibilité de devenir propriétaire autrement et constitue une réelle solution financière.

«La yourte, c'est 2 500 euros, on se loge pour 2 500 euros, ça coûte combien une baraque, faut mettre combien dans une maison maintenant ? Combien pour avoir un logement à soi à l'heure actuelle, c'est fini ce temps-là, enfin pour des personnes seules, c'est inabordable, enfin ça ne marche pas, ça ne peut pas marcher, ou alors qu'on foute la paix aux gens qui ont envie de construire leur baraque seule. Toutes ces lois stupides qui empêchent le monde d'avoir un toit quoi, ça aussi ça fait partie du monde de taré, ouais, mais vivre dans ce petit camion ça me convient, faut avoir un toit, de quoi se faire à bouffer, faut pouvoir se mettre au chaud et pour moi ce n'est pas plus que ça un lieu de vie" [38]

L'habitat léger paraît devenir une des solutions pour se loger à bas coût face à l'instabilité de la ville. Mais cette instabilité fait écho également à la légèreté de ces véhicules. Et on peut se demander si cette forme d'habitat n'est pas aussi la résultante de la ville précaire ? En effet, par son ossature légère et par sa pratique, devient-il une forme de précarité ? Est-ce que le provisoire est condamné au précaire ?

[38] Témoignage de Sandrine, doctoratsauvage, Echelleinconnue.net [en ligne], 2019 [consulté le 9 decembre 2020] < http://makhnovtchina.org/kino.php?gabarit=plyr-master/lecteur/lecteur >

1.3.3 Habitat des Néo-nomades ? Entre sédentarité et mobilité

Après avoir compris l'ensemble des éléments qui constituent la genèse de ces formes d'habitats mobiles par la précarité, on peut se demander s'ils sont eux aussi précaires ? Cet autre peuple, peut-il se considérer comme tel ? *"Tant la loi et l'État le condamnent à la clandestinité. Tant la culture, l'architecture et l'urbanisme le considèrent comme marginal, anormal, mais surtout insoluble dans une histoire dont elles tentent de précipiter la fin."* [39]
Cette citation questionne l'intégration de cette population au sein même du du programme urbain. On les trouve ainsi en camping, en camion, en campement etc... Expulsés par la ville, certains choisissent de fuir ces métropoles, espaces de contrôle.

Serait-il possible que les acteurs de la ville, les puissances publiques, urbanistes et architectes construisent une ville dite accueillante ? L'accès et le droit à la ville se posent en habitat mobile. Fiona Meadows, architecte et actrice des mouvements sociaux,[40] questionne la fabrication d'une ville basée sur un urbanisme démocratique, basé sur l'hospitalité. En effet, de part une démographie qui ne cesse d'augmenter, la ville est de plus en plus dense. Les creux et les friches urbaines sont pourtant pensés par les politiques urbaines comme des lieux d'inhospitalité alors qu'elles sont des possibilités pour les habitants d'habitats mobiles.

Ces méthodes sont créatrices d'un urbanisme et d'un habitat mobile précaire. Cette précarité est la plus flagrante, par la sédentarisation de ces habitats mobiles dans des lieux à part, tels que les campings ou encore les PRL (Parc Résidentiel de Loisirs). Ces lieux de loisirs se voient devenir de réels lieux de résidence pour les plus précaires. Malgré le fait que ces lieux ne fassent pas partie de l'étude du mémoire, puisqu'elle relève d'une pratique de la sédentarisation, ces lieux sont le témoin d'une inhospitalité et d'une grande précarité. En effet, ces campeurs sédentaires le sont devenus de part des circonstances de la vie, et par

[39] Stany Cambot, «Saper le ré-orientisme et libérer le futur», Echelleinconnue.net [en ligne], 2015 [consulté le 05 Mai 2020] <http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/saper.pdf>page 2

[40] «Hétérotopies» reconnaître les architectures "autres" conjuguer accueil des précaire, architectures, écologie et émancipation sociale, comment faire ? , citéarchitecture.fr [en ligne], 2019, [consulté le 20 octobre 2020] <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/video/table-ronde-4-delaisses-urbains-friches-et-autres-heterotopies-reconnaitre-les-architectures >

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

une rupture comme on l'expliquait auparavant. Elle s'explique par des revenus plus faibles ou des contraintes professionnelles.

"Le camping s'avère être un lieu précaire où le principe d'expulsion est beaucoup plus aisé... Mais aussi celui de la ségrégation : Certains refusent l'accès aux caravanes double essieux, celles ci étant, souvent, possédés par les Gens du Voyage" [41]

De plus, bien que cet habitat soit en partie pour ces personnes une obligation, il n'en est pas moins interdit. En effet, la loi n'autorise pas à être domicilié sur ces terrains de campings, qui sont alors réservés aux loisirs. Néanmoins des pratiques informelles sont réalisées puisque les collectivités et les préfectures ne sont pas en mesure de loger ces personnes face à la pénurie de logements sociaux. Ces lieux font face à une réalité d'un mode de vie précaire, qui malgré sa mobilité, se sédentarise car cet habitat ne représente juste un logement plus accessible par sa légèreté. Néanmoins, cette pratique est loin d'être une généralité. Beaucoup se servent de cet habitat mobile comme réaction et émancipation définitive à un modèle économique qui ne leur correspond plus.

Une réaction volontaire face à cette précarité

Ainsi, la précarité est souvent un élément déclencheur, mais leur mode de vie en itinérance devient alors une source d'épanouissement et une vie assumée.

" Avec toutes les précautions habituelles, on peut néanmoins rappeler ces sondages (BVA) : en 2007, 48 % des français pensaient qu'ils pourraient un jour devenir SDF, 60 % deux ans plus tard. Posons la question : dans quelle mesure, est-ce seulement une crainte de la grande pauvreté et non pas une trace des changements dans le mode d'habitat, que les cadres de représentation dominants refoulent en les associant uniquement à l'exclusion ?" [42]

Ainsi, les habitats mobiles, et plus particulièrement ceux sur roues, représente une possibilité d'avoir un toit où dormir chaque soir après leur travail. Ils représentent également une alternative à l'accession à la propriété et la possibilité d'avoir un chez-soi mobile. Cet habitat sur roue est également une nouvelle possibilité d'aller là où le travail se trouve. Ces logements véhiculés sont alors de nouveaux modes d'habiter remettant en question le ressenti d'un chez soi comme maison. Comment on y habite ? Et à plus grande échelle, quelles sont ses possibilités de s'intégrer à la fabrique urbaine ? La ville accueillante existe-t-elle ?

[41] LADEVEZE Gaëlle, L'habitat mobile, du principe de Loisirs à celui de Précarité, 2006, mémoire, Architecture, 87p

[42] LE MARCHAND Arnauld, Regards croisés sur l'habitat léger et mobile-L'habitat mobile éphémère et léger travaille, Echelleinconnue.net [en ligne], 2012 [consulté le 02 novembre 2020] <http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/regardscroises.pdf > page 19

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE PARIS
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

En conclusion, nous comprenons que les fondements du dessin de nos territoires sont donc créateurs des pratiques et des modes de vie sur celui-ci. Alors qu'aux Etats-Unis, la conquête de l'Ouest traduit un premier fondement du mouvement et des mobilités, en France le dessin d'une ville cadastrée et contrôlée par une politique sécuritaire et hygiéniste, marque l'ancrage de la sédentarité dans les pratiques. Ainsi, les législations et les institutions ont été créées à partir de cette réalité, en délaissant la réalité d'autres modes de vie non-sédentaires. Ainsi, en France, des politiques et des lois sont venues entraver les droits de ces habitants nomades, quelle que soit leur ethnicité, leur culture ou leur profession. L'Histoire des pratiques et la confrontation culturelle de différents modes de vie, à fonder la pratique ténue de l'itinérance. Pourtant, aujourd'hui ces habitats légers pourraient être une alternative afin de vivre en ville autrement. Vivre en zone urbaine n'est plus accessible pour tout le monde et l'accès à la propriété également.

Ainsi, le stationnement pour vivre en ville et y travailler est-il facilité pour ces habitats mobiles ? L'urbanisme limite-t-il les possibilités d'accès à une ville sédentaire, pour tous les autres modes de vie, comme celui de l'itinérance ? La cohabitation entre ces différents modes d'habiter, notamment dans l'espace urbain, est-elle rendue possible ? Chaque mode de vie est influencé culturellement, pourtant le sentiment de se sentir chez soi reste présent que nous soyons sédentaire ou non. S'explique-t-il par une construction personnelle du foyer, ou par son rapport qu'il tisse avec son environnement ? Lorsqu'il y a cohabitation, il y a également confrontation comme nous avons pu le voir à travers la législation exercée en France. Ainsi, comment l'habitat mobile, par sa pratique, vient réinterroger les fondamentaux de la ville sédentaire en remettant en question les principes de l'habiter français.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 15. Photographie personnelle sur le parking d'un supermarché en France. « Camping-car, stationnement limité à 1 heure»

Figure 16. Photographie d'habitats mobiles stationnant sur un parking de supermarché au Etats-Unis
source : https://rvlife.com/adventures-in-rving-walmart-not-in-this-lot/

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 17 : Photographie de Ferjeux van der Stigghel du laboratoire Forum Vies Mobiles, projet noLand's man

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Partie 2

Habiter l'itinérance : une rupture avec le chez-soi français

Partie 2

Habiter l'itinérance : une rupture avec le chez-soi français

Ces habitats mobiles sont loin d'être seulement une résultante passive de ces précarités. Ces formes d'habitats sont une réponse au marché normé qui les en exclut. Ils sont sources d'innovations, mais aussi d'autonomie. Ils sont acteurs de leur logement, capable *"de "bricoler" avec des ressources matérielles, voire juridiques"* [43]
Et, c'est en cela qu'ils apparaissent comme imprévisibles du point de vue des aménageurs d'habitats de type "ordinaire". Ainsi, les maisons sur roues réinterrogent à la fois une pratique de l'habiter mais également un positionnement dans la ville. En effet, comme on l'a vu auparavant le mode de vie sédentaire s'inscrit par une logique de la propriété spatiale. Celle-ci prend une forme d'appartenance et d'ancrage à l'échelle du foyer, de la parcelle, du voisinage et du quartier, mais aussi à l'échelle de la ville et du territoire.

L'appartenance spatiale à travers ces multiples échelles, prend notamment son ancrage à travers le sentiment du chez-soi. Se sentir chez soi traduit alors l'idée d'ancrage émotionnel à un lieu, à son foyer et il peut également être ressenti à une échelle plus grande. S'agit-il de son pays, de sa région, de sa ville, de son quartier ? Il semble logique de ressentir ce sentiment par l'appartenance à un lieu fixe, et à ses habitudes. Alors comment la notion du chez-soi s'applique t-elle lorsque notre logement est en habitat mobile ? Quels liens tissent-ils avec le territoire ? Plus précisément, comment ce logement, espace intime, se pose-t-il sur un espace public, visible de tous ? Quels sont les seuils qui lui permettent de créer une jonction entre intimité et publicité ?

Figure 18 : Photographie de Ferjeux van der Stigghel du laboratoire Forum Vies Mobiles, projet noLand's man

[43] MARCHAND Arnauld, *Regards croisés sur l'habitat léger et mobile-L'habitat mobile éphémère et léger travaille*, Echelleinconnue.net [en ligne], 2012 [consulté le 02 novembre 2020] <http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/regardscroises.pdf >

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2.1 La culture française du chez-soi

Qu'est-ce que de se sentir chez soi ? Dans l'imaginaire Français, elle renvoie à une façon de pratiquer et de ressentir le foyer qui, pour la plupart du temps, se matérialise par l'image de la maison. Néanmoins, cette généralité est-elle celle pronée par l'idéal sédentaire Français ? En somme, je souhaiterais réinterroger le vécu de personnes qui ont choisi de vivre autrement, à travers un habitat différent par sa forme et sa pratique. Ainsi je pose la question : Est-il possible de se sentir chez soi dans l'habitacle du camping-car, en vivant en itinérance ?

Sa forme se matérialise seulement par une enveloppe, puisque la maison mobile n'est rattachée à aucun espace fixe, il n'y a pas la notion d'appartenance à un quartier, à une ville, une région, comme il peut y avoir pour la maison fixe, pourtant il est la maison de beaucoup de français. Très éloigné du modèle prédominant de la maison individuelle dans les quartiers pavillonnaires, il serait quand même capable de représenter le foyer de beaucoup de personnes à travers le sentiment du chez-soi. Alors qu'est-ce que cette notion du chez-soi ? Comment un camping-car posé en plein milieu de l'espace public peut-il néanmoins, par son enveloppe, être le chez soi de quelqu'un ? Et lorsque différentes cultures de l'habiter se confrontent, sont-elles capables de cohabiter ensemble ?

Figure 19 : Photographie montrant l'appropriation d'un habitat mobile
LIDZ Jane , Maisons sur roues, Editions Chêne / Hachette, 1980

2.1.1 La notion du chez-soi

Premièrement, afin de mieux comprendre cette notion, il est important d'en comprendre son étymologie.
Chez : C'est la forme de l'ancien français chiese, chies ches ou chese (von Wartburg, 1950), signifiant maison, du latin casa.[2]
Le chez soi renvoie à l'image de la maison et elle hérite des connotations casanières de son étymologie. Néanmoins, renvoie-t-elle à sa forme ou à l'idée qu'on se fait de la maison , comme notre habitat, notre toit où dormir la nuit ?

Le chez-soi définit dans le dictionnaire Robert :
"Domicile personnel (avec valeur affective), la préposition la perd en supportant une dimension spatiale à l'extension variable." [44]
Plus souvent utilisé dans le langage commun, il fait référence à un lieu spécifique qui relève de l'imaginaire personnel. Néanmoins, on peut remarquer qu'il s'inscrit uniquement dans le langage français puisqu'il n'existe pas de traduction dans les autres langues. Cette nomination se voit être exclusive, désignant le logis,

[44] AMPHOUX Pascal / LORENZA Mondada, *Le chez soi dans tous les sens*, Editions Architecture et Comportement, 1989, vol 5 (n°2) pages 135 à 152

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

l'habitat, la maison, et révèle une attitude culturelle française. En effet, l'emploi de cette notion est révélatrice de l'attitude sédentaire que nous pratiquons sur le territoire. Culturellement, l'influence de ce terme dans notre langage révèle une réelle appropriation par la propriété de l'espace.

Alors comment cette notion représentative d'un modèle culturel sédentaire, ne s'arrête pas seulement à l'image de la maison ? Est-il possible de se sentir chez soi à l'autre bout du monde, chez quelqu'un d'autre ou encore dans un habitat qui ne prend pas la forme de la maison ou de l'appartement sédentaire ?

Alors, lorsqu'un Français parle à un étranger, et lui suggère que la prochaine visite sera chez lui, s'agit-il de son pays, de sa région, de sa ville, de son quartier ? Spontanément, le chez-soi est subjectif, il nous renvoie à un lieu d'attachement parcourant les échelles, du foyer à la ville et au pays. On comprend alors que le chez-soi est plus qu'une notion objective. Il renvoie à notre affectif personnel. Se sentir chez-soi traduit alors l'idée d'ancrage émotionnel à un lieu, à son foyer. Ce concept est alors un prétexte afin d'interroger les différentes approches de la spatialité, les comportements que l'individu est capable de lier avec celle-ci.

"Le chez-soi devient un rapport que le sujet recrée sans cesse avec les espaces qu'il parcourt, dans l'élaboration d'un sens qui n'est ni répétition ni identification, mais genèse de structures et repères produisant un sentiment d'étrange familiarité." [45]

Le Chez-soi permettrait de nous interroger sur l'espace le plus intimement lié à notre personne. Il serait alors un lieu de "l'invention du quotidien" (de Certeau, 1980) [46] par l'appropriation des lieux. Il nous renverrait à un sentiment de stabilité qui se définit par des limites géographiques de l'espace. Pourtant, en itinérance, ces limites géographiques deviennent floues par le mouvement. L'habitacle devient le seul lieu de stabilité. En somme, le chez-soi serait également *"le rapport que l'individu crée spontanément avec celui-ci"* [47]. Il ne serait donc pas lié au lieu lui-même, mais serait dépendant du ressenti de l'individu et des liens qu'il pourrait tisser avec son environnement. Alors est-il possible de ressentir le sentiment du chez-soi dans un habitacle qui n'aurait pas de coordonnée géographique ? Comment les habitants itinérants peuvent-ils malgré tout, ressentir ce sentiment ? Quelles sont les caractéristiques de ce chez-soi véhiculé ?

[54,46,47] AMPHOUX Pascal / LORENZA Mondada, Le chez soi dans tous les sens, Editions Architecture et Comportement, 1989, vol 5 (n°2) pages 135 à 152

2.1.2 Le chez-soi véhiculé

"La question du rapport de l'automobile particulière au privé et au public s'est posée dès le début de la généralisation des modèles à "conduire intérieur". L'inquiétude était alors de savoir si ce type de véhicule, au caractère hautement privé et individuel, n'allait pas remettre en cause les fondements même de la ville : collectif et le public (Dupuy,1995)" [48]

L'arrivée du véhicule dans la ville questionne son principe de lieu public. L'habitat véhiculé renforce cette interrogation. Se sentir chez soi, lorsque son habitat est posé en plein milieu de l'espace public, visible de tous, côtoyant d'autres personnes avec un mode de vie différent, est il possible ?

L'importance du camping-car n'est pas son enveloppe extérieure, en réalité, c'est la construction intérieure d'un foyer. Les constructeurs proposent de véritables habitats sur roues chaleureux, confortables, conviviaux, familiaux, et même intelligents. La place de l'autoconstruction pour l'aménagement de son camping-car, renforce encore cette idée d'un foyer à l'intérieur de l'habitacle. Cela accentue l'image d'un chez-soi intime propre à son habitant. Sa dimension physique et spatiale apparaît comme un lieu de refuge, de retraite, de sécurité et d'intimité.

Alors malgré une absence de localisation précise ou une familiarité avec son environnement, celui-ci se suffit à lui-même par l'appropriation de son foyer. Néanmoins, la localisation du chez-soi accentue l'enracinement de l'individu dans son environnement, de part son histoire et son expérience. Il relève alors du principe de l'habiter sédentaire. Pourquoi les Néo-nomades ressentent-ils eux aussi ce sentiment contraire à une pratique détachée du sol

[48] DUBOIS Nicolas, et MOCH Annie, L'automobile : un autre chez-soi [en ligne], Villes en Parallèle 32 (1): 185-91, 2001 [consulté le 05 juin 2020] <https://www.persee.fr/doc/vilpa_0242-2794_2001_num_32_1_1339?q=chez+soi>, page 185

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

? Ce mode de vie s'appuie sur le renoncement d'être confiné à l'espace du logement. Pour cela, ils s'approprient le territoire par l'espace automobile (route, stationnement, paysage et ville), à travers l'expression du chez-soi en itinérance. Le camping-car combine ainsi *"l'image d'un lieu d'intimité profonde et celle d'un lieu de rencontre, d'ouverture, de partage et de liberté, une fenêtre, une bulle ouverte sur le monde"* [49]

Ainsi, par un habitacle renvoyant à l'image du foyer, le camping-car réinterroge cette question du chez-soi, à l'échelle du foyer, mais aussi à l'échelle du territoire. Ce lieu relevant d'une forte intimité, traverse le public, l'autre, et donc il se confronte également à des modes de vie différents du sien. Il ne peut se détacher complètement du modèle sédentaire, puisque le sentiment du chez-soi, prouve également le rattachement émotionnel et physique au lieu. Ce lieu est alors cet habitacle du camping-car.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

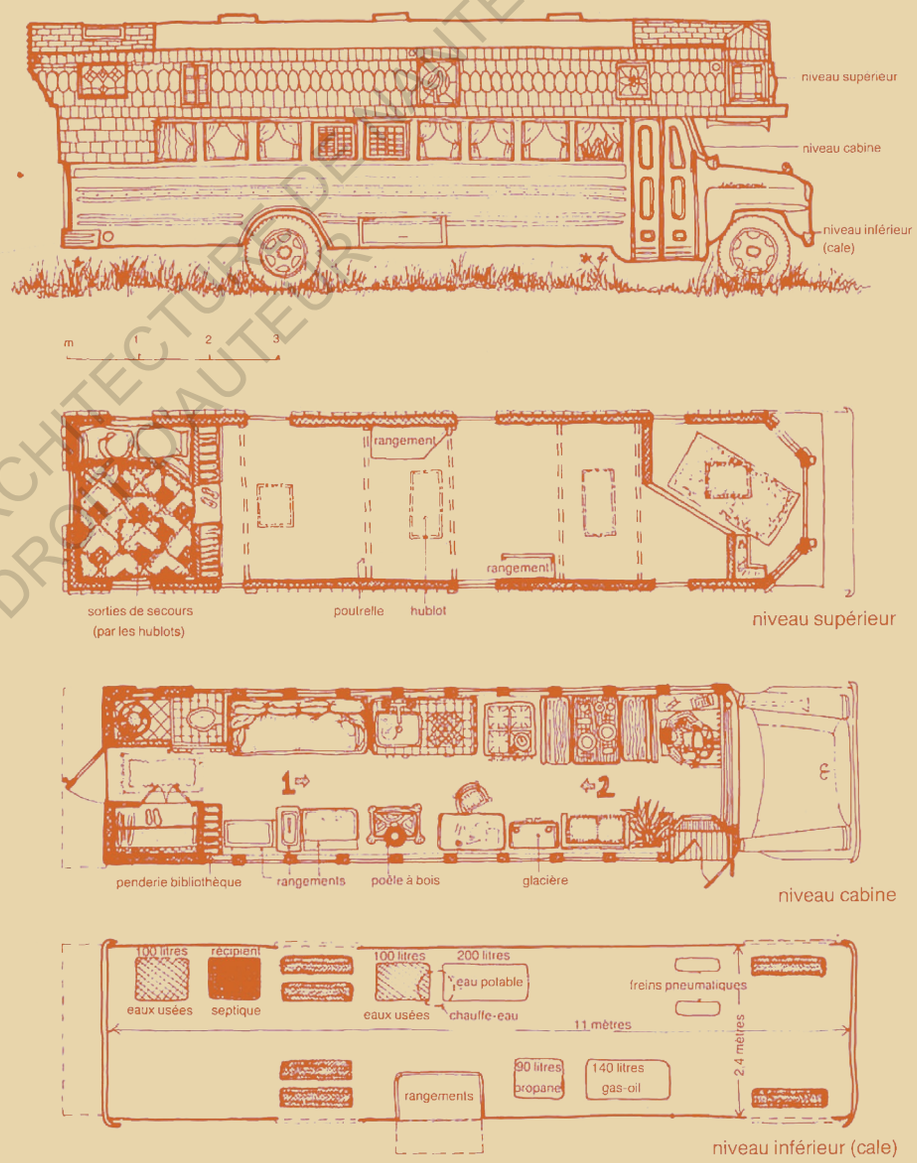


Figure 19 : Plans habités de l'appropriation personnelle d'un chez-soi
LIDZ Jane , Maisons sur roues, Editions Chêne / Hachette, 1980

[49] DUBOIS Nicolas, et MOCH Annie, L'automobile : un autre chez-soi [en ligne], Villes en Parallèle 32 (1): 185-91, 2001 [consulté le 05 juin 2020] <https://www.persee.fr/doc/vilpa_0242-2794_2001_num_32_1_1339?q=chez+soi>, page 185

Figure 20 : Photographie de Ferjeux van der Stigghel du laboratoire Forum Vies Mobiles, projet noLand's man

2.2 La pratique d'une maison mobile

Un relationnel fort entre l'habitant et l'habitat mobile existe. Il est la possibilité pour les Néo-nomades de pouvoir avoir une maison mouvante telle une fenêtre sur le monde et sur le territoire. L'habitat mobile ne se contente pas d'être égocentré, il choisit de se déployer vers la ville et vers les paysages. Le travail de Ferjeux Van Der Stigghel, photographe et Arnaud Le Marchand chercheur, est d'aller photographier cette population invisible, qu'on ne voit pas. Ils racontent alors leur mode de vie au niveau architectural, sociologique et idéologique. La description de leur mode de vie passe par la saisonnalité, l'amour et le travail. Ces photographies qui parcourent également ce mémoire, laissent voir des scènes de vie, des vues de paysages, et des espaces de vie. *«La réalisation d'un espace de vie en inter-relation avec l'environnement, en considérant qu'une partie de notre vie se déroule en plein air [..] Nous vivons, mangeons, travaillons, prions, construisons - personne n'est isolé »* [50] Ces habitants choisissent alors de s'approprier le territoire à travers un espace automobile, fait de routes, de parkings, dans les villes, campagnes, à travers les territoires. Ce rapport à l'extérieur questionne alors la relation à l'intime et au public à travers les principes de seuils habités. Les seuils du foyer privé à l'espace public existent, ils sont la possibilité de la rencontre, de l'accueil et du partage entre les usagers. Sont-ils propres à chaque personne ou sont-ils généraux ? A partir d'où ces habitants se sentent-ils chez eux ? L'espace dit public prend-t-il des dimensions privées par l'appropriation de ces habitants ?

[50] Architecture Design (Londres, n°44, décembre 1971, p728-729. cité dans de MANIQUE Caroline, Go west, les architectes au pays de la contre culture, Editions Parentheses Eds, Collection Architecture, 2014, 248 pages. page 32

2.2.1 comment habiter le foyer mobile ?

Premièrement, cette pratique itinérante est rendue possible par l'objet lui-même de l'habitat mobile. Il représente pour beaucoup leur maison, l'endroit où ils se sentent chez eux. Mais qu'est-ce qu'un habitat mobile et comment y vivent-ils ? Où est la place du foyer, des échanges et des interactions ? Le lieu du foyer, se concentre-t-il entre les quatre murs de l'habitacle, comme le prône le modèle sédentaire de la maison ? Ou est-il capable de se déployer au-delà de son enveloppe en polyester ?
Le modèle sédentaire influence-t-il cette pratique de l'habiter ?

Une table et quatre chaises : un foyer selon L'État ?

Avant même de rentrer dans la question de "comment on habite un foyer mobile ?", je voulais premièrement m'interroger sur ce qu'était un foyer mobile. Et étonnamment, c'est auprès des débats associatifs que j'ai eu ma première réponse, très conventionnelle. En effet, militant contre une loi relative au contrôle technique, j'ai découvert ce que la législation considérait comme étant légitime d'être un habitat mobile.

Pour la première fois, l'habitat sur roue rentre dans les normes du code de la route. La France, dans le but de se mettre en conformité avec les directives européennes, vote le passage de la loi du 15 janvier 2018 par arrêté.
Mais pourquoi cette loi fait-elle autant débat dans le monde associatif et pourquoi révolte-

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

t-elle les habitants d'habitats sur roues ? Cette loi propose de remettre aux normes le contrôle technique, et plus spécifiquement pour les véhicules à usages d'habitat (fourgon, camion, bus, car, van utilitaire ou aménagé). Cette loi touche plus d'un million de personnes [50] , des ouvriers, des intérimaires, de nombreux saisonniers, ou encore des retraités. Elle remet en question la catégorisation de ces habitats, et remet donc en conformité la carte grise, le type du véhicule et son usage réel. En d'autres termes, lorsqu'un véhicule est aménagé, il rentre dans la catégorie CCTE, c'est-à-dire véhicule utilitaire. Aujourd'hui, cette loi ne l'autorise plus. Un véhicule ne peut être utilitaire s'il est aménagé et sert d'habitation. Ainsi, lors du contrôle technique, il faut alors l'homologuer en "Vasp" (véhicule automoteur spécifique) comme le sont les camping-cars préfabriqués.

Néanmoins, cette homologation a un coût (600 à 700 euros), et elle nécessite de passer devant l'organisme de la DREAL (direction régionale de l'environnement, l'aménagement et le logement). Ainsi, pour que l'homologation soit réalisée, il faut 4 critères qui l'inscriront comme motorhome : maison véhiculée.
- Un lit, une table et des chaises
- L'eau
- Le Gaz
- Des espaces de rangement.

Ces quatre conditions nécessitent d'être amovibles. Pour la première fois, la législation française par cette loi intervient sur la définition même d'un foyer mobile. Pour qu'il soit considéré comme habitat, cette loi renforce ces critères et ajoute une notion d'ancrage au véhicule même. Sans ces critères, votre habitation roulante ne pourra continuer de rouler et vous servir de logement. On peut se questionner sur leur légitimité, en 2018 de juger de ce qu'est un réel foyer mobile, de par des critères venant d'un modèle sédentaire de l'habiter. Faisons-nous face à une standardisation de cet habitat, qui pourtant à la volonté d'échapper aux standards et aux normes ?

Des contournements sont réalisés par ces habitants nomades. Par exemple, vider entièrement le véhicule, comme un déménagement, dévisser les

[50] Doctoratsauvage, Rencontres d'Halem_Visite commentée et débat de l'expo DES CODES ET LA VILLE, Echelleinconnue.net [en ligne], 2019 [consulté le 5 novembre 2020] < http://dsea.fr/conferences/51%20rencontres%20habitat.html>

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

"Lorsque les médias parlent de ce mode de vie, ils ne présentent que le côté idyllique, sous l'angle des nouveaux nomades qui décident de rompre avec la vie citadine. C'est vrai, c'est une expérience très riche, très épanouissante, mais il ne faut pas oublier de dire que nous sommes très bridés par la législation.

Tu n'as pas le droit, par exemple d'aménager ton camion comme tu veux. Les normes sont très strictes, cela peut vite devenir un petit enfer. Tout est organisé pour que tu achètes un van neuf sans te poser de question."

Témoignage d'Alizée dans la revue Les petites routes, en Octobre 2019 < http://lespetitesroutes.com/index.php/2019/10/08/les-nouveaux-nomades/>

meubles existants, retirer toutes formes d'appropriation du véhicule, qui montrerait que c'est un habitat. Mais premièrement, on peut se demander si cette pratique ne causerait pas un réel traumatisme pour ces habitants. Défaire l'ensemble de leur habitacle tous les cinq ans serait comme défaire la construction de son chez-soi. La peine encourue est de 700 euros d'amendes si on ne répare pas les anomalies, et l'immobilisation du véhicule ainsi que de la carte grise. La réglementation autour de cet habitat pourrait priver beaucoup de personnes d'un toit, mais également de leur outil de travail. Ainsi, la législation et donc l'Etat pose encore une fois les limites de l'habiter mobile, pourtant ce mode d'habiter se contente-t-il de ces quatre critères ? Qu'est-ce qui compose la singularité du foyer mobile, et quelles sont les pratiques générées autour de celle-ci ?

Un récit d'une pratique : être chez-soi à travers l'habitacle minimaliste

Une maison roulante, qu'est-ce que c'est ? Pour les Néo-nomades, c'est un lieu de vie, où ils doivent concentrer au sein d'une surface réduite variant environ entre 3m² à 15m², l'ensemble de leurs biens. Le constat pour beaucoup est qu'il est impossible de vivre de façon opulente dans un tel espace. Mais au-delà de l'impossibilité, c'est une conviction que les Néo-nomades prônent à travers ce mode de vie. Ces propriétés roulantes sont souvent conçues par des gens qui ont choisi de se détacher des décisions administratives, par une forme d'économie. L'autonomie devient alors une façon de vivre. Néanmoins, l'autonomie réside dans le compromis et la renonciation à certains désirs et donc elle réside dans le minimalisme.
En effet, le minimalisme est une démarche personnelle. Mais ça ne s'arrête pas là, c'est également une forme de désengagement d'une société de consommation. A travers cet habitat, le nomade peut se déposséder de tout ce qui est en trop, source de vanité. Ce mode de vie devient une façon de sortir de cet automatisme d'acquérir pour entasser dans le lieu de la maison sédentaire. Cette maison apparaît comme le lieu des trophées et de l'exacerbation de la richesse par l'objet. L'habitat mobile permet alors de se déposséder de ces objets, et représente un gain de temps et d'argent.

"Arrêter le toujours plus, arrêter le toujours plus, c'est ça qui fout le bordel dans le monde quand même, c'est ce mode de consommation, avec toujours plus de déchets, toujours plus de besoins, enfin moi ça ne me correspond pas du tout" [51]

Ainsi, avant même d'habiter en habitat mobile, il faut se déposséder de tout ce qui n'est pas nécessaire et qui représente l'excès de notre société de consommation, où la maison est le lieu de l'entassement. L'habitat nomade est le lieu du minimalisme et du fonctionnalisme. Chaque objet a son utilité et sa place afin de rentabiliser l'espace. La place d'un objet est de la place en moins pour vivre. L'habitat nomade passe souvent par une réelle stratégie de construction pour optimiser l'espace, et démontrer qu'un habitat de 5 m2 peut être pleinement habitable. Selon Lidz Jane, pour vivre en nomadisme roulant, il faut respecter deux lois du nomadismes roulants : *"Ce qui n'est pas utile n'est pas nécessaire. Ce qui ne rentre pas dans le camion n'est pas désirable"* [51]
Ainsi, cette loi du minimalisme est ce qui compose le mode de vie de ces nomades roulants. Leur habitat renforce leur conviction. Ils deviennent ainsi propriétaires d'un chez-soi radicalement différent de celui prôné par la sédentarité. Néanmoins, la propriété reste dans cet habitat une nécessité. En effet, le sentiment du chez-soi passe également par une appropriation physique des lieux. Souvent, dans cette forme d'habitat l'auto construction et l'appropriation spatiale de l'habitat est très important. En effet, afin d'être le plus minimal possible et d'avoir un habitat répondant pleinement à une façon d'habiter très subjective et personnelle, le nomade roulant élabore des stratégies spatiales dans son véhicule.

[51] Témoignage de Sandrine, doctoratsauvage, Echelleinconnue.net [en ligne], 2019 [consulté le 9 decembre 2020] < http://makhnovtchina.org/kino.php?gabarit=plyr-master/lecteur/lecteur >

[52] LIDZ Jane , *Maisons sur roues*, Editions Chêne / Hachette, 1980 page 10

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Par exemple, Alizée et Yoann ont choisi de vivre et travailler en itinérance avec pour seule philosophie "Fais le toi-même" la base du low-tech. A travers leur mode de vie, ce couple prône une vie qui s'affranchit du toujours plus, et ils choisissent de tourner le dos au tout jetable.

"Vivre dans un camion t'amène à repenser ton rapport à ta consommation d'eau, d'électricité et de nourriture. Tu te poses la seule question qui compte : de quoi ai-je vraiment besoin ? Le fait d'être rationné en terme d'espace et d'énergie te force à aller à l'essentiel" [53]

Leur camion en est d'ailleurs l'image. Ils choisissent un ancien camion de pompier d'un petit village autrichien, de 1986, rempli d'histoire en plus de ça.
"On voulait un vieux camion avec une mécanique simple et hyper costaude. On n'y connaissait rien, on a tout appris. Quand tu as une panne avec un véhicule neuf, ça te coûte tout de suite une fortune. Là, quand il y a un problème, on met les mains dans le cambouis pour repartir." [54] Rénover un ancien véhicule, au lieu de l'envoyer au rebut, a un réel intérêt écologique, mais aussi économique. Le faire soi-même, leur permet de faire des économies, mais c'est également une satisfaction personnelle de pouvoir oublier la case achat, pour pouvoir être capable de se débrouiller soi-même. C'est ainsi qu'ils aménagent leur camion avec cette stratégie du faire soi-même, qui est propre à eux, qui encourage leur sentiment de chez soi.
Pascal Amphoux et Mondada Lorenza expliquent comment ce sentiment se construit subjectivement. *"C'est un caractère d'unicité qu'on attribue au chez-soi par l'auto référence : le chez-soi est traversé par plusieurs niveaux de réalité, certains étant plus pertinents, fait ressurgir des dimensions organisatrices que chacun compose par sa personnalité : jeu de couleurs, association, odeurs, rapports volumétriques, ouvertures ou fermetures, transparence, opacité, si le sentiment du chez-soi est unique, il peut néanmoins y avoir des conditions d'émergence."* [55]

A l'intérieur du camion, ils construisent donc leur bulle de confort propre à eux. La chaleur du poêle à bois est ce qui caractérise pour eux leur confort d'hiver, mais

[53 et 54] Témoignage d'Alizée de l'association Chemin de Faire

[55] AMPHOUX Pascal / LORENZA Mondada, *Le chez-soi dans tous les sens*, Editions Architecture et Comportement, 1989, vol 5 (n°2) pages 135 à 152

Figure 20 et 21 : Habitats mobiles de Yoann et Alizée
Source : http://cheminsdefaire.fr/

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

il rappelle aussi le lieu d'un foyer. L'aménagement intérieur est créé grâce à de vieux meubles en bois, remplis de rangements pour optimiser l'organisation au sein du logement. Eux aussi, par leur matérialité font surgir un sentiment de bien-être comme si les meubles avaient déjà une histoire. De plus, des stratégies d'optimisation d'espace sont créées. Des caisses de rangement servant de canapé, puis sont transformées le soir, en lit. Mais comme nous le verrons dans une prochaine partie, ces stratégies sont possibles avec tout autres véhicules, de façons différentes et subjectives. Surtout lorsque l'habitacle sert à la fois d'espace de travail et de vie.

Être propriétaire, dessiner son propre confort

Devenir propriétaire par l'acquisition de son véhicule, semble alors nécessaire afin d'avoir une réelle liberté de manœuvre, afin de construire son propre chez-soi par l'auto référence. Malgré, la forme minimaliste de l'habitat, les habitants sont créateurs de leur propre logement, et on y retrouve à chaque fois leur identité. La notion de confort semble également importante pour se sentir chez-soi, en étant en itinérance. Et c'est cette appropriation qui en est la source. **"C'est une bulle de confort chez nous notre cocon"** [56] L'habitacle du camping-car est un réel habitat pour ses habitants. Sa spatialité, souvent ouverte, ne forme qu'une et même pièce mais en réalité elle se multiplie par la diversité des fonctions. *"Une même pièce, tour à tour haute et basse, grande et petite, ouverte à tous ou privée, en vaut plusieurs. Les constructions les plus réussies sont pluridisciplinaires : on ferme un rideau pour faire une chambre, on fait glisser les côtés d'un coffre pour faire une couchette, on abaisse la paroi arrière du camion pour faire une véranda"* [57]

Le camping-car, est un lieu aux appropriations multiples, mais il est aussi le lieu de vie intime du nomade. Pourtant, la carrosserie n'est qu'une enveloppe précaire et légère, en résine, polyester ou aluminium. Mais elle sert de véritable abri aménageable, et appropriable afin de se sentir chez-soi. Néanmoins, cette intériorité est en constante relation avec l'extérieur. Les habitants vivent à l'intérieur par l'extérieur. C'est ce qui témoigne de la singularité de ce foyer. Mais, il est très influencé par la saisonnalité. En effet, il devient presque vulnérable par les écarts de température d'hiver en été. Et son lien, pourtant essentiel avec la vie extérieure, doit être adapté. La vie extérieure participe pourtant aux rouages de ce mode de vie. Par exemple, le foyer, lieu de cuisine, se situe aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. Mais les Néo-nomades s'adaptent, et l'intériorité du foyer prend plus d'importance en hiver. Par exemple, Alizée avait pour seule exigence, une grande baie vitrée pour pouvoir admirer le paysage depuis son salon ou son lit. Elle leur permet même en hiver d'avoir un réel lien avec l'extérieur. Elle leur permet aussi de faire rentrer la chaleur du soleil dans l'habitacle. Puis, lorsque la fraîcheur du soir approche, il se renferme par un dispositif de volet, qui isole aussi bien du froid, qui les protège du vis-à-vis. Comme on le détaillera par la suite, la notion du chez-soi, pour certains, ne s'arrête pas aux limites de l'habitacle intérieur. De part la minimalisation de l'intérieur, l'extérieur devient vers les beaux jours, et parfois même en hiver, un lieu de vie. Il devient lieu du foyer, de la cuisine, de la salle à manger, ou encore jardin extérieur personnel. Dans ce logement, les seuils intérieurs/extérieurs, intimes/publics, sont alors le dessin d'appropriation personnel et subjectif de l'espace qui permet de se sentir chez soi.

[56] Témoignage sur le questionnaire en ligne, Corinne 49 ans

[57] LIDZ Jane , *Maisons sur roues*, Editions Chêne / Hachette, 1980 page 11

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 22: Le temps du printemps, Photographie de Ferjeux van der Stigghel du laboratoire Forum Vies Mobiles, projet noLand's man

Figure 23 : Le temps de l'hiver, Photographie de Ferjeux van der Stigghel du laboratoire Forum Vies Mobiles, projet noLand's man

2.2.2 Des seuils du chez-soi par le prolongement de l'intime, vers une appropriation de l'espace public.

Des seuils du chez-soi

Tous les jours, nous franchissons sans cesse des espaces privés, qui nous sont intimes comme l'espace de la maison, pour aller vers des espaces publics, lieux de travail, transports en commun, ou encore commerces. Sur cette trajectoire, notre espace mental franchit des seuils. Le seuil est souvent représenté par le passage d'un espace à un autre. Il peut malgré tout prendre plusieurs formes : l'interface de l'espace que l'on s'apprête à franchir, ou son «entrée», une limite, un espace de transition, ou un espace intermédiaire entre deux autres espaces, ce qui induit une sorte de hiérarchie entre les espaces «définis» du privé au public. Franchir un seuil, peut aussi s'apparenter à un franchissement mental du public vers le privé. Ou inversement, même s'il n'est pas matérialisé, ce franchissement pouvant être rendu perceptible par l'urbanisme, l'architecture, le paysage, l'appropriation des espaces par l'individu, ou quelque chose de plus immatériel et seulement perceptible. De plus, ces seuils peuvent être vécus différemment, et assimilés à différents degrés d'intimité ou de public, suivant la perception des usagers. Ainsi, le mode de vie du camping-car interroge cette question de seuil. Sphère intime, relevant du chez-soi, on se demande quels seuils existent entre cet espace privé et l'espace public, du lieu de stationnement. En effet, à première vue, on peut percevoir très peu de seuils, puisqu'une fois la porte ouverte, on se trouve directement sur un espace public, lorsqu'il est stationné hors d'un terrain privé. Néanmoins, l'appropriation de cet espace génère une diversité de seuils propres à chaque habitant nomade. On s'interroge alors, de quelles façons sont vécus ces différents seuils par les habitants nomades, de l'espace public au camping-car à travers la cellule intérieure, la porte, le déballage à l'extérieur, le stationnement et son environnement ? Comment ces seuils font ressentir le fait d' être chez-soi ?

"L'effet tampon, dans sa dimension d'espace/temps transitoire entre les différentes sphères de notre existence, met aussi en avant le caractère de centralité de l'automobile dans l'activité quotidienne. [...] Tout comme le logement, elle permet tout d'abord cette différenciation par la mise en place de barrières, et de portes, symboles du seuil, qui marquent le passage entre un dedans et un dehors, la frontière entre moi et autrui. Opportunité de contrôle, et de maîtrise tant sur le véhicule, les objets, les interactions, les choix, que sur l'espace intérieur et extérieur.""l'image d'un lieu d'intimité profonde et celle d'un lieu de rencontre, d'ouverture, de partage et de liberté, une fenêtre, une bulle ouverte sur le monde" [58]

Par l'élaboration d'un questionnaire en ligne, j'ai souhaité relever le ressenti de ces habitants nomades. Cette notion est compliquée à communiquer à l'oral ou à l'écrit, et elle est plus facilement observable sur le terrain, au contact de ce mode de vie, pour pouvoir percevoir le vécu, les gestes et les habitudes de ces personnes. Néanmoins, cette période ponctuée de confinements ne me le permet pas. Néanmoins, il me semblait important de le retranscrire et de le compléter avec mon vécu, mon observation parfois inconsciente de ce mode de vie depuis plusieurs années, afin de nourrir et de retranscrire au mieux, l'habiter mobile.

[58] DUBOIS Nicolas, et MOCH Annie, l'automobile : un autre chez-soi [en ligne], Villes en Parallèle 32 (1): 185-91, 2001 [consulté le 05 juin 2020] <https://www.persee.fr/doc/vilpa_0242-2794_2001_num_32_1_1339?q=chez+soi>

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les seuils du chez-soi, entre intimité et publicité, intérieur et extérieur

Le chez-soi par la construction et l'appropriation intérieur de l'habitat mobile

La porte, le seuil de communication entre l'intérieur et l'extérieur

Des appropriations extérieures par le prolongement des pratiques du foyer, sur un espace public

Les interstices de l'espace public sont source d'interactions sociales, constituant des seuils de la relation au chez-soi.

Un autre chez-soi...

Figure 24 : La représentations des seuils entre intime et public. Production personnelle.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'intérieur du foyer, des seuils de l'intimité : une appropriation qui crée l'impression d'être chez-soi

L'espace de la cellule du camping-car est l'espace du lieu de vie, d'échange. Tel que le dit Michel de Certeau,[59] la part active de l'habitant dans son logement se définit par l'élaboration de son cadre de vie par l'appropriation de l'individu, ce qui définit le «chez-soi». Comme nous l'avons dit précédemment, le foyer du camping-car est souvent le reflet du sentiment du chez-soi pour l'habitant nomade. Malgré le fait, qu'il stationne sur des lieux publics, l'intimité au sein du foyer est très présente. Cette intimité est l'expression du dessin de différents seuils. Mais quels sont-ils au sein du logement ?
Ces seuils peuvent être mis en exergue lors de moments de rencontre sociale. Premièrement, j'ai pu remarquer par ma pratique, que lorsque les personnes se connaissent peu, si le temps le permet, ce sera en générale dehors que l'échange se crée. Il se crée par l'installation extérieure de fauteuils et d'une table. Les parois elles-mêmes du camping-car marquent un cloisonnement entre deux espaces, celui intérieur et extérieur, afin de garder intime l'espace de la cellule.
Il arrive aussi que les moments de sociabilité se passent à l'intérieur du foyer. Néanmoins, sont-ils aussi présents que dans un logement sédentaire avec les espaces de transition, tels que le couloir, l'entrée, les sas ? Dans un espace minimaliste, les espaces intermédiaires sont un enjeu primordial car ils permettent de comprendre la façon dont les personnes vivent dans l'espace, mais aussi par l'espace.

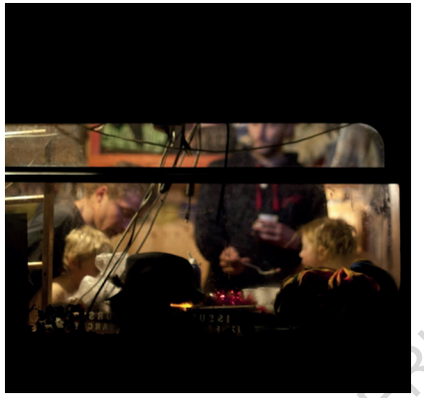
Dans cet espace très minimaliste, après avoir passé le seuil de la porte, on se trouve directement confronté à l'espace du salon. Celui-ci prend une part importante dans le logement. Dans le logement mobile minimaliste, les seuils ne sont pas physiques, mais vécus simplement. Il semblerait qu'il y ait rarement d'espace de cloisonnement intérieur. Pourtant, dans un habitat sédentaire, les cloisons sont utilisées pour cacher le lieu intime de la chambre et du lit, par exemple. Et même lorsqu'il y a la possibilité de cloisonner l'espace, par une porte séparative

[59] AMPHOUX Pascal / LORENZA Mondada, *Le chez-soi dans tous les sens*, Editions Architecture et Comportement, 1989, vol 5 (n°2) pages 135 à 152

de l'espace "chambre" à celui du salon/cuisine, celle-ci est très peu utilisée. Ainsi, on comprend que la continuité visuelle des autres espaces est très présente, et lorsqu'on ouvre sa porte, on ouvre alors son foyer, son salon, lieu d'échange et de sociabilité autour d'une table, mais aussi l'espace de la chambre, lieu plus intime. Le peu de seuils intermédiaires intérieurs fait du camping-car un lieu vécu pleinement, il est un seuil lui-même où le sentiment du chez-soi est exacerbé.

"Une fois à l' intérieur, j' oublie où je suis stationnée!" [60]

Pourtant, l'extérieur est tout autour et direct, et il peut être vite ressenti depuis l'espace intérieur du logement. Par celui de la fenêtre par exemple, qui est très souvent équipé d'une multitude de protection, tels que les rideaux, moustiquaires, des volets occultants. Autant de protections qui permettent de se préserver de l'espace extérieur, des vis-à-vis, permettant la préservation du chez-soi. **"Une fois tout fermé, nous sommes bien isolés de l'extérieur"** [61]



[60] Témoignage sur le questionnaire en ligne Mélina, 26 ans

[61] Témoignage sur le questionnaire en ligne Manue 53 ans

Figure 25 : Le seuil de la fenêtre. Photographies de Ferjeux van der Stigghel du laboratoire Forum Vies Mobiles, projet noLand's man

Figure 26 : Le seuil de la porte. Photographies personnelles

Quels sont ces seuils habitables ? transition intérieure vers l'extérieur

L'espace intérieur est alors assez ouvert et perméable, il l'est aussi souvent vers l'extérieur. On constate alors que les ouvertures sont à la fois les plus intimes des seuils entre l'extérieur et l'intérieur, mais aussi les premiers seuils entre l'intérieur et l'extérieur. Et ce seuil lié au cadre de l'extérieur est plus ou moins approprié et plus ou moins transparent selon les habitants.

La porte

Plus précisément, je vais parler du seuil de la porte. Très présent physiquement, le fait de franchir la porte constitue indéniablement une étape entre le public et le privé, une étape de plus pour se sentir chez soi. Dans un camping-car, elle est la plus grande ouverture physique avec le dehors. Elle est à la fois le seuil le plus intime du logement et un seuil donnant sur l'extérieur et l'espace public. Continuité de la cloison pour se retourner sur l'intérieur, barrière aux vis-à-vis, lieu où s'exercent des actions en lien avec l'extérieur, point d'observation de ce qu'il se passe

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

à l'extérieur, les usages sont multiples et la perception de ce seuil varie suivant les personnes. D'un point de vue général, lorsque la température extérieure le permet, j'ai constaté que la porte reste souvent ouverte. Elle est pour les habitants, la relation à l'espace extérieur, par son paysage, mais aussi les bruits de la ville ou de la campagne. Cet accès extérieur est effectivement le point pivot des interactions sociales et de la rencontre avec l'autre. Elle peut néanmoins être occultée par différents procédés tels que des rideaux, moustiquaires qui marquent un filtre visuel avec le vis-à-vis extérieur. Nous pouvons alors nous intéresser aux variations de ces appropriations de la fenêtre, et nous demander s'il s'agit du dernier seuil de l'intime, ou du premier seuil vers l'espace public ?

"S'adapter à ce nouvel espace, parce que c'est une nouvelle intimité, on peut être surpris lorsqu'on ouvre la porte ou les rideaux et tombe sur la dame d'en face qui sort de son camping-car en petite culotte, et oui il faut aussi s'habituer à ça (rires)." [2][62]

Le déballage extérieur : sous l'auvent

"Tu penses que c'est possible de déballer ici ?" [63]

Cette interrogation, je l'ai souvent entendue. Les camping-caristes ont la nécessité de s'approprier l'espace extérieur comme s'il constituait une pièce supplémentaire du logement. A la fois cuisine extérieure, par un barbecue qui permet de ne pas enfumer le lieu réduit de la pièce de vie, utilisé en toute saisonnalité. Mais aussi salle à manger ou salon, les chaises pliables sont alors installées, ainsi qu'une table pour y manger selon la saisonnalité. Quand les beaux jours arrivent, elle peut également servir de douche, par un robinet extérieur ou encore de buanderie, lieu de lessive où l'on étend le linge sur un fil. Cet espace est délimité par deux plans horizontaux. Celui du tapis lorsque le stationnement se situe sur une matérialité poussiéreuse. Et l'auvent, protégeant du soleil, et qui marque comme un parvis sous lequel on se sent en sécurité. Le déballage de ses affaires marque

[62] Témoignage sur le questionnaire en ligne Virginie 46 ans

[63] Témoignage sur le questionnaire en ligne Joaquim 63 ans

Figure 27 : L'appropriation extérieure. Photographie personnelle

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

un réel seuil entre public et privé. Il est cependant très influencé par l'espace, la saisonnalité et par le lieu de stationnement. En effet, sur certains parkings, il est interdit de sortir la moindre affaire. En somme, ces habitants exposent leurs activités privées et parfois intimes de l'habiter sur un espace public. Néanmoins, le sentiment de chez-soi et l'appropriation des espaces ne dépendent pas forcément du niveau d'intimité de ces espaces. En effet, pour Mélina, son extérieur, c'est son extérieur à elle, avec ses affaires, elle s'y sent comme chez elle, comme une terrasse de jardin sur laquelle elle prend son café tous les matins. Malgré les vis-à-vis, ou le fait d'être sur un espace dont elle n'est pas propriétaire, ça ne limite pas son sentiment de se sentir chez elle. L'espace de son logement s'étend à ce seuil habitable. Et son appropriation d'ailleurs renforce ce sentiment du chez-soi. Elle explique qu'elle y étend son linge, visible lui aussi de tous, mais que beaucoup font la même chose, donc ça constitue ainsi la norme.

"Ne croyez pas que je me sente à l'étroit et je me contente de peu. Auvent ouvert avec table et chaises, fauteuil relax, BBQ." [64]

Figure 28 : L'appropriation extérieure. Photographie de Julie

[64] Témoignage sur le questionnaire en ligne Manu 48 ans

Le stationnement et ses interactions :

Le sentiment de chez-soi naît aussi avec le sentiment d'appartenance à un groupe de voisins, et avec les liens qui sont créés entre habitants. Cela est aussi vrai pour l'habitat nomade. En effet, le lien au voisinage est extrapolé à travers le stationnement, et la perméabilité de l'espace public entre les camping-cars. Les seuils sont sûrement moins présents que dans l'habitat pavillonnaire par exemple, ne constituant pas une barrière pour les usagers.

De plus, le choix du positionnement est révélateur également d'interactions plus ou moins fortes ou voulues. En effet, lors du questionnaire en ligne, Marie nous fait le récit d'échanges entre voisins se trouvant sur le même lieu de stationnement. Elle explique une réelle volonté de solidarité entre camping-caristes et la volonté de discuter et de créer la rencontre. La perméabilité des seuils est un réel moteur pour créer cette sociabilité de cette vie de communauté qui la ravit. On observe ici que c'est la présence du voisinage même s'il est temporaire, qui crée la sociabilité des lieux. On constate effectivement un renouvellement constant du voisinage, des interactions et de l'entourage social.

Néanmoins, il n'y a pas de sociabilité sans personnes avec qui socialiser, cela tombe sous le sens, mais cela va plus loin. Car ce sont ces personnes précises qui créent le sentiment du chez-soi dans un lieu, avec qui l'habitant a développé des liens plus ou moins forts. Il se génère en se croisant juste à côté d'une porte, en mangeant dehors ou encore en se promenant sur le lieu de stationnement, et en sympathisant.

J'ai constaté que le parking est un lieu où l'on se croise en sortant de chez soi, mais aussi un lieu où l'on discute des véhicules, de mécanique, de nouveaux lieux à visiter. Le fait que le voisinage et le lieu de stationnement se renouvellent constamment est créateur de rencontres. Comme on a pu le voir précédemment, le sentiment d'appartenir à une communauté, à un voisinage constitue déjà un premier chez-soi, peu importe

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

le lieu où il se matérialise. Cette réflexion se veut être vraie dans l'autre sens. Beaucoup témoignent que le sentiment de se sentir chez-soi s'arrête lorsque la proximité avec l'autre est trop présente.

"Ce n'est pas le lieu qui influence, mais la quantité de gens autour de nous. Si nous sommes seuls, nous allons profiter de l'extérieur, s'il y a plein de monde, plutôt à l'intérieur." (.....) [65]

Ainsi, la sociabilité peut influencer le sentiment du chez-soi, à travers le fait d'habiter les différents seuils vécus.

"La proximité minimum 3m et le respect de chacun, avoir de bons voisins pour parler, jouer et partager de bons moments" [66]

[65] Témoignage sur le questionnaire en ligne
Laëtitia 27 ans

[66] Témoignage sur le questionnaire en ligne
Philippe 46 ans

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La cohabitation, source de construire une prolongation du chez-soi

Figure 29 : Plan habité d'une aire de camping-car et ses interactions
Production personnelle

2.2.3 Les lieux de stationnement influencent-ils l'habiter ?

“Je suis partout chez moi, ça c’est être libre” [67]

L'habitat du camping-car se caractérise surtout par le fait de stationner. Le lieu du stationnement comme on l'a dit auparavant constitue un réel seuil approprié par les habitants et générant le sentiment du chez-soi. Alors que nous pourrions croire que ce sentiment se limite à un même espace, et une même localité, comme dans l'habitat sédentaire, ce sentiment pour beaucoup se développe depuis le lieu de vie du camping-car, mais en rayonnant vers l'extérieur, sur les lieux d'arrêts et de stationnements. L'ancrage n'a donc pas besoin d'être matériel et ancré par des fondations, ressentir le fait d'être chez-soi est amplement suffisant.
Néanmoins, le stationnement peut prendre diverses formes et être un facteur d'influence de l'habiter. En effet, à la question : pensez-vous que les différents stationnements influencent votre façon d'habiter et de vivre à l'intérieur ou à l'extérieur de votre habitat ? (Selon, si c'est un parking, une aire, un stationnement sauvage etc...) Les réponses sont unanimes : La réponse est oui.

Les lieux de stationnement influencent énormément l'habitation à la fois intérieure et extérieure des camping-caristes. Cela crée de réelles mutations de l'habiter dans des temporalités courtes, dues à une spatialité changeante. Les différents seuils exposés précédemment sont soumis à la spatialité des stationnements. En conséquence, se sentir chez-soi est très influencé par le stationnement. En effet, comme on le comprend, avec les affirmations des personnes interrogées, il y a la notion de s'adapter tout le temps à l'environnement dans lequel ils se trouvent. Lorsque le stationnement se trouve en ville, sur ce que l'on appelle un parking, on constate une grande intériorité de l'appropriation dans l'espace du camping-car.

Domi explique que les limites pour se sentir chez elle, se trouvent aussi par les limites imposées par le stationnement. Lorsqu'il s'agit

[67] Témoignage sur le questionnaire en ligne Joaquim 63 ans
[68] Témoignage sur le questionnaire en ligne Manue 53 ans
[69] Témoignage sur le questionnaire en ligne Anne, 61ans Alain 64ans
[70] Témoignage sur le questionnaire en ligne Philippe 46 ans
[71] Témoignage sur le questionnaire en ligne Lilian 42ans

“Nous ne nous étalons pas beaucoup en général, mais nous respectons de toute façon les réglementations. Donc oui, les stationnements influent sur notre manière de faire.” [68]

“Oui. Dans les bons spots, on s’étale moins, on reste discret.”
“Bien sûr. On s’adapte selon les emplacements.” [69]

“Oui bien sûr... on ne se sent pas aussi bien sur un parking de supermarché que dans la nature. Niveau sécurité ça varie aussi selon le lieu.” [70]

«Bien sûr si vous vivait en ville c’est moins confortable pour le bruit le mieux c’est en sauvage tout en respectant la nature et les autres” [71]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

d'un parking classique, le dessin au sol dessine alors la limite où elle se sent chez elle. L'usage de l'espace extérieur est alors inexploité. De plus, on remarque une certaine forme de retenue de l'habiter, par le respect de l'autre. Cet autre est à la fois la ville et les institutions, pour ne pas être chassé ou réprimandé, mais ce sont aussi des riverains.

Quelle adaptabilité ? Liberté - sécurité : deux sentiments pour deux pratiques.

On peut cependant percevoir qu'une identité du mouvement existe, à travers *"le partage de valeurs liées à la liberté de stationnement et à des arts de faire au quotidien, qui sont centrés sur la façon de stationner, d'occuper l'espace et de partager cet espace avec les autres membres du groupe social."* [71]
Lors de vos stationnements où se situent vos limites spatiales et mentales pour que vous vous sentiez chez vous ? *"L' insécurité est le plus gros facteur. Et de la verdure pas entasser les uns sur les autres."* [72]

De plus, les lieux de stationnement sont influencés par les sentiments de liberté-sécurité. « *Ce sont paradoxalement des individus qui ont des stratégies de stationnement assez élaborées ou conscientisées, qui semblent à priori leur permettre de trouver leur place dans des contextes variés* » [73]

En effet, ces sentiments sont subjectifs aux personnes qui les ressentent mais souvent ils s'expriment par une recherche de densité du tissu territorial, mais également du nombre de camping-cars sur place, créant une identité de groupe, une communauté qui ne peut pas être attaquée. Mais parfois, comme en témoigne le sondage, le fait de stationner en ville, par exemple, ne génère pas de sentiment de sécurité et de bien-être.
Les parkings, les aires permettent néanmoins une réelle connexion avec des activités vitales ou professionnelles afin de se connecter aux réseaux et aux fluides. Néanmoins, tisser du lien par l'habitat avec la nature, permet aux habitants nomades une certaine liberté des appropriations de son logement. Comme on l'a dit auparavant, il semble essentiel à travers ce mode de vie de se déployer à l'extérieur pour pouvoir bien vivre.

[71] et [72] et [73] DODIER Rodolphe, *Habiter comme un camping-cariste : de l'art d'être mobile et de stationner au quotidien* [en ligne], Mondes du Tourisme, no 14, 2018. [Consulté le 25 avril 2020] <https://doi.org/10.4000/tourisme.1579.>

"Si c'est une aire avec juste une micro place de parking, on ne reste que le temps de dormir." [74]
Ainsi, lors du stationnement, le nomade doit s'adapter à son environnement, aux réglementations des lieux, mais le choix de son environnement est alors très important et générateur de pratiques de l'habiter radicalement différentes.
"Bien sûr ! On ne vit pas de la même façon suivant la possibilité que l'on a avec l'environnement" [75]

[74] Témoignage sur le questionnaire en ligne Corinne 49 ans
[75] Témoignage sur le questionnaire en ligne Manue 53 ans

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le stationnement influence-t-il l'habiter ?

Figure 30. Stationnement sauvage en pleine nature. Photographie de l'association Chemins de faire

Stationner de façon sauvage signifie trouver des lieux informels, souvent hors des villes, dans l'espace rural et naturel afin d'être libre de l'appropriation de l'espace

Figure 31. Camping payant, Photographie personnelle Merville France-ville

Camping privé où l'espaces naturelles est la priorité. Il n'y a donc pas de limites aux emplacements, l'appropriation est donc possible

Figure 32. Aire naturelle payante. Photographie personnelle

Les aires naturelles sont des espaces payants qui fonctionnent comme un camping, mais avec la libérté de stationner dans un espace privé naturel. Le stationnement est donc libre dans l'appropriation

Des seuils de l'habiter : un stationnement sauvage

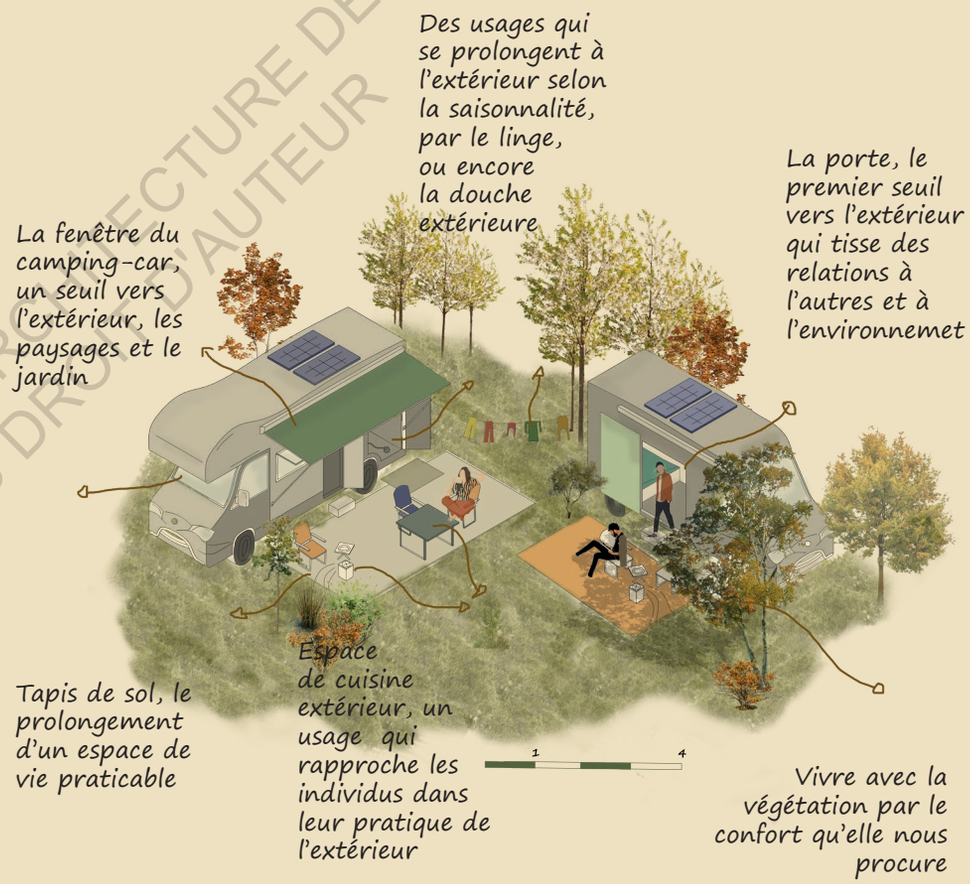


Figure 33. Les seuils de l'habitat mobile sur un stationnement sauvage, sans limite, dans la nature. Production personnelle

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
CE DOCUMENT EST SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Des exemples de stationnements....

Figures 34 et 35. Aire publique et payante dans la commune de Hérouvillette. Photographies personnelles.

Les aires municipales qu'elles soient privées ou publiques sont fait pour les camping-cars. Ainsi l'appropriation y reste possible malgré la restriction de l'espace. Ainsi, par le phénomène d'entre -soi, on remarque l'ouverture des portes et un sentiment de sécurité, néanmoins la supérficie des emplacements limite l'appropriation.

Figure 36. Parking pour les camping-cars dans la commune de Honfleur. Photographie personnelle.

Figure 37. Parking du bas chantennay à Nantes. Photographie personnelle.

Les parkings en ville, que le stationnement soit formelle ou informelle, limitent l'appropriation des usagers. On remarque divers stratagèmes tels que la fermeture des rideaux. A travers ces dispositifs, on peut deviner le sentiment d'insécurité de stationner en ville

.... Des seuils de l'habiter sur une aire publique

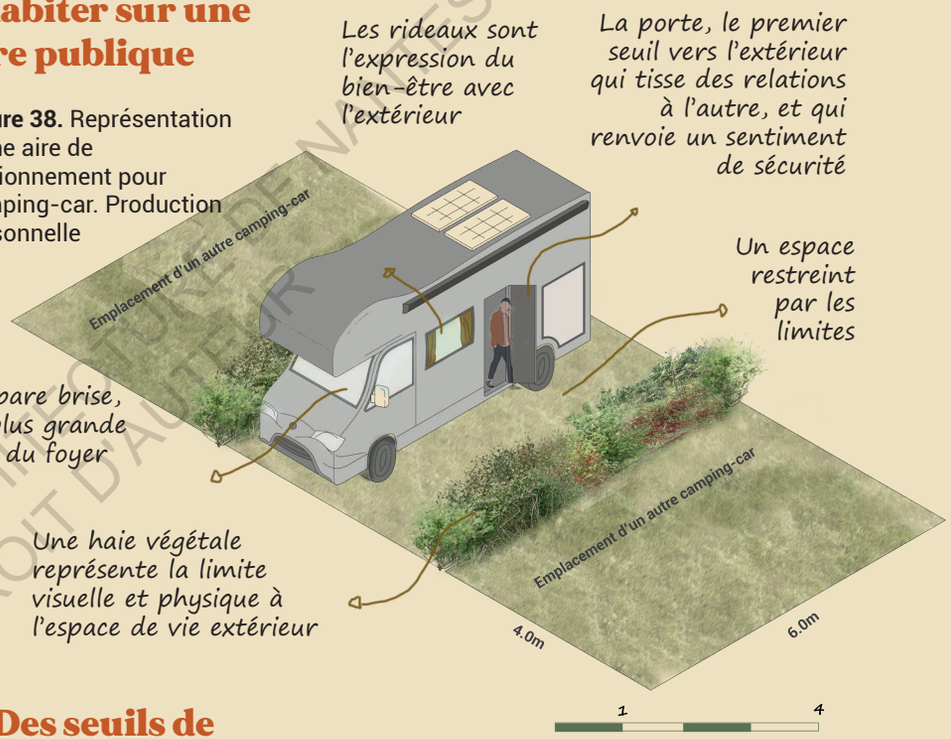


Figure 38. Représentation d'une aire de stationnement pour camping-car. Production personnelle

... Des seuils de l'habiter sur un parking en ville

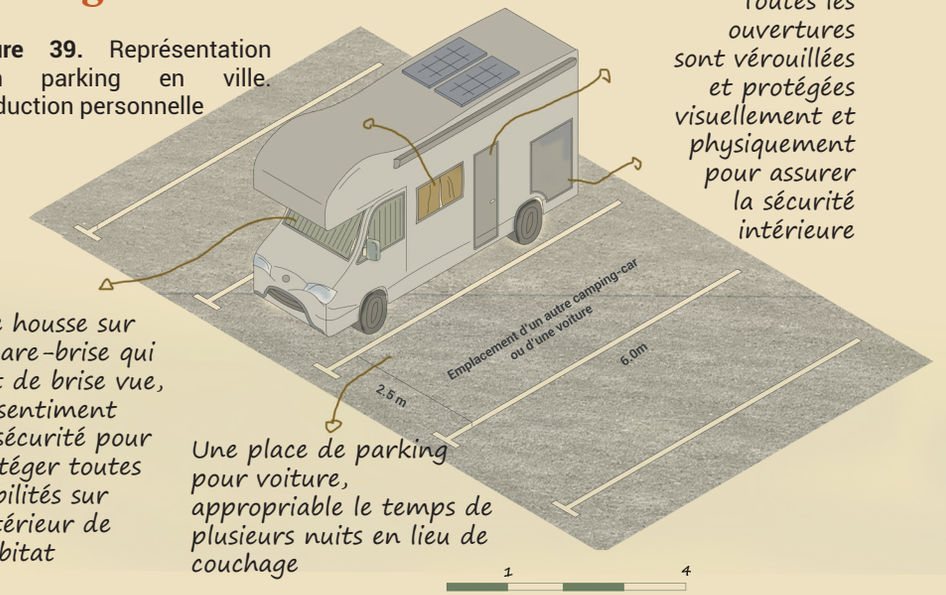


Figure 39. Représentation d'un parking en ville. Production personnelle

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2.2.4 Une relation forte aux paysages : la dernière échelle de l'appropriation chez-soi

«Être en face d'un beau paysage" [76]

Par son stationnement, le positionnement du camping-car est un choix voulu et la plupart du temps anticipé. "La maison roulante est orientée, selon la lumière, l'ombre, les relations à la ville et aux groupes, la chaleur, les courants d'air». Il dialogue constamment avec son environnement, avec la saisonnalité, avec la course du soleil et avec les paysages qui l'entourent.

"Le lieu, la vue peut changer tous les jours. Je suis beaucoup plus à l'extérieur et en rythme avec la nature, les saisons, le soleil..." [77]

Par sa relation forte avec l'extérieur, ce mode de vie crée un dialogue important avec la nature. Le véhicule se positionne alors en fonction de l'ensoleillement mais aussi en fonction du paysage qu'il a devant lui. Beaucoup considèrent le territoire et les paysages comme leur jardin à eux. Cette appropriation est en réalité très peu physique, ils se contente de poser leur chaise pour être à l'air libre immergés dans la nature. C'est alors une relation mentale qui s'établit. Comme l'explique Poulain, *" c'est la beauté du tableau qui se présente aux yeux des campeurs à laquelle ceux-ci vont être sensibles ou la puissance fascinante des éléments naturels que sont le feu, la pluie, l'orage ou bien encore les vacances qui tiennent une place particulièrement importante dans la littérature du camping"* [78]

Ainsi, nous comprenons à travers cette citation, que vivre en camping-car, c'est alors accepter de vivre à l'extérieur. Et c'est souvent un choix voulu. Les Néo-nomades s'approprient réellement l'espace naturel et ses paysages, les considérant comme le prolongement de l'habitat. Ce nouveau modèle de vie représente pour eux une rupture avec le modèle de la vie en ville. Ainsi, le rapport aux paysages est extrapolé dans leur ressenti. Cet habitat leur permet enfin de venir à la rencontre du territoire, de sa nature, et de ses paysages.

"Le paysage a été inventé par des citadins, et des intellectuels venant de la ville et qui pouvaient mettre une distance entre eux et le paysage. C'est cette distance qui permet de voir la nature comme un objet différent de soi. C'est une invention des gens de la ville par différence avec ceux de la campagne où "on travaille tout le temps."" [79]

"On vit dans une petite maison avec toutes les commodités d'aujourd'hui [...] dans le plus grand jardin du monde" [80]

Dans les témoignages récoltés, beaucoup m'ont parlé de la nature, alors que mes questions étaient au contraire plus dirigées sur la relation à l'urbain. Plus de la moitié affirme stationner de façon sauvage, c'est-à-dire dans des endroits pas prévus à cet effet, et souvent dans des endroits dit justement "sauvages", éloignés de l'urbanisation. Néanmoins, il ne faut pas oublier que pour beaucoup de nomades, l'habitat roulant est le lieu d'habitacle, mais aussi le lieu qui le relie à son travail. Parfois, celui-ci est immergé dans des lieux ruraux, connectés à la nature, et parfois le nomade doit vivre en ville, lieu de la sédentarisation où la différence des modes d'habiter crée stigmate et contrainte.

Figure 40. Relation a l'environnement. Source : groupe facebook «vivre en camping-car à l'année » et photographie personnelle

[76] Témoignage sur le questionnaire en ligne Domy, 61 ans
[77] Témoignage sur le questionnaire en ligne Corinne 49 ans
[78] POULAIN France / POULAIN Elisabeth, *L'esprit du camping*, Editions Cheminements. collection l'esprit de la création, 2005, 311 pages
[79] POULAIN France / POULAIN Elisabeth, *L'esprit du camping*, Editions Cheminements. collection l'esprit de la création, 2005, 311 pages, page 19
[80] Témoignage sur le questionnaire en ligne

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2.3. Une confrontation culturelle des modes d'habiter sur le territoire, commune, région, pays

Ce mode de vie itinérant s'ancre à l'échelle du chez-soi, mais il est mobile à l'échelle du territoire. Il se déplace, stationne pour une nuit ou plusieurs. Mais il faut rappeler que l'habitacle du camping-car, permet aux habitants roulants de suivre ou d'aller chercher l'emploi, autant que de le quitter à tout instant. Cet habitat suit les déplacements professionnels connectés à l'espace urbain, comme par exemple des artistes, intermittents et techniciens du spectacle qui exercent presque essentiellement en ville. Ainsi, l'espace de la ville leur permet souvent d'être connectés aux possibilités professionnelles qu'offrent l'espace urbain, mais aussi aux réseaux de la ville, notamment aux fluides.
Néanmoins, ce mode de vie se confronte à un espace urbain dense et exigeant. Les pratiques d'habiter sur ce territoire sont multiples, accentuant une politique exigeante pour ces travailleurs itinérants. Ils sont obligés de se stationner dans des espaces autorisés pour les camping-cars, mais on constate souvent que cette réglementation les pousse à stationner dans des lieux informels et surtout gratuits. Ils développent ainsi de réelles stratégies d'appropriation de déplacement et de stationnement. Elle peut être à l'échelle de la personne ou de la famille. Ainsi, dans cette partie, on va s'intéresser aux politiques urbaines réalisées par les municipalités en comparant deux échelles de villes. A quel stationnement ont-ils réellement accès ? Et quel est le ressenti de ces habitants nomades stationnant dans cet espace urbain rempli de réglementations et d'exigences face à ce mode de vie ?

Figure 42. Photographie personnelle

2.3.1 Cohabiter, c'est politique

"Comment faire cohabiter en un seul homme, plusieurs lieux ? Comment les concilier s'ils sont contradictoires ? Comment en déposer les écartements, s'ils s'opposaient ? Comment l'être, à la fois, un et multiple ?" [81]
Vivre en habitat mobile au sein d'une ville, presque essentiellement sédentaire, pose la question de la cohabitation entre les différents modes d'habitats. Olivier Lazzarotti pose alors la question de la construction d'une identité personnelle qui se définirait par l'altérité de l'autre. De ce fait, l'acte de se construire personnellement en itinérance, c'est se construire à travers des lieux et des territoires, en constante corrélation avec ces habitants et ceux d'ailleurs. La mondialisation, notamment, accentue ce phénomène, puisqu'elle produit à la fois de la distanciation et du rapprochement, construisant un monde à la fois local et mondial. *"La construction de chaque habitant intègre donc les autres, en même temps qu'elle participe à la leur."* [82]
La cohabitation au sein même des territoires devient donc essentielle. Alors qu'en est-il pour ces hommes mobiles vivant dans un

[79] LAZZAROTTI Olivier, *Habiter La condition géographie,* Edition Belin, collection Mappemonde, 2006, 288 pages, page 185

[79] LAZZAROTTI Olivier, *Habiter La condition géographie,* Edition Belin, collection Mappemonde, 2006, 288 pages, page 166

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

monde dominé par l'immobilité ? Comment cohabitent-ils tous les jours, avec cette ville sédentaire, et ces territoires ancrés localement ? Cohabiter n'est-ce pas en grande partie politique ?

En effet, les décisions prises par les politiques municipales à travers les aménagements urbains, induisent une cohabitation de ces modes d'habiter. Pour l'habitat sur roue, l'accessibilité à l'urbanité est en réalité décidée par de nombreuses politiques parfois subjective puisque les directives sont en partie locales. Les réglementations sont bien réelles est souvent pratiquées quelle que soit l'échelle de la ville, dû à une forte augmentation de ce tourisme, ces dernières années. La politique décide alors des droits de mouvements et de stationnements de ces habitants itinérants. Cette population est ainsi soumise aux réglementations exercées par la ville, sans réel droit de choisir son lieu et sa localité de résidence.

Le flot de camping-cars parcourant le territoire français, et donc stationnant dans les villes ne cesse d'augmenter, on recense en moyenne 500 mille camping-cars sur les routes). Les aménageurs sont dans l'obligation de réagir et de s'adapter. Malgré une augmentation du nombre d'aménagements touristiques prévus pour cette communauté, celles-ci sont très souvent accompagnées de réglementations de plus en plus sévères et parfois nécessaires pour contrôler certains comportements excessifs. De nombreux dispositifs spatiaux sont mis en place par les municipalités. Ainsi, nous pouvons citer, les panneaux de signalisation pour les camping-cars, ils peuvent réglementer le stationnement sur une certaine plage horaire ou période de l'année, mais également de l'interdire complètement. Pourtant, dans le code de la Route, le véhicule «camping-car» n'existe pas, et est assimilé à une voiture. Ainsi, ces panneaux sont illégaux. Si vous étiez au volant d'une voiture vous pourriez stationner dès lors que vous ne gênez pas. Pourtant, ces panneaux existent, afin d'assigner les camping-cars à un seul parking autorisé. Il est également interdit de stationner plus de 7 jours sur la voie publique, et donc sur les parkings publics. Un sentiment de «parcage» se fait ressentir, comme si on les regroupait tous sur un parking bitumé où le phénomène d'entre-soi peut être lui aussi accentué et souvent mal accepté par les habitants roulants.

"Se faire parquer sur du bitume ?". [84]

En plus de ce sentiment de rejet, les appropriations, comme on l'a vu auparavant, sont limitées, et la liberté d'habiter et de se sentir chez-soi est elle aussi très limitée.

D'autres dispositifs ont été mis en place, comme des rochers empêchant l'accès aux parkings en centre-ville, ou sur les quais du Bas Chantenay en ce moment même à Nantes. Des barres de limitations sont également mises en place, comme sur le parking de l'hippodrome à Nantes. Mais on peut se demander à qui sont destinés ces deux derniers dispositifs, récemment installés à Nantes ? En effet, ces parkings étaient majoritairement utilisés par des personnes vivant ici pendant plusieurs jours ou semaines. Perçus comme des squats, il semble que ces dispositifs visaient ainsi à déloger ces habitants de ces lieux. Alors quels sont les lieux de stationnement dans la métropole nantaise, capables d'accueillir ses travailleurs urbains obligés d'habiter dans la ville ? Ces politiques peuvent évidemment être légitimes afin de contrôler cette cohabitation. Néanmoins, est-ce qu'elle ne briderait pas au contraire cette cohabitation dans les tissus urbains ?

[84] Témoignage sur le questionnaire en ligne Djack 30 ans

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2.3.2 Stationner en métropole : ville de Nantes : quel droit à la ville ?

Souvent, en dehors des zones urbaines, nous croisons néanmoins des camping-cars à l'intérieur de la ville, et ils ne sont pas tous des touristes. Le développement d'emplois atypiques, ou encore de l'intermittence du travail donne lieu à une fragmentation du lieu d'habitat et du travail. [85] De plus en plus de travailleurs mobiles, précaires ou non, circulent dans la ville. L'allongement de la distance entre le lieu de domicile et celui du travail se complique à cause de la fragmentation des espaces. La mobilité géographique due au travail a toujours existé, par exemple dans le secteur du bâtiment ou du commerce ambulant. L'accès à la ville pour les personnes vivant en itinérance à l'année a toujours été accompagné d'un flou institutionnel et juridique. Au 19ème siècle ce sont les marchands forains, les ouvriers en déplacement qui sont masqués. Au 20ème siècle, cette politique continue et c'est le logement mobile lié au travail qui est discriminé. Aujourd'hui, *"Le retour du travail mobile ne serait alors que la ré-émergence de formes anciennes, rappelant qu'une économie au fonctionnement décentralisé ne peut sans doute pas se passer d'une circulation d'informations, de savoir-faire et de marchandises, portées par des personnes."* [86]

Alors prenons l'exemple de la métropole nantaise. Celle-ci est un nœud de concentration et de proximité, entre habitants, entreprises, institutions, législations, et logements. Elle varie entre pratiques formelles et informelles. Nantes, est caractérisée par ses anciennes friches urbaines, par sa densité et par un accès aux logements difficiles. Néanmoins, c'est une métropole française, concentrant un grand accès à l'emploi. J'ai donc choisi de questionner le "droit à habiter en ville" pour ces habitants d'habitat roulant. Peut-on percevoir les politiques urbaines mises en place à travers le positionnement et l'emplacement réservés pour eux ?

Des stationnements pour qui ?

Après un travail d'enquête, j'ai remarqué qu'il n'y avait qu'un seul camping et une aire de stationnement pour les camping-cars dans la ville de Nantes. De plus, on remarque une réelle polarisation de ce mode de vie, puisque ces deux équipements se situent à Petit-Port au nord de Nantes, à 20 min en transport en commun du centre ville. Ces deux équipements se situent l'un à côté de l'autre, favorisant l'entre-soi. De plus, ils sont tous deux privés.

- Le camping est tenu par un propriétaire privé. Il est connecté au centre-ville par le tram et par les réseaux de transport. Il pourrait alors permettre facilement d'être relié à la ville, et à son travail en étant habitant nomade. Néanmoins, le prix d'une personne pour y passer une nuit en hors-saison est de 21 euros, et 37 euros en pleine saison [86]. Il faut rajouter 5 euros pour l'électricité. Le camping est un camping cinq étoiles et de qualité. Néanmoins, ce prestige n'est pas accessible à tous. Étant le seul camping de Nantes métropole, il crée une réelle ségrégation, en étant destiné à un tourisme ayant les moyens de pouvoir payer un loyer aussi cher. De plus, les résidents en camping se voient être dans une situation assez précaire puisqu'ils n'ont presque aucune protection juridique de leurs logements.

- L'aire de stationnement est gérée par la plateforme Camping-Car Park. Le tarif est de 11 euros pour pouvoir passer une nuit sans avoir accès à l'électricité. Elle fonctionne avec un système de barrières contrôlant le paiement des usagers.
Ce qui m'interpelle, c'est que les équipements de cette aire (vidanges, accès à l'eau) ne se trouvent pas dans l'aire. Il faut alors payer un coût supplémentaire pour y avoir accès. Cependant, cela permet de laisser l'accès aux personnes ne souhaitant pas stationner dans l'aire, puisque les Néo-nomades, quand ils se trouvent en ville, sont obligés d'avoir accès à ces équipements, qui sont payants. Cette aire est souvent complète, et sûrement trop insuffisante pour une métropole comme Nantes.

Nous constatons que l'habitat mobile, caravane ou camping-car, est toléré et presque soutenu dans la ville nantaise, lorsqu'il s'agit d'une pratique dans un cadre touristique et vacancier. Cependant,

[85 et 86] LE MARCHAND Arnaud , *Enclaves nomades habitat et travail mobiles,* Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 page, pge 199

[86] Nantes camping au service de votre prochain roadttrip urbain, Nantes camping [en ligne], Disponible sur < https://www.nantes-camping.fr/>

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

cette polarité touristique n'est malheureusement pas accessible pour tous, dans la métropole nantaise. Où est la place des travailleurs mobiles ? Ces stationnements de par leur coût sont-ils adressés aux personnes vivant à l'année en camping-car ? Dans la pratique, à travers plusieurs posts sur les réseaux sociaux, ces stationnements sont loin d'être adaptés pour eux ; **"Très dur, j'y suis pour le travail dur dur de trouver un emplacement"** [87]

Patrick sur le groupe facebook "Vivre en camping-car toute l'année". Après avoir réalisé une entrevue avec Marie par message, elle m'explique habiter en camping-car, et devoir venir à Nantes à cause d'une mutation. Automatiquement, elle a choisi de regarder pour se loger au camping. Malheureusement, les tarifs étaient bien trop élevés pour elle, elle se dirigera ainsi vers des parkings informels.
Ainsi depuis plusieurs siècles, les habitats légers sont souvent qualifiés d'indigne, *"Cette qualification s'inscrit dans une problématique plus générale, visant à sauver les pauvres et les marginaux d'eux-mêmes, en les soumettant à une norme extérieure de dignités, alors que le même type d'habitat est valorisé dans la sphère touristique."* [88] Ces politiques sécuritaires se ressentent aujourd'hui, puisqu'à travers la place qui leur est accordée en ville, on constate que les municipalités préfèrent fermer les yeux sur ces pratiques. C'est lisible lorsqu'on constate que les camping-cars touristiques sont accueillis sur des aires signalées et spécialisées, alors que les travailleurs industriels ou saisonniers sont relégués sur des aires ou des terrains squattés.

[87] Témoignage de Patrick dans le groupe facebook «vivre en camping-car toute l'année»

[88] LE MARCHAND Arnaud , *Enclaves nomades habitat et travail mobiles,* Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages page 199

Des aires d'accueil pour voyageur ?

Les aires d'accueil sont régies par la loi Besson. Elles sont destinées aux gens du voyage. Elles sont donc différentes des aires privées à vocation touristique. L'expression " gens du voyage" est une catégorie juridique française introduite par la loi de 1969 relative à *"l'exercice des activités économiques ambulantes et le régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe"* [89], qui remplace celle des nomades de 1912. Néanmoins, dans le langage commun et médiatique, cette appellation est utilisée pour nommer les Roms (traditionnellement appelés Tsiganes gitans ou encore manouches). Néanmoins, ils ne représentent que 15% des personnes habitants en itinérance. La loi Besson instaure l'obligation aux communes de plus de 5000 habitants [90] de prévoir une aire d'accueil pour le stationnement et le séjour des personnes vivant à l'année en habitat mobile. Ce texte s'inspire des mutations spatiales pratiquées par les gens du voyage. De part la réorganisation et raréfaction des petites exploitations agricoles où ils travaillaient, les populations nomades se sont dirigées peu à peu vers les agglomérations. Eux aussi subissent l'étalement urbain. Ils se regroupent donc en ville où ils exercent des activités et des travaux domestiques dans des zones résidentielles. *"Ce qui implique une participation à l'économie du territoire et génère un sentiment d'appartenance à l'agglomération au sens large, voire au département."* [91]

Aujourd'hui, le stationnement de ces groupes est régi par cette loi. Pourtant, ces aires d'accueil ne sont pas mentionnées sur les cartes internet ou encore imprimées. A Nantes, l'ensemble des indications se trouve presque uniquement sur le site de la mairie, où il faut s'identifier pour y avoir accès. C'est la société privée Vago qui gère ces aires. Elle se situe en dehors du centre Nantais, à Bouguenais et à la périphérie de doulon. Elles sont sans inscription spatiale, font-elles malgré tout partie du territoire ? Et à qui sont-elles réellement destinées ? En effet, dans l'imaginaire collectif et dans la pratique, les aires d'accueil sont réservées aux populations

[89] BORDIGONI Marc, *Comment la France inventa ses "Nomades"*, [en ligne], Migrations Société N° 131 (5): 51-68, 2010, [consulté le 25 mai juin 2020] <https://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2010-5-page-51.htm>
[90] LE MARCHAND Arnaud , *Enclaves nomades habitat et travail mobiles,* Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages
[91] LE MARCHAND Arnaud , *Enclaves nomades habitat et travail mobiles,* Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages page 9

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Roms, Tsiganes se déplaçant culturellement en famille. Les Néo-nomades pourraient donc avoir accès à ces terrains, mais je constate qu'ils ne s'y retrouvent pas. En effet, dans l'ensemble des conversations et communications, ces aires n'y sont jamais mentionnées. Malgré le fait que ces groupes partagent la culture du voyage, leur culture ethnique est peut-être trop différente pour cohabiter.

Les friches et lieux de l'informel:

Ainsi, encore une fois, cette population est en grande partie invisible, se dissimulant dans les interstices de la ville. Pourtant, l'augmentation des demandes de domiciliation administrative ne pourrait-elle pas être un indicateur de cette réalité, et servir aux politiques urbaines ?
A Nantes, on constate que la place de l'informel prend le dessus sur les équipements privés ou publics. Par exemple, à côté du camping, sur le parking de la piscine de Petit-Port, on remarque une occupation informelle d'habitat mobile. Ce parking est utilisé pour compenser les équipements d'à côté ne leur correspondant pas.
D'autres pratiques informelles se situent aussi sur des parkings de supermarché, à Rezé, ou encore des parkings gratuits situés majoritairement en périphérie de la ville. L'occupation informelle se localise alors sur les parkings gratuits, qui se trouvent majoritairement hors du centre ville de Nantes, malgré le fait que certains parkings comme celui du bout de l'île de Nantes près du centre ville, en fait l'exception. En somme, ils trouvent des astuces pour être dans la ville ou dans sa périphérie, malgré leur économie et leurs moyens.
Les quais du Bas Chantenay sont également le lieu de stationnement de Néo-nomades depuis plusieurs années. Ces quais se trouvent à une vingtaine de minutes à pied du centre ville. Les enclaves de pauvreté peuvent résulter d'espaces industriels délaissés. Ces lieux peuvent être aménagés débouchant sur une gentrification, créant en parallèle d'autres enclaves délaissées. *"La formation d'enclaves de pauvreté au cœur des régions les plus riches, et dans certains quartiers des métropoles globales, est une conséquence des politiques de la formation d'enclaves riches et hyper-connectées. "* [92]

[92] LE MARCHAND Arnaud , *Enclaves nomades habitat et travail mobiles,* Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages

Aujourd'hui, le Bas Chantenay subit une requalification avec le projet du Jardin extraordinaire et l'Arbre aux hérons. Parallèlement, les quais eux aussi sont englobés dans le projet et des restrictions pour ces habitants mobiles sont constatées. Ils sont déjà le lieu d'expulsion régulière ou de visite récurrente de la municipalité et des forces de l'ordre. Ce lieu, vu de tous, renvoie une image du Bas Chantenay que la municipalité ne souhaitait pas pour les riverains [93]. Aujourd'hui, les quais ne sont plus accessibles. Déjà en 2015, il n'était plus autorisé de stationner en amont, face aux Hangars à bananes. Les habitants avaient reçu un mot écrit laissé sur les véhicules par la mairie, puis un huissier avait donné l'autorisation. Aujourd'hui, la seule appropriation se fait sur un parking gratuit, aux portes du Bas Chantenay où voitures, et camping-cars se garent. En novembre, ils étaient seulement trois à stationner ici pendant le confinement, et très peu d'activité était visible en journée, sûrement expliquée par la continuité d'activités professionnelles exercées à Nantes.

La politique de densification

[93] Hugo Moreau, Habiter en camion sur els quais du bas Chantenay (mémoire), Architecture, Ecole national d'architecture Nantes, Juin 2015

Figure 43. Le stationnement informel sur le parking des quais du bas-chantennay. Photographies personnelles

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

urbaine est nécessaire pour empêcher l'étalement urbain. Mais par cet acte, elle chasse également l'ensemble des pratiques informelles en marge, et pourtant elles sont riches par leur pratique d'habiter et leur adaptation à la ville. La marge est alors reléguée en dehors du centre, mais les relations peuvent y être aussi compliquées avec une proximité aux espaces résidentiels et à ses stigmates.

Malheureusement, n'ayant pas réussi à prendre contact avec la ville de Nantes, ce sont les témoignages, la configuration des infrastructures et la place de l'informel dans la ville, qui m'ont permis de construire une observation de la politique menée par la municipalité. De plus, en ce qui concerne leur site internet, il témoigne d'un discours se concentrant essentiellement sur une pratique touristique du camping-car (indications de parkings essentiellement payants ou à restriction de 24h). Ainsi, on constate à première vue, une relégation de l'habitat mobile à l'extérieur du centre-ville de Nantes. En effet, presque l'ensemble des parkings présents dans le centre-ville ou reliés à des réseaux de transports sont payants ou limités par des hauteurs de stationnement. Ainsi, il n'y a pas de réponse formelle, lorsqu'une personne habitant en habitat mobile et travaillant à Nantes, nous demande où stationner. L'informel fait entièrement partie de leur pratique puisque les équipements ne correspondent que très peu à leur pratique à eux. Pourtant, malgré les chiffres manquants, le constat est que cet habitat se veut, être de plus en plus adopté. Où est donc la solution ?

2.3.3 Sortir de la métropole : une autre échelle pour une autre démarche

Un réseau

Ainsi, les pratiques spatiales et de stationnement des habitants itinérants sont très influencées par les politiques urbaines. Grâce à l'application Park4night, j'ai essayé de localiser les autres lieux de stationnement utilisés par les Néo-nomades. Un réseau de communications très développé est utilisé par les itinérants. A travers les réseaux sociaux, des groupes d'échange sont créés pour s'entraider, notamment pour les lieux de stationnement. Ils mettent en commun des banques de données pour pouvoir savoir où stationner. L'application recense ainsi sur toute la France, les aires de stationnement, les campings, les parkings où l'on peut se stationner à moins de deux mètres de hauteur et les parkings payants. Ainsi, ils mettent en commun leurs expériences des lieux, leur ressenti sur l'insécurité, le confort du stationnement, ou encore les restrictions qu'il y a sur celui-ci. Sur la ville de Nantes, le constat comme on l'a dit auparavant, est qu'il faut s'éloigner de la densification du centre-ville. Les pratiques exercées par les habitants mobiles témoignent de cette relégation.

Un deuxième réseau témoigne de cette mise en marge des centres urbains, c'est celui de "France Passion". L'initiative de ce site est de mettre en relation des personnes en habitat mobile et des agriculteurs. Elle permet de se reculer de la ville, et de tisser des liens avec un tissu rural, capable d'accueillir cette rencontre. Aujourd'hui plus de 2000 agriculteurs [93] soutiennent le projet. Par un abonnement de seulement 30 euros à l'année, cet organisme permet de se loger à moindre coût. Elle permet également l'échange autour de deux modes de vie, et de soutenir une économie locale. Au plus près de Nantes, on peut citer deux exploitations agricoles qui proposent ce service, celle de Saint Sébastien, et celle dans le quartier de Basse Goulaine. Ainsi, afin de pouvoir se loger, faut-il se tourner vers des zones plus rurales, en dehors de Nantes ? Cette initiative permet de trouver un dialogue réciproque entre ces habitants itinérants, et les lieux dans lesquels ils sont accueillis.

S'éloigner et se mettre en marge ?

Ainsi, faut-il se reculer en marge de la ville pour pouvoir avoir des services plus à même de répondre aux besoins de cette population ? Ces lieux de stationnement représentent la tranquillité, ils se sentent à leur place.

"les villes, c'est des endroits qu'on fuit, qui sont pas agréables, c'est pas des lieux ou on aimerait dormir, donc on favorise les milieux ruraux." [94]

Il semble plus naturel pour eux de trouver des interstices, des

[93] La carte des étapes France Passion, France Passion [en ligne], Disponible sur < https://www.france-passion.com/camping-caristes/la-carte-des-etapes >

[94] Témoignage d'Alizée de l'association Chemins de faire

[95] LE MARCHAND Arnaud , *Enclaves nomades habitat et travail mobiles*, Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

lieux informels et sauvages pour séjourner. Sûrement parce que les centres urbains ne sont pas à même d'accueillir ces populations et que leur relation avec les paysages est très importante. Ainsi, ils trouvent des creux en dehors de la densité urbaine, dans lequel ils peuvent séjourner, en groupes, en famille et être libres de leur pratique. A travers les court-métrages "Les Aires", on découvre des aires naturelles, hors du temps, éloignées du monde politique ou institutionnel. Le quotidien de ces Néo-nomades s'éloigne des conflits avec les autorités, des échanges institutionnels de la ville. Leur vie se rythme par le loisir et le travail, notamment un travail saisonnier. Ainsi, leur espace est presque essentiellement social et déplaçable avec leur habitat.
"Il s'agit non pas d'un chao, mais d'un espace partagé, il s'agit d'un réseau et non d'une communauté territorialisée. Sa forme se tire plus de l'histoire que du contexte et de la géographie.
Ainsi, on comprend que leur place se trouve hors de ces centres urbains, malgré le fait que beaucoup n'aient pas le choix. L'échelle des villes induit également des pratiques radicalement différentes. Les communes françaises, notamment celles en zone rurale où le tourisme est peu présent, encouragent l'accueil de ces populations, leur permettant de tisser un lien économique et social avec les commerces des centres bourgs. Une enquête plus précise de comparaison pourrait être menée pour comprendre le dialogue qui existe entre les municipalités et l'accueil des camping-cars au sein de leur ville. Néanmoins, à cause de la situation actuelle, il n'a pas été possible de les mener. Pourtant, beaucoup de facteurs peuvent influencer cet accueil, notamment son lien avec le tourisme de masse, mais aussi avec le travail saisonnier ou encore la désertification des centres bourgs en zone rurale. Dans une durée plus longue, il serait intéréssant d'intérroger par plusieurs études de cas, la place du camping-car en fonction de l'échelle des villes et des facteurs qui l'influencent.
En somme, dans la pratique, les Néo-nomades fuient ces centres urbains, ils préfèrent se mettre en marge afin de trouver leur propre solution, ou être accueillis dans des communes respectant leur mode de vie, à partir du moment où le respect est réciproque.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

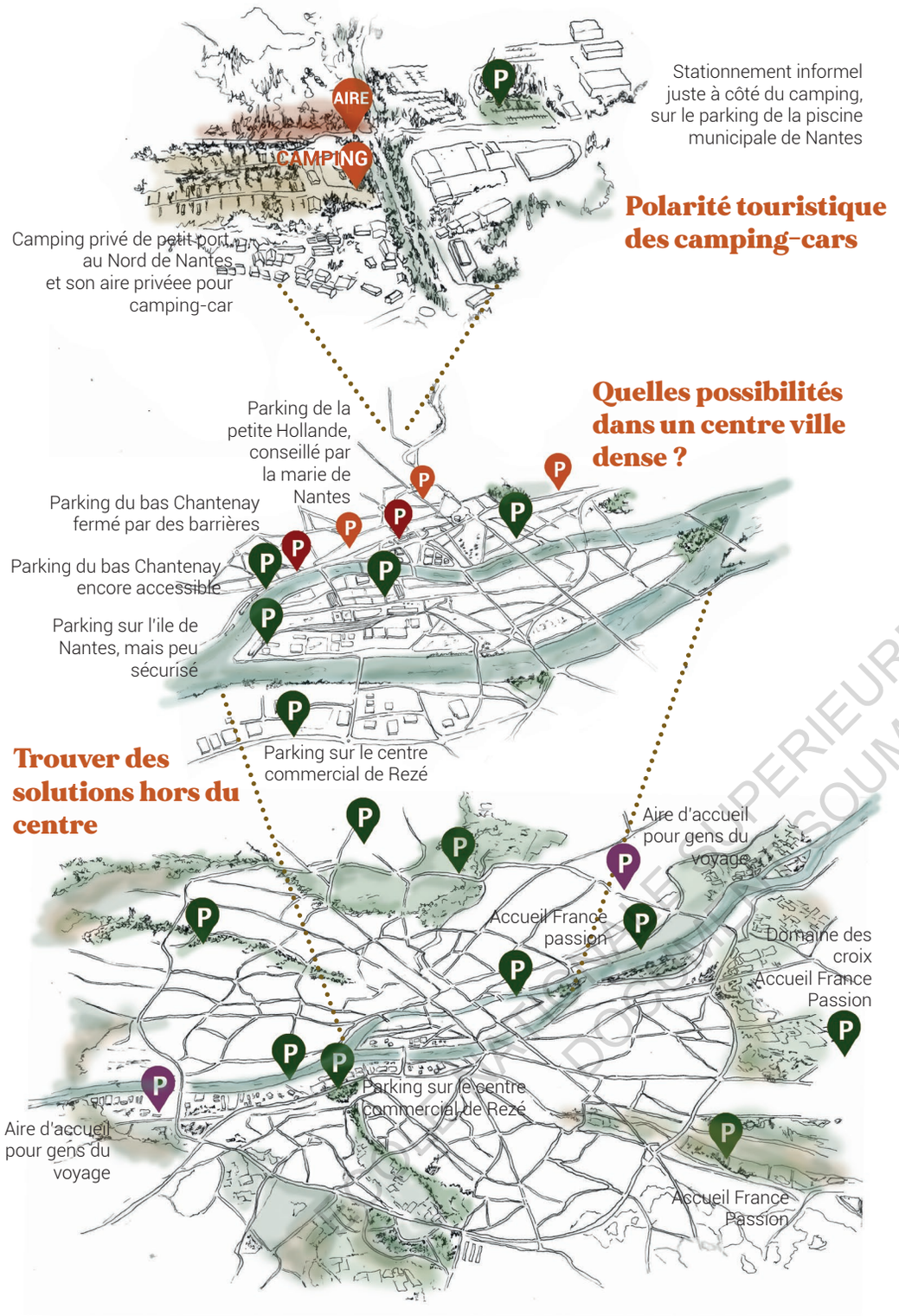


Figure 44. Axonométrie des strates des couronnes de stationnements pour les habitats mobiles à Nantes.
Production personnelle
Source : Application Park4night

PARKING A HAUTEUR LIMITÉE

PARKING PAYANT

PARKING GRATUIT, POSSIBILITÉ DE DORMIR

AIRE D'ACCUEIL POUR VOYAGEUR

Figure 45. Les possibilités de stationnements formelles et informelles dans la métropole Nantaise.
Source : Application Park4night

ÉCOLE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2.3.4 Un impact sur la vie des nomades ? Précarité et amalgames entre tourisme itinérant et habitat

Ainsi dans cette sous-partie, je m'interroge sur l'impact de ces précédentes politiques. En effet, l'habitacle des nomades relève lui-même d'une forme de précarité par sa légèreté. Ces formes retranscrivent le fragile, le précaire, le malléable, le flexible, ou encore le réversible. Elles viennent en opposition à la métaphysique des architectures en béton, solides et permanentes. Alors, ces architectures légères doivent-elles forcément être associées au précaire, et le précaire au temporaire ?
En effet, à travers les témoignages récoltés, à peu près deux tiers des personnes interrogées considèrent leur façon d'habiter comme définitive, malgré un habitat qualifié de précaire. En réalité, on peut se demander si la précarité de ce mode de vie ne vient-elle pas des politiques présentes au sein de la ville ? Les nombreuses réglementations mises en place par les collectivités locales témoignent d'un droit à la ville parfois restreint. Souvent, l'objet même du camping-car, révèle un réel amalgame entre ces différentes pratiques. En effet, il est l'habitacle à la fois 'des gens du voyage', mais aussi des touristes, et des Néo-nomades, travaillant quotidiennement en ville. Le nombre de camping-cars qui parcourent le territoire Français, ne fait qu'augmenter, on recense en moyenne 500 mille camping-cars sur les routes. Ces chiffres témoignent d'une pression touristique de plus en plus forte. Cette pression s'accompagne de nouveaux comportements mais aussi de nouvelles politiques publiques au sein des villes. Ces politiques handicapent quotidiennement des personnes qui ont la nécessité de travailler en ville quotidiennement. Comme on l'a dit, les métropoles sont des lieux de travail pour beaucoup d'itinérants. Ils ont donc la nécessité d'y stationner, et d'y vivre. Ils ont également besoin d'être connectés aux réseaux, à la fois internet et aux fluides tels que l'eau, l'électricité et les points de vidange. Les exclure, ce serait alors les priver de cet accès. Et c'est par cette action que leur mode de vie bascule dans le précaire.

Mon étude s'appuie sur le cas des Néo-nomades, ils subissent ainsi le même sort que les Roms, Tsiganes, ou autres peuples nomades. Cet habitacle du camping-car, révèle de nombreuses stigmatisations au sein même des villes. La particularité de ces Néo-nomades est qu'ils se déplacent souvent seuls, relevant d'une plus grande discrétion et vulnérabilité. Néanmoins, ils disparaissent ainsi dans la ville, tels des invisibles, ils s'adaptent, ou trouvent des lieux informels, des parkings de supermarché, ou encore des lieux payants destinés pour la plupart au tourisme. Tous témoignent de la discrétion dont ils font preuve pour ne pas attirer l'attention. Une contre-ville s'est ainsi formée, investissant petit à petit les interstices que la ville leur laisse. Jusqu'à quand ? Actuellement, de nombreuses politiques de gentrifications sont mises en œuvre dans ces interstices et ces friches, repoussant encore cette population en dehors.
Alors existe-t-il une ville accueillante ? Y a-t-il possibilité d'hospitalité dans ces lieux ?

"Il est important de laisser de la place aux délaissés urbains, mais il semble encore plus important de laisser de la place aux délaissés humains. Les indésirables notamment celle des Roms où les campements ne durent que 2 semaines à un mois, où les habitants sont jetés à la rue, même en trêve hivernale par une politique d'expulsion." [96]

On pourrait ainsi questionner le rôle des faiseurs de ville concernant ces oubliés, tels que les puissances publiques, les architectes, les urbanistes. Toute ville implique des délaissés, la ville, c'est là où on dessine de nouveaux modèles de société, et où on réécrit tous les jours la démocratie.
Et *"le point commun des marginaux c'est qu'il est à la fois exclu ou critiqué vis-à-vis d'un modèle économique, et il propose un nouveau modèle de société."* [97] Et comme nous l'avons vu, ces nouveaux modèles naissent en partie, à travers ces conditions politiques. Ainsi, le rôle des faiseurs de ville est important pour l'ouverture à une meilleure cohabitation et pour lutter contre ces précarités. Ce choix reste pourtant voulu malgré son exclusion à la ville, on pourrait se questionner sur ses motivations. Est-il une forme d'exclusion sociale au modèle sédentaire ? Quels liens persistent-ils avec la sédentarité ?

[96] «Hétérotopies» reconnaître les architecture "autres" conjuguer accueil des précaire, architectures, écologie et émancipation sociale, comment faire ? , citéarchitecture.fr [en ligne], 2019, [consulté le 20 octobre 2020] Disponible sur <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/video/table-ronde-4-delaisses-urbains-friches-et-autres-heterotopies-reconnaitre-les-architectures >

[97] ROY S, l'itinérance : forme exemplaire d'exclusion sociale ? Lien social et Politique, [en ligne] , 73–80, 1995 [consulté le 25 mai 2020] <https://doi.org/10.7202/005232ar >

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 46. Parking à Hérouvillette
Photographie personnelle

Ainsi, on fait le constat d'une urbanité basée sur le modèle sédentaire. De nombreux travailleurs nomades luttent aujourd'hui pour trouver leur place au sein de la ville. De plus, le sentiment du chez-soi est bridé par les équipements et le stationnement en zone urbaine. Leur mode de vie est alors réprimé en ville, alors qu'au contraire, en zone rurale il s'accentue. Ainsi, ils sont exclus par des politiques publiques, pourtant ils font partie de cette société socio-économique qui participe à faire fonctionner la ville. Le choix d'émancipation des institutions est-elle considéré dans l'opinion publique comme une exclusion sociale ? Ainsi, nous constatons une confrontation de ces modes d'habiter au lieu d'une cohabitation. Celle-ci pourrait permettre d'enrichir chaque façon de vivre en tissant des liens entre elles. Ainsi nous questionnons dans cette dernière partie, à savoir est ce que cette émancipation prônée par la vie en itinérance, est-elle source d'exclusion du modèle sédentaire. La sédentarité prône l'attachement au sol, pourtant il est possible de vivre de façon itinérante tout en étant inclue dans ce modèle au sein du territoire. Alors comment ces liens sont-ils tissés, et comment vivent ces personnes itinérantes et émancipées, pourtant incluses dans la sédentarité. Ainsi à travers le vécu et le témoignage des artisans nomades, nous essaierons de comprendre cette réciprocité.

SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
SOUMIS AU DEPOT LEGAL

Partie 3

Un choix de vie alternatif : Les travailleurs saisonniers sont-ils vraiment en rupture de la sédentarité ?

Figure 47. Photographie de l'association chemin de faire
Source : http://cheminsdefaire.fr/

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LES DISPOSITIONS DU CODE DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE RELATIVES AU DROIT D'AUTEUR

Partie 3

Un choix de vie alternatif : les travailleurs itinérants parcourant le territoire sont-ils vraiment en rupture de la sédentarité ?

Tout au long du mémoire, nous nous sommes questionnés sur la question d'ancrage, prônée par le mode de vie sédentaire. Comment la vie en itinérance requestionne complètement les principes de la sédentarité ? Est-ce possible de se détacher totalement de ce mode de vie ?
En effet, on dit souvent que l'itinérance est le moyen de se libérer du sol, pour se déplacer, pour vivre librement, sans être rattaché au sol et ses institutions, mais est-ce vrai ? A travers l'ensemble des parties déjà abordées, la volonté d'émancipation est indéniable. Pourtant, il est difficile de réellement s'en détacher légalement et institutionnellement. Le Néo-nomade, en partant de sa maison sédentaire, émet l'acte de vouloir s'en détacher, cependant, c'est tout un mode de vie qu'il faut adopter pour pouvoir être itinérant, entre école, famille, travail. Alors comment les Néo-nomades vivent-ils entre ces deux modes de vie ?

De plus, dans l'imaginaire collectif, l'image du voyageur est celle d'une personne totalement désancrée du territoire qui vit pour voyager, mais cette pratique est loin d'être une généralité. Travailler de façon mobile marque un premier ancrage géographique, institutionnel ou encore social. C'est ainsi que je me suis questionnée dans cette partie, en quoi vivre et surtout travailler en itinérance permet de créer un nouveau rapport aux territoires et de tisser de nouveaux rapports sociaux liés à l'urbanité et la ruralité ? Ne plus vivre de façon sédentaire ne veut pas dire ne plus être attaché d'une quelconque façon au territoire français, à ses habitants, et à son implication sociale et économique.
Ainsi à travers cette partie je souhaite parler de ceux qui ont choisi de travailler en itinérance en France. Je souhaite comprendre comment leur mode de vie personnel et professionnel les rattache aux territoires et comment l'itinérance ne fait qu'accroître ce sentiment d'ancrage à ce territoire français. Pour cela, je m'arrêterai plus précisément sur la figure de ces artisans nomades, anciens marchands ambulants.

Figure 48 : Photographie de Ferjeux van der Stighel du laboratoire Forum Vies Mobiles, projet noLand's man

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT

Figure 49 : Photographie de Ferjeux van der Stigghel du laboratoire Forum Vies Mobiles, projet noLand's man

3.1 Une exclusion face à la sédentarité ?

Travailler en itinérance qu'est-ce que c'est et qui sont-ils ? Ce sont, des personnes seules, célibataires, divorcées, veuves, ce sont des couples, des familles avec des enfants de tous âges ou encore des familles monoparentales. Il n'y a pas de critères pour vivre en itinérance, il y a juste des déclics. L'acte de changer de mode de vie n'est pas négligeable. Ils ont souvent grandi avec un mode de vie sédentaire, mais le passage à l'acte de vivre de façon itinérante s'explique.

"Dans cette situation contemporaine, les pratiques d'habitats et de travails atypiques peuvent apparaître comme un découlant du tournant libéral dans la gestion du travail, de l'immobilier, des villes." [98] En réalité, ces habitats révèlent une grande flexibilité face à la précarité du logement et du travail. On constate au 21ème siècle, une diminution des investissements dans les logements sociaux. Ces habitats mobiles sont aussi la conséquence d'une déconnexion entre le lieu de travail et l'habitat, entraînant une mobilité du logement. Mais ces pratiques découlent aussi de choix personnels et d'une recherche d'autonomie qui se situe aussi dans le travail, grâce à la réémergence d'une circulation du travail libéral.

Les Néo-nomades sont tous capables d'expliquer ce déclic et cette rupture. La maison, la propriété et la sédentarité sont un mode de vie et d'habiter. Pourtant, pour ces Néo-nomades, ils représentent pleinement un ancrage par les institutions, les normes sociales et financières. Malgré le panel réduit de 26 paroles récoltées, 80% affirment que le choix de ce nouveau mode de vie est la résultante d'une volonté d'émancipation.

"Je préfère m'isoler et FUIR au maximum ce système boulot dodo impôts crédits qui tiennent les gens dans leur enclos sociétaire" [99]

Ce changement est souvent motivé par des raisons budgétaires qu'on a évoqué dans la première partie. Cet acte de vivre en camping-car est aussi un refus à la précarité. Ainsi, par cet acte, ils choisissent de continuer leur vie, mais d'une autre façon. Beaucoup témoignent d'événements personnels qui ont été le moteur de ce changement. Maladies, décès, burn out, impôts, envie de décroissance, stress, séparation, "la vie est courte" comme en témoignent certains. Vivre mieux c'est ce qu'ils témoignent, et c'est leur volonté grâce au voyage à différentes échelles puisqu'ils participent tous à cette identité et cette culture du voyage. Ainsi vivre et travailler en itinérance se présentent à eux comme une solution pour mieux vivre.

Mais quels sont les liens historiques entre habitat mobile et travail itinérant ? Ce désancrage institutionnel révèle-t-il pour autant d'une exclusion sociale ? Et en quoi leur pratique peut-elle participer justement à une reconnexion sociale pour ces habitants, travailleurs, et familles ?

[98] LE MARCHAND Arnaud , Enclaves nomades habitat et travail mobiles, Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages page 220

[99] Témoignages du questionnaire en ligne Lilian 42ans

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3.1.1 Historique du travail itinérant et du vagabondage

Les liens entre mobilité du travail et habitat mobile restent très complexes. Issue d'une même origine, c'est leur évolution qui ne cesse de les éloigner. Objet à l'origine foraine, comme les caravanes, les mobiles homes ou les camping-cars, ils sont tous très liés à cette pratique professionnelle du libéral. Prenons l'exemple des Etat-Unis. Ce lien entre travail et habitat est plus facile à mettre en lumière. Le mobile Home résulte des premières pratiques des Hobos. Peuple de travailleurs sans domicile qui traversaient les Etat-Unis de ville en ville, cachés dans des trains de marchandises afin de vivre de travaux saisonniers manuels. En France, ils seraient assimilés à des vagabonds. Le mobile Home aux Etats-Unis, résulte également du premier tourisme automobile, et également de la crise de logements engendrée par le déplacement massif d'ouvriers pendant la Seconde Guerre mondiale afin de travailler dans le réarmement des USA. Ce type de logement a perduré et c'est dans les années quatre-vingt que la résurgence de ces logements a été utilisée pour des chantiers industriels (8% de la population vivait dans des parcs de maisons préfabriquées). [100]

En Europe après la guerre, les habitats mobiles sont utilisés comme logement provisoire afin de faire face à la reconstruction. Néanmoins, dès le 19ème siècle, une politique sécuritaire est alors invoquée face à ces formes de travail ambulant, notamment encouragé par le livret ouvrier. En d'autres termes, les ambulants, les libéraux de la foire (Arnaud le Marchand 2011), sont très vite assimilés à des criminels étrangers. Cette assimilation aux étrangers se définit essentiellement par leur mode d'habitat. Au 20ème siècle, l'habitat mobile diminue à partir des années cinquante. A la fin des années quatre-vingt-dix, cet habitat recommence *"à s'étendre sans que l'on ne s'en aperçoive vraiment (Lévy-Vroelant 2002)"* [101]

Cette croissance s'explique par la précarité du travail et par l'augmentation de la mobilité géographique de celui-ci. La législation a évolué, et a fortement réglementé les dortoirs, ce qui conduisit à l'extinction de cette forme d'hébergement. La caravane et le camping-car deviennent une solution fréquente pour ces travailleurs, et révèlent l'évolution d'une forme de pratique individuelle de l'habitat mobile, en camping, squat ou sur les chantiers.

Aujourd'hui l'organisation des travailleurs mobiles reste spontanée et informelle.
"Mais la difficulté comptable est autant de distinguer les salariés en déplacements permanents ou intermittents, des salariés "fixes", ainsi que des chômeurs (la définition de l'insee inclut les personnes se déplaçant sans affaires) ou des touristes. En effet, du point de vue territorial, ils sont considérés comme des touristes." [102]
Les touristes sont des personnes qui voyagent, sans motif de déplacement. C'est ce que définit l'Organisation mondiale du tourisme. Cette ambiguïté par la forme de l'habitat va perdurer tout au long du siècle et est encore active au début du XXIe siècle. Aujourd'hui, les nomades de l'industrie énergétique, des travaux publics et des chantiers, de l'informatique, du commerce forain, de la production agricole saisonnière, de la manutention, du numérique, ou encore d'une forme de commerce artisanal ambulant, ne peuvent pas agir dans les mêmes contextes sociaux, économiques et technologiques que ceux établis par la sédentarité. Les données concernant ce mode d'habitat manquent elles aussi cruellement de précision. On constate une médiatisation de l'habitat mobile qui se concentre uniquement sur un angle de l'exclusion et de la pauvreté. Pourtant, un tiers des SDF en région parisienne ont un emploi. (LE MARCHAND Arnaud , 2003). En 2010, le journal Le Monde rend compte d'une étude de l'Insee "250 000 SDF en France". [103] Néanmoins, Arnaud Le Marchand émet la critique que cette étude n'a pas choisi d'intégrer les 110 000 personnes, forains et "gens du voyage". L'appellation SDF est donc implicitement réservée à la pauvreté étendue comme exclusion du "salariat normal", sans autre forme de procès alors qu'à l'origine elle désigne les personnes en habitats mobiles. Ce simple exemple suffit à laisser entrevoir comment la qualification des logements et celle des personnes sont étroitement imbriquées.

[100] LE MARCHAND Arnaud , *Enclaves nomades habitat et travail mobiles*, Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages

[101] Lévy Vroelant cité dans MARCHAND Arnaud , *Enclaves nomades habitat et travail mobiles*, Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages

[102] LE MARCHAND Arnaud , Enclaves nomades habitat et travail mobiles, Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages

[103] Le nombre des sans-abri en France progresse plus vite que les efforts pour les reloger [en ligne], Le Monde, 2020, disponible sur < https://www.lemonde.fr/societe/article/2020/01/30/difficiles-a-mesurer-le-nombre-des-sans-abri-progresse-plus-vite-que-les-efforts-pour-les-reloger_6027725_3224.html >

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Cette co-évolution entre habitat et travail reste difficile à mettre en lumière puisqu'elle est encore cachée par des représentations issues des chiffres et de l'histoire. Alors est-ce que l'itinérance est une forme d'exclusion sociale ?

3.1.2 L'itinérance est-elle une forme d'exclusion sociale ?

Premièrement, comment définir l'exclusion ? *«Tantôt synonyme de pauvreté, de marginalité, de désaffiliation, tantôt pour marquer une hiérarchisation.»* [104]. Mais la première question qu'il faut se poser, est de quoi seraient exclus les Néo-nomades ? Dans l'utilisation du terme exclusion, il y a un référentiel à un autre modèle *"implicite mais jamais nommé"* [105]
Comme le définit la citation, il y aurait donc dans l'imaginaire collectif une gradation d'un ordre idéal. Mais sur quoi repose t-il ? Des conditions économiques pouvant subvenir à son autonomie, à une activité professionnelle, à un réseau social stable, à une habitation confortable et à des objets qui permettent la légitimité à être accepté et à se réaliser.
L'insertion se caractériserait par le fait de s'adapter à un environnement, à un milieu, à des normes. Alors malgré leur volonté de s'émanciper des normes institutionnelles et financières sont-ils pour autant exclus des sphères économiques ou sociales ?

L'élément commun de l'itinérance semble être l'exclusion de la sphère économique prenant le plus souvent la forme d' un travail stable, régulier ou permanent, pourtant c'est loin d'être une généralité. De plus, le social se réduirait-t-il à l'économie ?
Malgré leur choix d'émancipation, les travailleurs itinérants ne sont ni des-encastrés socialement, ni économiquement. Je dirais même que leur habitat et leur façon de vivre est le moteur de nouvelles pratiques sociales et professionnelles. Et vivre et travailler en itinérance, se présente à eux comme une solution pour mieux vivre ensemble.

"Aller à la rencontre de l'Autre... voyager... vivre ensemble... partager...." " et la famille" [106]

[104 et 105] ROY S, *L'itinérance : forme exemplaire d'exclusion sociale ? Lien social et Politique*, [en ligne] , 73–80, 1995 <https://doi.org/10.7202/005232ar > [consulté le 25 mai 2020]

[106] Témoignage du questionnaire en ligne ISABELLE 48ans

3.1.3 Continuer de vivre normalement : L'itinérance est-elle une forme d'exclusion de la société socio-économique ?

Alors en quoi ce mode de vie itinérant permet-il, malgré le mouvement, de tisser une sphère sociale ?
On constate qu'en itinérance, le voisinage est souvent éphémère. Parfois, des liens se tissent pendant plusieurs semaines, puis vient le départ. Néanmoins, c'est peut-être ce qui fait la force de la vie en itinérance. Ce constant renouvellement social est moteur de la multiplication de rencontres, différentes de par des parcours différents. L'intégration sociale est alors différente du mode de vie sédentaire, mais elle est réelle. Ce réseau s'établit surtout grâce aux réseaux sociaux. Ils sont essentiels pour la transmission solidaire des informations et l'entraide. J'ai ainsi découvert un mode de vie connecté, par les applications participatives, où chacun indique des lieux de stationnements. Mais aussi par des groupes sur les réseaux sociaux, où l'on s'échange des conseils sur les démarches à suivre pour devenir itinérants, pour s'échanger des pièces de carrosseries, pour trouver des lieux de stationnement, pour exposer ses problèmes, ses mauvaises rencontres ou juste pour échanger avec des amis.

Mais l'exclusion sociale peut parfois s'expliquer lorsqu'ils sortent des institutions. Prenons l'exemple des familles vivant en itinérance. L'instruction, le fait d'aller à l'école, dans un modèle implicite, serait une des principales intégrations sociales à la fois pour l'adulte et pour l'enfant.
Continuer de vivre en famille, c'est aussi pouvoir continuer l'instruction en itinérance. On dit souvent que les enfants mettent du temps à s'adapter aux changements, mais l'itinérance est-elle un obstacle à l'épanouissement et l'éducation de l'enfant ? En France jusqu'à aujourd'hui, l'école n'est pas obligatoire, mais l'instruction l'est. Il n'est donc pas obligatoire d'inscrire ses enfants dans un établissement scolaire. Une à deux fois par an, des contrôles pédagogiques et sociaux sont réalisés pour comprendre l'évolution de l'enfant. En effet, deux solutions sont possibles pour enseigner à la maison. La première est l'éducation formelle avec des cahiers, des

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

manuels et des exercices. Et parallèlement, la deuxième est l'éducation informelle. Elle consiste à apprendre de l'autre, de soi, et de son environnement, sans manuels scolaires. Une combinaison de ces deux modèles est possible. Alors, une fois qu'on sait tout cela, il semble évident de questionner, en quoi l'itinérance devient-elle une source d'enseignement elle-même pour ces familles ?

En effet, au lieu de se demander si ce changement de mode de vie, n'est pas une contrainte pour ces familles, il faut se demander en quoi l'itinérance en est au contraire le moteur ? Lorsque presque tous les jours, l'environnement se renouvelle, l'apprentissage en devient plus enrichissant. L'enfant est stimulé quotidiennement par de nouvelles choses, entièrement intégrées à son quotidien. La rencontre et apprendre de l'autre prend tout son sens, dans un mode de vie basé sur le renouvellement d'un quotidien qui change tous les jours. Il apprend au contact de ce qui l'entoure, à travers la géographie, l'histoire, l'artisanat, la faune et la flore, et l'autre. Ses parents ont une part importante dans ce processus, ce qui favorise la cellule familiale. A travers l'environnement qui entoure l'enfant, tout est jeu, expérimentation et observation.

"Et puis quel meilleur moyen que d'apprendre sur les routes, enfin, c'est vrai, on traverse tellement de belles choses, qu'elle en emmagasine tous les jours, tout le temps..." [106]

Aujourd'hui, l'accès à l'instruction en famille est menacé, qu'elle soit réalisée dans un foyer sédentaire ou en itinérance. Pourtant environ 30 mille enfants sont instruits à domicile. Ce projet de loi [2] a pour but de lutter contre la descolarisation des enfants issus de situations familiales pauvres et instables.
Alors la généralisation de cette loi entraverait-elle le droit exercé par la Convention européenne des droits de l'homme et la déclaration universelle des droits de l'homme *"Les parents ont, par priorité, le droit de choisir le genre d'éducation à donner à leurs enfants"* [107]
Cela montre encore une fois, l'ancrage institutionnel et législatif qui encadre nos modes de vie et dicte même aujourd'hui la façon d'élever et d'instruire nos enfants. Le 15 décembre, la loi est spécifiée.
« L'instruction obligatoire est donnée dans les établissements ou écoles publics ou privés. Elle peut également, par dérogation, être dispensée dans la famille sur autorisation délivrée dans les conditions fixées à l'article L. 131-5. »

2° À l'article L. 131-5 :« 3° L'itinérance de la famille en France ou l'éloignement géographique d'un établissement scolaire » [108]
Alors qu'en est-il pour les familles qui ont choisi de vivre en itinérance, mais hors des frontières françaises ? Malgré cette exception qui permet aux familles itinérantes en France de continuer leur pratique, ce projet de loi reste inquiétant, dans le sens où on se demande quelle sera la prochaine étape ? Le changement de mode de vie prouve aujourd'hui que ces Néo-nomades ont eu raison de s'émanciper. Mais qu'en sera-t-il demain ? Sera-t-il réellement possible pour eux de tourner le dos à la sédentarité ?

[106] Témoignage de Julie
[107] Instruction à domicile : ce que dit le droit européen [en ligne], Le Figaro, 2020, disponible sur < https://www.lefigaro.fr/vox/societe/instruction-a-domicile-ce-que-dit-le-droit-europeen-20201214> [consulté le 30 juin 2020]

[108] Le projet de loi publiée ce 9 décembre [en ligne], Droit-intruction, 2020, disponible sur < https://droit-instruction.org/2020/12/09/le-projet-de-loi-publie-ce-9-decembre/> [consulté le 30 novembre 2020]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 50 : Photographie de Marion
Source : https://www.petit-poh.com/la-boutique-nomade-et-l-atelier

3.2 Artisans Nomades : une réciprocité avec le territoire

Lorsque j'ai commencé le mémoire, j'ai fait le choix de me diriger vers les personnes vivant à l'année en itinérance, et plus précisément ceux qui travaillent ainsi. J'ai donc exclu majoritairement les retraités de mon champ de travail. Néanmoins, la figure du travailleur itinérant restait vaste, comme on l'a abordé précédemment. Puisqu'il n'y a pas qu'une seule réalité de cette pratique, j'ai malgré tout, choisi de parler de diverses figures tout au long de mon travail. Mais je voulais m'arrêter sur la figure de l'habitant qui travaille en itinérance, et non pas des sédentaires vivant en habitat mobile.
Le mode de vie sédentaire prône des valeurs d'ancrage au sol, au territoire et à ses habitants. Mais qu'en est-il de la vie en itinérance ? Nous avons souvent l'image du néo-nomade partant de la France, pour voyager en Europe ou sur les autres continents. Pourtant avoir un habitat mobile ne veut pas forcément dire "partir ailleurs, au-delà des frontières". Ainsi, l'itinérance permet-elle d'être rattaché au territoire français et d'être également rattaché au sol, au territoire, aux villes, et à ses habitants ? Comment est-il possible de tisser ces liens grâce à un mode de vie et de travail connecté au territoire ?
Ainsi, j'ai choisi de m'arrêter plus précisément dans cette partie, sur la figure de l'artisan nomade Français.

3.2.1 Trois profils de l'artisan Nomade

Travailler en itinérance, c'est le quotidien de l'artisan nomade. Descendant des marchands ambulants du 19ème siècle, il parcourt les routes à la rencontre des Français afin de faire découvrir des savoirs faire, des produits, ou encore ses créations. Malgré ses déplacements, il a le souci de faire local et souvent fait main. Il se rapproche étroitement du mode de vie des forains, à travers un modèle libéral. *"Devenir forain permettait d'avoir une activité économique "sans patron" et d'être détaché des contingences politiques tout en contournant les monopoles publics ou privés, et par là participant à un bien commun."* [109]

Cette figure du travailleur nomade est intéressante puisque ce travail le connecte socialement et territorialement, parcourant la France à travers les marchés, les foires, les festivals ou encore les villes, de façon saisonnière ou non. Le lieu du marché et de la foire leur permet ainsi de se soustraire à une gouvernance, et à des tracasseries administratives empêchant la circulation des nomades. Malgré une volonté forte d'émancipation

[109] LE MARCHAND Arnaud , Enclaves nomades habitat et travail mobiles, Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages, page 205

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

qui se traduit par un mode de vie affirmé et mobile, il est loin d'être en marge socialement et économiquement. Il s'inscrit dans le territoire qu'il a choisi lui-même d'arpenter. Alors en quoi son mode de travail lui permet de s'ancrer au territoire malgré un mode de vie volatile, libre et mobile ?

Qui sont-ils et qu'est ce qui fait leur singularité ? C'est ce que j'ai essayé de découvrir à travers trois profils d'artisans nomades différents.

Chemins de faire : sensibiliser à l'artisanat par le faire soi-même

"En France, il y a énormément d'artisans en âge de partir à la retraite et derniers détenteurs d'une technique. Ils se désolent de n'avoir personne à qui transmettre leur savoir. C'est quand même rageant de se dire qu'en cent ans nous avons vu mourir des gestes que l'homme a parfois mis 1000 ans à peaufiner. Une fois ces personnes disparues, il faudra tout réapprendre." [110]

J'ai découvert ce couple à travers leur blog et un entretien téléphonique. Alizée et Yoann ont décidé de créer un atelier de design associatif et itinérant, parcourant les routes de France, dans le but de transmettre des alternatives à nos modes de consommation actuel. Nous les avons déjà croisés dans une précédente partie. Tous deux ont choisi de quitter leur vie de sédentaire dans le but d'inventer leur propre mode de vie. En 2016, ils décident de rendre leur appartement, mais la réflexion s'est faite bien avant.

"Cela faisait longtemps que nous aspirons à un autre mode de vie, à la recherche de l'autonomie. À un moment, tu ressens la nécessité de mettre en adéquation ce que tu fais avec ce que tu penses." [111]

Yoann était designer de produits freelance, et dispensait des ateliers de sensibilisation du low-tech auprès de jeunes. Alizé était coloriste dans une agence d'architecture. C'est le goût du bricolage qui les a encouragés à commencer ce projet. Ils souhaitent participer à la sensibilisation du low tech, aller à la rencontre grâce à cette expérience de l'enseignement nomade, afin d'intervenir loin des grandes villes, mais plutôt au cœur du territoire, des écoles, pendant des événements ou tout autre lieu. Leur association "Chemins de Faire", a pour objet de former les personnes rencontrées à une pratique du savoir-faire écologique. Ils partent ainsi à la rencontre grâce à leur atelier Nomade.

Figure 51 : Photographie de l'association chemin de faire
Source : http://cheminsdefaire.fr/

[110] Témoignage d'Alizée pendant un entretien téléphonique réalisé

[111] Témoignage d'Alizée , Les nouveaux nomades [en ligne], Les petites roues, 2019 disponible sur <http://lespetitesroutes.com/index.php/2019/10/08/les-nouveaux-nomades/> [consulté le 06 septembre 2020]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Une famille, une boutique en ligne

“9 mois que nous voyageons, sur les routes de France mais aussi à l’intérieur de nous-même. Nous nous découvrons, qui a l’extrême chance comme nous de pouvoir vivre 24h/24 en famille, de faire réellement connaissance avec l’autre ? Et bien sûr de faire connaissance avec nous-même.” [112]

Figure 52 : Photographiesde Julie
Source : http://cheminsdefaire.fr/

Julie, Ronan et leurs deux filles, Enorha et Azilis ont parcouru la France pendant 3 années grâce à un mode de vie itinérant et en camping-car. Le projet est hybride et leur envie également. L'itinérance était pour eux le moyen de faire découvrir à leur fille aînée le territoire français, ses paysages et ses habitants. Parallèlement, ils montent leur boutique de portage pour bébé, grâce à leur blog en ligne. Ils décident ainsi de parcourir le territoire de façon méthodique, à la rencontre des villes et des habitants, sur les marchés ou festivals. Ils ne sont pas créateurs, mais ils vendent néanmoins leur création directement, grâce à leur camping-car qui leur sert de stand. De plus, il allie vie de famille, et vie de travail à l'intérieur même du camping-car.

[112]Témoignage de Julie pendant un entretien téléphonique réalisé

Boutique itinérante de couture Zéro Déchet

« Une boutique nomade qu’est-ce que c’est ? C’est une façon de vendre et de consommer différemment aujourd’hui ...
Le but étant de faire voyager mes créations, rencontrer des gens, découvrir des paysages, des régions, des villageois, des fermiers, des marginaux, des citadins, des artistes, des nomades ... De partager avec eux une limonade, un instant, un sourire, un bonjour, une conversation ... Tout en travaillant sur mes créations, mes expositions, etc ...» [113]

Une façon de lier mon mode de vie nomade avec mon travail. Après avoir réalisé un entretien avec Marion, elle m’a présenté sa boutique itinérante. Marion vivait déjà dans un camion, lorsqu'elle a décidé de créer sa boutique itinérante. Couturière autodidacte, elle a décidé de suivre sa passion en accord avec ses principes écologiques et son mode de vie nomade. Elle parcourt la France de façon saisonnière, en proposant des produits du quotidien zéro déchet. Son projet est né en 2014, et elle réalise sa première tournée en mai 2016. Parallèlement, elle habite sur un terrain avec son compagnon. Lorsqu'elle prend la route, son camion est aménagé pour qu'ils y vivent, et derrière une caravane est tractée. C'est le lieu de son atelier où elle fabrique ses créations.

Figure 53 : Photographies de Marion
Source : https://www.petit-poh.com/

[113]Témoignage de Marion sur son blog, pendant un entretien téléphonique réalisé

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3.2.2 Hybrider vie et travaille : quand l'habitacle devient un fragment de bureau

Le camping-car est un espace de vie minimaliste, où l'organisation et la stratégie sont nécessaires afin de bien vivre au sein de son logement. Mais parfois, la cellule de vie doit s'hybrider avec celle du travail. En effet, la spécificité des artisans nomades, c'est qu'ils doivent savoir allier dans un même espace et une même temporalité, vie personnelle et professionnelle.

Les espaces du logement doivent ainsi s'hybrider le temps du travail. De plus, ces artisans sont créateurs, et les espaces qui en sont liés sont tout aussi importants, comme le stockage, la réserve ou l'atelier. L'espace du bureau est également nécessaire, puisque ces créateurs sont très souvent reliés aux réseaux sociaux, à leur boutique en ligne ou encore à leur blog. L'interface de l'ordinateur est ainsi tout autant nécessaire que le lieu de création. Alors comment hybrider une vie personnelle et parfois familiale, avec un espace de travail, dans un si petit habitacle ? Quelles sont leurs stratégies adoptées pour cohabiter ?

Comment travailler dans un foyer mobile ?
Habiter et travailler dans un tel espace demande des stratégies d'appropriations personnelles. Dans un camping-car, les seuils sont souvent effacés, et les cloisons inexistantes. Ainsi, ce sont souvent les activités qui définissent ces espaces et les usages se superposent et s'hybrident. Le travail exacerbe ces superpositions.

"Enfin, j'arrivais toujours à trouver un endroit "tranquille" ou un moment d'ailleurs. Bizarrement, rien n'est fixe dans le camping-car ça change constamment, à un moment ça peut être un bureau et à l'autre la salle de jeu des filles, mais t'inquiète pas, on arrive à être organisé sinon (rires)" [114]

Souvent dans cet habitat atypique, ce qui définit les espaces, c'est le sentiment qu'on entretient avec. Le salon peut ainsi être salle à manger, salle de classe, ou encore salle de jeu, car il n'y a pas "d'étiquette" prédéfinie. Ou encore, il peut être une table qui sert de bureau ou, quand la nuit tombe, un lit qui lui aussi peut servir d'espace de travail, comme en témoignent Yoann et Alizé.

De plus, les artisans nomades ont la nécessité de trouver de la place afin de pouvoir travailler dans cet espace.
Lors de mon entretien avec Julie, ils se sont aperçus de la complexité d'allier travail et habitat, surtout avec une petite fille de 3 ans. Mais c'était loin d'être impossible.

"Du coup, bah pas le choix, on avait décidé qu'on allait vivre et gérer la boutique dans le camping-car, donc pas le choix... Oui parce qu'on a quand même trimballé pendant quatre mois tout le stock de la boutique, donc porte-bébés un peu partout, j'en pouvais plus.» [115]

Ils ont vite compris qu'ils devaient appréhender leur espace. Ils se sont très vite réappropriés les espaces de rangement comme la soute qui s'est transformée en réserve, en y installant des boxes de rangement. Ils devaient également faire attention à ne pas dépasser la charge maximale autorisée du camping-car.

Marion, Alizé et Yoann, ont décidé de séparer leur espace de création, même si le bureau restait à l'intérieur du foyer. Pour Marion, son atelier de couture se trouve dans l'espace de sa caravane. Pour Alizé et Yoann, leur atelier de design se concentre dans une petite remorque à l'arrière de leur camion. Ils l'ont nommée "boîte à outils géante». Effectivement, une fois déployée, cette micro architecture est un réel atelier en plein air pouvant accueillir jusqu'à 10 personnes. Elle se déploie, s'ouvre, et invite à la fabrique. Elle ressemble à une quincaillerie à l'avant, et à l'arrière c'est une table qui se déplie, servant d'atelier. Elle est en mesure de créer la rencontre à travers le nomadisme. Elle se déplace en campagne, dans des petites communes où l'accueil et la bienveillance sont les principes de vie.

[114] Témoignage de Julie pendant un entretien téléphonique réalisé

[115] Témoignage de Julie pendant un entretien téléphonique réalisé

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

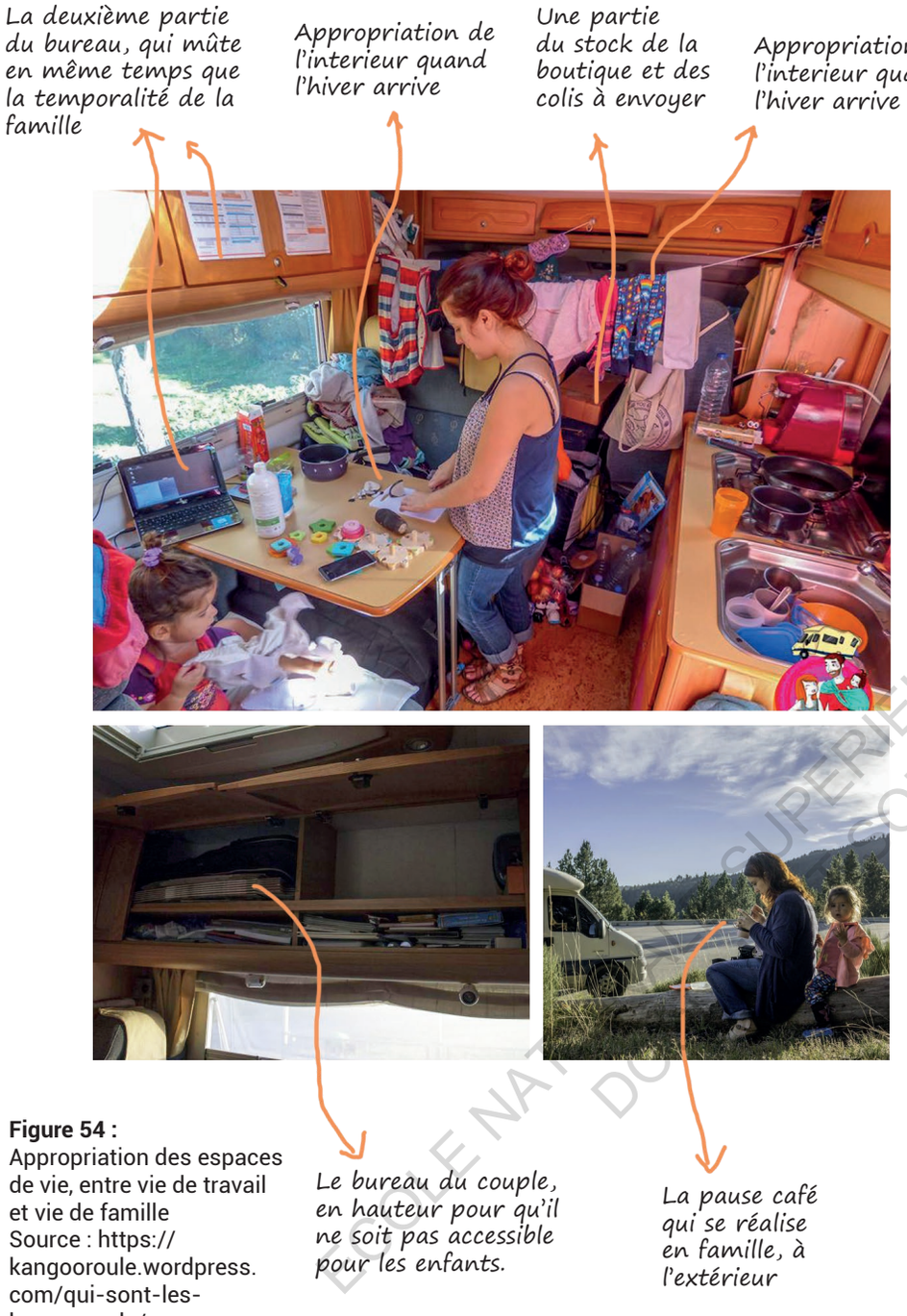


Figure 54 :
Appropriation des espaces de vie, entre vie de travail et vie de famille
Source : https://kangooroule.wordpress.com/qui-sont-les-kangooroule/

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Un mode de vie qui rapproche

Un si petit habitacle avec tant de fonctions pourrait en rendre fou plus d'un. Pourtant à travers ces témoignages, nous comprenons que ce n'était pas la superficie de l'espace qui était créateur de bonheur. La spécificité d'habiter dans un habitat sans barrières physiques et sans cloisons, se révèle être un moteur d'une cohésion personnelle et familiale. Allier travail et vie personnelle dans un si petit espace leur demande beaucoup de stratégies. Néanmoins, ils constatent tous que ça les rapproche. Julie nous témoigne de l'importance qu'a eu la pratique du camping-car sur sa vie familiale.

"Et puis c'est vrai qu'avec le camping-car, on est tout de suite proches, faut pas oublier qu'on habite dans un tout petit espace alors ça rapproche, mais on vit réellement ensemble, et c'est fou, vraiment fou comment on a finalement appris tous à mieux se connaître, enfin nous tous, mais aussi nous-même, on se découvre tous les jours..." [116]

D'autre part, la pause-café du matin au bureau devient alors une balade en plein air à la rencontre de la végétation, des sentiers et de la géographie. Ces personnes apprennent à mieux-vivre ensemble et avec ce qui les entoure, dans un cadre à la fois professionnel et familial. Et souvent, ce cadre professionnel itinérant encourage aussi la rencontre avec le territoire et avec ses acteurs, comme la boîte à outils d'Alizé et Yoann.

3.2.3 Se connecter au territoire et à l'urbain : être local en étant nomade

Être local en étant nomade

En étant itinérants et artisans, on pourrait se demander comment est-il possible d'exercer en bougeant constamment ? Néanmoins, ce mode de travail ne permet-il pas un ancrage encore plus fort au territoire ? Chaque arrêt représente de nouvelles rencontres et aussi une transmission de savoir-faire, de sensibilisation à un univers de faire, d'habiter et de vivre. L'itinérance permet une transmission locale de région en région, de valeurs personnelles, d'un artisanat qu'eux-mêmes ont décidé de propager et de

[116] Témoignage de Julie pendant un entretien téléphonique réalisé

transmettre sur le territoire français. Malgré le fait qu'il est difficile d'avoir un mode de vie local lorsqu'on est itinérant, c'est loin d'être impossible. La localité se définit à différentes échelles, et les trois ménages interrogés exercent un mode de vie local par le souhait de pouvoir transmettre dans de nombreuses petites villes françaises. Pour cela, ils sillonnent le territoire avec leurs produits, leurs arts, sur les marchés, les festivals ou les foires. Ces arpentages se préparent méthodiquement. Tantôt itinérants sur la route, tantôt sédentaires dans leur habitat mobile à anticiper ces déplacements. L'échelle des déplacements est variable. Tous ont eu la volonté d'arpenter le territoire par un "tour de France", comme en témoigne Julie, mère de famille.

«Notre idée c'était de faire un tour de France, et faire des étapes pour la boutique. [...] Du coup, on passait à peu près dans toutes les région, enfin, enfin presque, on a commencé par le Poitou-Charentes en prenant la route vers le sud, et on a fini notre tour dans le Limousin une fois qu'on avait vraiment fait le tour, et ça nous a quand même pris 3 ans." [117]

Son itinéraire a été adapté en concertation avec la communauté de sa boutique en ligne afin de venir à la rencontre de ces personnes, et de leurs régions. Elle m'explique également que c'est comme un échange réciproque, en même temps qu'elle leur transmet des convictions et des produits qui retranscrivent sa culture et sa philosophie, elle découvre à son tour, leur patrimoine, leur culture et leur région permettant d'en faire profiter sa famille.

Ce contact avec les tissus territoriaux, c'est l'une des convictions de Marion. Par un mode de vie, zéro déchet, son camion et sa caravane sont sa boutique et son atelier artisanal. Elle aussi, elle a la conviction de pouvoir transmettre son savoir-faire, mais surtout sa philosophie en allant à la rencontre des usagers et des habitants. L'itinérance est pour elle une façon de vivre, mais elle est pour elle, vitale pour son travail. Sédentaire une partie de l'année sur son terrain, elle vend grâce à son site en ligne. Elle part sur les routes quand les beaux jours arrivent pour faire les marchés, les festivals, les foires ou stationner sur des places publiques lorsqu'elle se concerte avec les municipalités.

Se rattacher à des institutions locales :

D'autre part, l'atelier associatif, Chemins de Faire, a la nécessité de parcourir les routes en vue d'échanger sur les modes de consommation actuels. L'itinérance leur permet justement de se désancrer afin d'aller à la rencontre partout en France, de petits villages où l'artisanat d'antan se perdrait petit à petit.

"Être nomade permet d'aller facilement à la rencontre d'artisans. Pendant notre tour de France, nous voulons prendre le temps de comprendre et apprendre les anciennes techniques artisanales." [118]

Pour cela, leur association tisse beaucoup de liens avec les municipalités et les élus locaux de petites villes et villages, surtout en milieu rural. Pour cela, ils ont rencontré un acteur essentiel, la fédération des foyers ruraux. C'est un dispositif financé par la région, permettant de redynamiser les régions, et de mettre en contact ses acteurs locaux. Ce dispositif leur a ainsi permis de mettre un premier pas dans le dialogue entre les acteurs de la région. Ainsi, ils ont appris grâce à ce dispositif à contacter ces acteurs, et à comprendre les hiérarchies institutionnelles. Par exemple, les écoles primaires et maternelles sont gérées par la région, les collèges sont gérés par le département. Ils avaient également la volonté de diffuser des documentaires sociaux dans des espaces communautaires, telles que des places publiques au cœur des villages. Néanmoins, créer des actions sur des places publiques, c'est très compliqué dû à des démarches administratives très complexes. "La spontanéité en France est très complexe, on l'a remarqué» . Pour cela, il faut ainsi prendre contact avec la mairie, et avoir les autorisations pour créer un événement en concertation avec les habitants. Les sociétés économiques mixtes (SEM) leur ont également permis de rentrer en contact avec des acteurs culturels, des artistes et de sortir du cadre éducatif. Il y a aussi des études de marché créées par les régions, qui proposent des interventions dans les villages et dans des lieux

[117] Témoignage de Julie pendant un entretien téléphonique réalisé

[118] Témoignage d'Alizée , sensibiliser via des ateliers de fabrication, 2020 disponible sur <http://cheminsdefaire.fr/nos-actions/> [consulté le 20 septembre 2020]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

publics, organisées par la région, tels que dans des écoles, des centres aérés, etc... Cela leur permet d'avoir du temps avec les populations.

"Et grâce à des études de marché, tu viens avec ton atelier, tu parles de ton atelier, et les gens t'accueillent et tu peux discuter avec les habitants. Car nous, on a un impératif, c'est qu'on veut dialoguer avec les milieux ruraux, on ne veut pas rester sur le côté ville" [119]

Ils tissent un véritable lien avec la ruralité et ces centres bourgs en diffusant des savoir-faire anciens et en propageant leur culture et leurs convictions. Ces concertations avec les collectivités et ce travail nomade se révèlent comme une réconciliation passée, d'un mode de travail et d'habiter perçu comme vagabond et impropre.

C'est un vrai outil afin qu'ils puissent transmettre et partager leurs valeurs, leur produit et leur savoir-faire. Ainsi, à la différence d'une boutique sédentaire, c'est eux qui entreprennent l'acte d'aller à la rencontre des personnes. Et en retour, ils s'enrichissent du territoire parcouru. Ils s'y ancrent donc à leur manière malgré le fait qu'ils ne soient pas sédentaires. Néanmoins, travailler l'artisanat en itinérance révèle une organisation méthodique de contact avec les acteurs locaux.

Être rattaché localement :

En effet, être artisan nomade demande une méthodologie de déplacement sur le territoire, afin de pouvoir intervenir localement. Premièrement, Alizée m'explique que malgré des déplacements dans l'Europe entière, la France était une évidence pour réussir à toucher du public et entrer en contact avec des acteurs locaux, et également par un manque de connaissances légales et institutionnelles. Ils ont la volonté de travailler et de se déplacer sur l'ensemble du territoire français, néanmoins, c'est compliqué d'acquérir des financements en travaillant nationalement. Le couple a ainsi décidé de s'ancrer en achetant sur un terrain dans le département de l'Yonne. Cela leur permet de dialoguer avec les communautés de communes et d'être ancrés territorialement.

[119] Témoignage d'Alizée pendant un entretien téléphonique réalisé

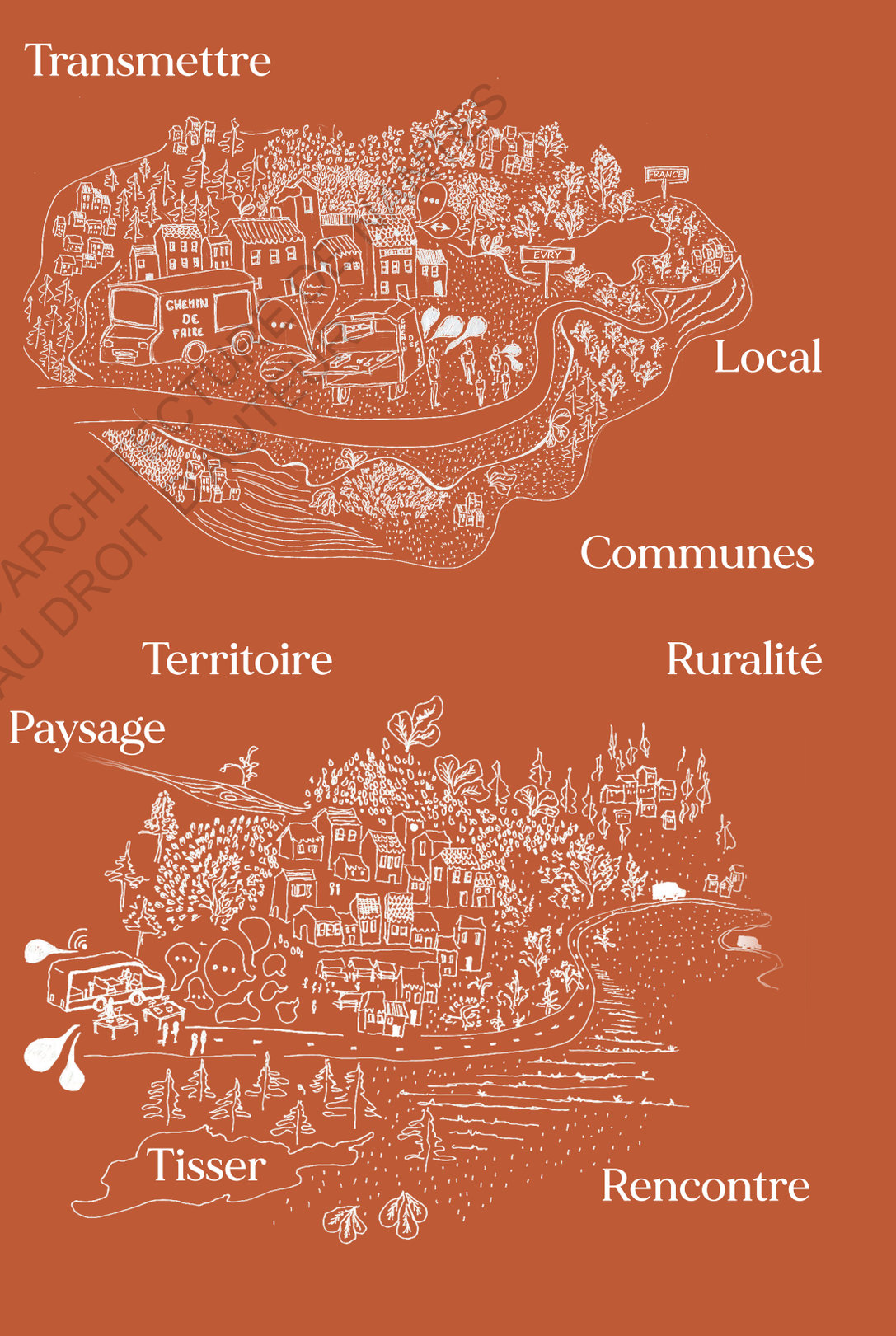


Figure 55 :
Cartographies sensibles des artisans nomades et de leur rencontre avec la ruralité
Production personnelle

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE LYON
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

“Quand tu veux des financements, malheureusement, ce sont des financements qui sont possibles si t’es ancré dans un territoire, au niveau national s’est trop compliqué “ [120]

Elle m'explique que c'est plus facile de travailler avec des municipalités avec lesquelles il sera possible de créer une collaboration. La valorisation de l'ancrage territorial permet de créer une relation de confiance avec ces acteurs, et ainsi d'avoir des financements, notamment des régions, qui pourront par exemple, financer cinquante pour-cent d'une intervention en école primaire. Grâce à ces interventions régulières, le couple pourra financer d'autres déplacements à l'échelle nationale. Ainsi, la spontanéité d'un déplacement à l'échelle nationale est compliquée, notamment par le financement et les procédures administratives qui rendent les déplacements réfléchis. Ainsi, l'ancrage territorial semble encore une fois nécessaire dans la stratégie des artisans nomades.

“C’est possible, si t’es ancré dans un territoire et que tu as tes cinq interventions financées, bien sûr que tu peux partir et t’as du lien pour aller ailleurs, mais il faut un minimum d’attache “ [120]

Ainsi, les artisans nomades pour s'inscrire et travailler sur le territoire national sédentaire, ont la nécessité de s'ancrer à une échelle plus réduite comme l'échelle régionale afin de pouvoir lier une relation de confiance avec les institutions et débloquer des financements. Celle-ci, est souvent liée à une vie sédentaire passé. L'ancrage se réalise souvent par l'acquisition d'un terrain, comme me l'a expliqué Marion en message privé, qui elle aussi a choisi de se fixer à une échelle plus réduite. Cela leur demande de tisser un réseau encore plus fort avec les institutions et les municipalités, et beaucoup de temps. Les démarches à entreprendre sont restes compliqué. Il est difficile d'expliquer ce lien qui persiste avec cette ville sédentaire, mais la pratique de l'artisan nomade fait néanmoins la démonstration qu'il est tout de même possible de tisser des liens avec le territoire en étant itinérant.

[120 et 121] Témoignage d'Alizée pendant un entretien téléphonique réalisé

Des déplacements connectés :

Les artisans nomades se déplacent donc de façon méthodique. Leur mode de vie est très influencé par leur métier. Au-delà, de la vente et de l'échange direct qu'ils réalisent sur le territoire français, ils ont la nécessité de travailler en ligne. En effet, souvent la vente en itinérance ne suffit pas, et la force des réseaux sociaux, d'internet, et des sites en ligne devient nécessaire. La crise sanitaire mondiale l'a encore prouvé. Comme nous l'explique Julie, ses déplacements sont anticipés, contrôlés et organisés. Par la nécessité de devoir livrer les commandes à sa clientèle, elle devait sans cesse être reliée à des bureaux de postes.

“Je visualisais à long terme, je regardais par rapport aux précédentes livraisons, et je calculais à peu près, tout en regardant où sera l’aire de camping-car la plus proche. [...] Devoir trouver des Postes et des relais Mondial Relay partout et tous les jours, ou presque...” [121]

Ainsi, les déplacements de la famille étaient très influencés par ce critère, les obligeant souvent à être rattachés aux villes.

De plus, leur trajectoire est aussi très influencée par le fait d'être connectée aux réseaux internet. De ce fait, leurs déplacements sont méthodiquement contrôlés. Les zones blanches sont fuies par ces entrepreneurs. Pourtant, en 2020, 484 zones prioritaires ont été ciblées par les collectivités territoriales. [122] 484 zones dépourvues de connexions internet mobiles, ce qui est nécessaire pour ces artisans nomades. Et ce sont sans compter les zones où certains opérateurs ne captent pas. Néanmoins, ils ne se dirigent pas pour autant vers les grandes métropoles, mais au contraire préfèrent la ruralité des petites villes, communes et centres bourgs. Leur réponse, c'est l'adaptation, rester un jour ou deux sans connexion, ce n'est pas impossible pour eux. Et c'est justement la singularité de ce mode de vie, s'établissant sur la vie au jour le jour. Et c'est d'ailleurs à travers ce principe qu'ils ont continué de vivre le temps d'une crise mondiale et de deux confinements. L'adaptabilité d'une vie spontanée mais contrôlée, c'est la réussite de cette vie itinérante.

[122] Témoignage de Julie pendant un entretien téléphonique réalisé
[123] Projet de loi de finances pour 2021 : Cohésion des territoires - Aménagement des territoires [en ligne], Sénat, 2021, disponible sur < http://www.senat.fr/rap/l20-138-36-2/l20-138-36-2_mono.html> [consulté le 20 novembre 2020]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 56:
Photographie de l'association chemin de faire
Source : http://cheminsdefaire.fr/

Figure 57 et 58:
L'espace des artisans nomades
Source : https://kangooroule.wordpress.com/qui-sont-les-kangooroule/

ECOLE NATIONALE D'ARCHITECTURE DE DENTS
SOUMIS AU DROIT

Figure 59
Photographie de Pascal pendant son confinement.
Source : < https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/haute-vienne/mon-voyage-il-se-fait-interieur-parti-tailler-route-camion-il-est-confine-saint-priest-taurion-1816670.html>

3.3 Un choix pour quel avenir, dans cette période de confinement ?

«Nomade immobile cloué sur place par un virus» [124]

Aujourd'hui, à l'écriture de ce mémoire, il me semblait essentiel d'aborder la crise dans laquelle nous sommes en ce moment-même. Après avoir vécu un premier confinement de deux mois, nous sommes au mois de novembre 2020, plongés dans un deuxième confinement. La ville s'immobilise et la place du foyer, et de l'intérieur de l'habitat est exacerbée. Pourtant, comme on a pu le voir tout au long de ce mémoire, la relation que les personnes vivants en itinérance tissent avec leur environnement, leur stationnement, ou encore les villes, est très importante. Leur façon d'habiter est directement influencée par ses échelles et par leurs différents liens avec l'extérieur. Alors ce confinement, les assigne à l'espace réduit du camping-car. Un habitat mobile, obligé de s'immobiliser le temps d'un confinement, ou peut-être de deux ou trois. Ces habitants itinérants ont alors tous dû trouver des solutions, s'adapter, s'entraider et faire muter leur pratique, qui repose en temps normal sur la mobilité. Ainsi, cette année 2020, les a obligés à se sédentariser dans l'habitacle de leur camping-car, pendant presque quatre mois de l'année. Quelles stratégies ont-ils adopté, où ont-ils pu se stationner face aux diverses interdictions ?
Une chose est sûre, l'avenir de cette pratique sera encore incertain et très influencé par cette crise. Ces personnes seront encore dans l'obligation de s'adapter, mais jusqu'à quand ? Alors vivre en camping-car à l'année durant cette pratique, est-ce viable ?

[124] Témoignage de Pascal à travers son livre "Correspondance(s) d'un nomade confiné : écrire pour survivre au confinement".

3.2.1 Une crise : c'est aussi un choix d'émancipation

Aujourd'hui de plus en plus de personnes, chaque jour, font le choix de vivre en camping-car à l'année. La crise que nous avons vécue ces derniers mois, n'en est pas anodine, et le confinement lui-même, a été le vecteur de nouvelles mutations dans l'habiter. En effet, nous avons tous été confrontés pendant deux mois aux limites de notre chez-soi. Enfermés entre quatre murs avec pour seul contact sur l'extérieur, une fenêtre. Certains ont eu plus de chance d'avoir accès à un jardin pour profiter du climat du mois d'avril par exemple. Néanmoins, on s'est tous aperçus de l'importance qu'avait l'extérieur pour nous. Aujourd'hui, j'écris ses mots en étant encore une fois confinée, et je comprends l'importance psychologique que nous tissons avec notre environnement extérieur. La cellule du chez-soi, a un rôle majeur, mais elle ne suffit parfois pas. A travers les groupes de discussions, beaucoup de personnes témoignent d'un passage à la vie nomade en camping-car depuis quelques mois. Et en comprenant le rapport

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

très fort que le camping-car entretient avec son territoire, son environnement et ses paysages en France, nous comprenons, l'importance de ce changement de mode de vie. Cette crise a permis à beaucoup de se rendre compte que leur habitat en appartement, en HLM, ou encore en maison pavillonnaire ne leur correspondait plus. L'ancrage à l'échelle du territoire leur semble ainsi nécessaire, laissant derrière eux une vie sédentaire qui semble se contenter de tisser des relations à l'échelle de la parcelle.
Cette crise a exacerbé des tensions à la fois politiques, économiques, sociales et environnementales. Vivre de façon autonome, (même si à travers ce mémoire, nous avons compris que la totale autonomie en France dans ce mode de vie n'était pas réalisable), semble être une volonté pour beaucoup. Cette émancipation est voulue, d'un point de vue normatif, économique et social. En effet, en cette période, l'acte de s'émanciper en devient d'autant plus fort. Dans un temps où on nous assigne à résidence, leur réponse est d'en changer et de se détacher de cette sécurité de la maison et de la parcelle. C'est assez paradoxal, mais c'est lorsque nos libertés sont de plus en plus retranchées, et dans ce cas-ci à l'espace de la maison, que la nécessité du changement et de la rupture devient une nécessité.
Ça a été le choix de Pascal, ayant choisi de témoigner dans son livre "Correspondance(s) d'un nomade confiné : écrire pour survivre au confinement". N'ayant plus les moyens d'avoir une maison, et séparé de son fils, son souhait a été d'acquérir un camion aménagé pour voyager. Néanmoins, quelques jours après, le premier confinement est annoncé. Encore un peu sédentaire, il choisit de rejoindre une amie dans le Limousin qui lui propose de lui prêter un appartement. Mais très vite, il témoigne de l'impossibilité qu'il avait d'être isolé seul et contraint à l'espace d'un appartement intérieur.

"Mais au bout de deux heures, je suis ressorti, j'étouffais, alors j'ai dormi dans mon camion. J'aimais déjà beaucoup cette région de lacs et de forêts."[2]
"Je suis un hypersensible, et c'était pour moi un besoin profond de me retrouver seul et d'être vraiment en communion avec la nature"[2] [125]

[125] Témoignage de Pascal, Mon voyage, il se fait à l'intérieur : parti pour tailler la route en camion, il est confiné à Saint-Priest-Taurion [en ligne], france3, 2020, disponible sur < https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/haute-vienne/mon-voyage-il-se-fait-interieur-parti-tailler-route-camion-il-est-confine-saint-priest-taurion-1816670.html> [consulté le 12 novembre 2020]

Alors cet espace-temps du confinement a fait ressortir un réel positionnement des personnes sur la façon d'habiter leur logement. Malgré le fait que l'habitat sédentaire semble être l'évidence, c'est lors de crises comme celle-ci, que les choses sont remises en question, créant des évolutions et des mutations dans le rapport que les personnes entretiennent avec leur logement. Cela a mis en exergue ce qui leur était réellement nécessaire et vital.

3.3.2 Cohabiter : un réseau solidaire face à une sédentarisation forcée

Pourtant, c'est en cette période que la vie des Néo-nomades itinérants s'est vue bousculée. L'assignement au lieu de résidence pose la question des sans domiciles stables. Comme nous l'avons vu dans la première partie, le confinement a questionné la légitimité des personnes vivant en itinérance, à être présent dans la ville, sur les routes et sur les parkings. Confondues dans la masse en temps normal. Lorsque les touristes et les sédentaires rentrent chez eux, les Néo-nomades sont alors montrés du doigt par les autorités.
Leur statut instable ne leur permet pas d'avoir des lieux d'accueil, et ils sont souvent pointés du doigt, s'ils se stationnent sur un parking public dans des municipalités. Pourtant, l'ensemble des aires d'accueil, des aires municipales, et des campings, ont été fermés pendant le confinement. Ces mesures ont été prises pour empêcher les activités touristiques. Mais pour ces autres habitants itinérants, rien n'a été prévu, comme si leur désencastrement institutionnel les faisait disparaître, pourtant, ils étaient bien là à chercher des solutions.
Heureusement, certaines municipalités ont été à l'écoute. Beaucoup ont tout simplement appelé les mairies, pour savoir où est-ce qu'ils pouvaient stationner et s'ils dérangeaient. Pascal, après avoir renoncé à un confinement en appartement, a donc cherché une aire gratuite pour camping-car, avec de l'eau et de quoi vidanger. Il s'est donc rendu le 20 mars, à Saint-Priest-Taurion.

"J'ai eu la chance de tomber sur une commune super sympa, qui m'a laissé m'installer, me brancher sur les boîtiers électriques. Ce

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

n'est pas le cas partout."[2] [126]

Il témoigne d'un réel lien tissé avec la ville et ses riverains. Petit à petit, des habitués sont venus lui rendre visite régulièrement, et de réels échanges se sont réalisés. Naturellement, en ce deuxième confinement, il est venu se confiner au même endroit.

«j'ai trouvé qu'il y avait énormément de chaleur humaine, ça n'a pas été le cas partout en France. Je ne pouvais pas mettre le cap sur une autre destination». [127]

C'est dans cette situation compliquée, que les Néo-nomades se sont aperçus de la difficulté qu'ils auraient à se faire respecter et entendre. Mais c'est au moment du premier confinement que j'ai réalisé que malgré cette situation, il y avait un vrai réseau solidaire qui gravitait autour de cette pratique. Un réseau connecté grâce aux réseaux sociaux comme on l'a vu dernièrement. Il a permis en cette période de confinement de tisser des liens sincères et solidaires, entre camping-caristes, mais aussi entre sédentaires et nomades.

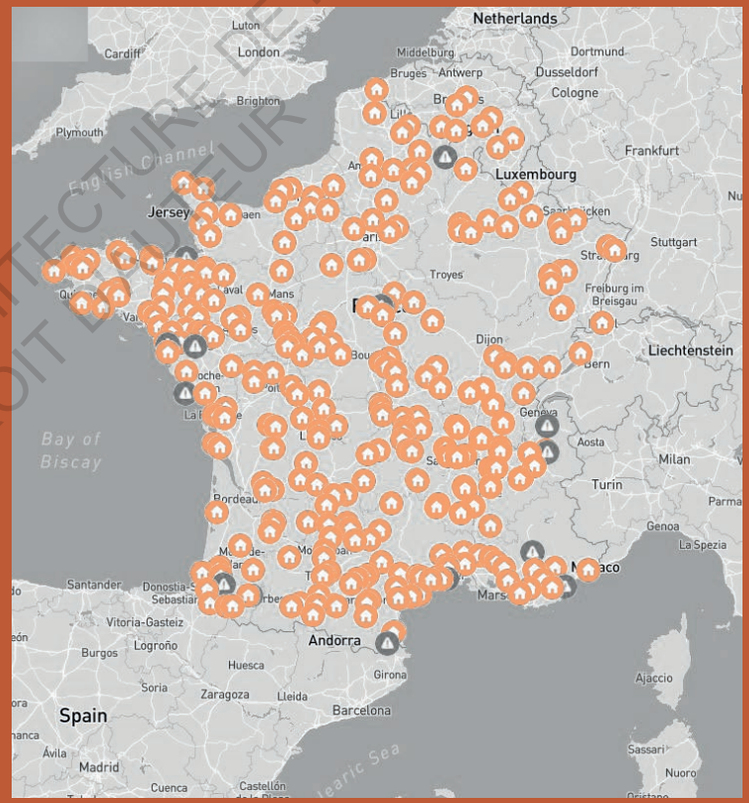
Des blogueurs "Voyage à plein temps", [128] vivant en camping-car à l'année, ont décidé d'ouvrir une plateforme, afin de trouver des stationnements pour des personnes comme elles, qui n'avaient nulle part où aller. Stationner de façon sauvage est très peu toléré en cette période. Quelques aires privées sont restées ouvertes, puisque les propriétaires ont accepté d'accueillir ces personnes, mais souvent, c'était insuffisant selon les villes. De plus, leur vulnérabilité s'est accentuée puisque leur mode de vie nécessite d'être raccordés aux réseaux d'eau, parfois d'électricité comme en cette période d'hiver où vivre en camping-car n'est pas toujours simple. Ainsi, l'accès à l'eau, au chauffage relève des droits sociaux.

L'initiative de ce couple est alors de mettre en relation habitants sédentaires avec habitants itinérants. Il propose aux personnes ayant un terrain à disposition d'accueillir des personnes vivants en habitat mobile. Mettre à disposition un petit bout de terrain pour cohabiter le temps de cette crise. Une carte interactive a donc été mise à disposition sur les réseaux sociaux. Celle-ci permet

[126 et 127] Mon voyage, il se fait à l'intérieur : parti pour tailler la route en camion, il est confiné à Saint-Priest-Taurion [en ligne], france3, 2020, disponible sur < https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/haute-vienne/mon-voyage-il-se-fait-interieur-parti-tailler-route-camion-il-est-confine-saint-priest-taurion-1816670.html> [consulté le 12 novembre 2020]

[128] Carte intéractive [en ligne], Bubbles app, 2020, Disponible sur <https://bubbles-app.io/carte-d-entraide/.>. [consulté le 03 novembre 2020]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Lieu où des nomades avaient besoins de trouver un stationnement

Lieu d'hebergement proposé par un sédentaire

Figure 60
Carte interactive d'hebérgement pendant le confinement
Source : < https://bubbles-app.io/carte-d-entraide/>

de localiser les lieux de résidence sédentaire, capable d'accueillir ces habitants itinérants pour le temps du confinement. Certains mettent à disposition un tuyau d'eau et un branchement électrique si nécessaire. Ces initiatives individuelles et collectives, révèlent une cohabitation solidaire à l'échelle de la parcelle, mais également du territoire.
Catherine et Jean-Claude, ayant répondu à mon questionnaire, m'ont redirigé vers un article de leur expérience du confinement réalisé par Le Monde du Camping-Car. [129]
Eux aussi témoignent de cette solidarité et de cet accueil. Ils ont été accueillis chez un couple de viticulteurs en Charente, qui eux aussi pratiquent le camping-car de façon touristique. Après avoir lancé un SOS la veille du confinement de mars, ils les ont accueillis pendant trois mois. Ils sont stationnés dans la ferme, à côté des tracteurs, et ont accès à l'eau, la vidange, et même à une voiture pour faire leurs courses. Ils se rendent des services en échange, car leurs hôtes refusent tout dédommagement. Beaucoup d'exemples comme celui-ci témoignent d'une relation qui existe malgré tout entre le nomade et le sédentaire, mais aussi entre ces deux modes de vie. Habiter de façon itinérante, ne peut pas exclure la vie sédentaire, et je dirais justement que c'est par cette solidarité, que les liens se tissent, et prennent le dessus sur les conflits de ces deux modes de vie.

Figure 61
Photographie de Caterine et Jean Claude pendant leur confinement. Source : < https://www.lemondeducampingcar.fr/actualite/camping-caristes-a-lannee-ils-sont-confines-chez-des-viticulteurs-en-charente/189088 >

[129] Confinés en camping-car, ils racontent [en ligne], Le Monde du Camping-car, 2020, disponible sur < https://www.lemondeducampingcar.fr/actualite/camping-caristes-a-lannee-ils-sont-confines-chez-des-viticulteurs-en-charente/189088 > [consulté le 25 novembre 2020]

3.3.3 Est ce réellement possible de sortir du modèle de la sédentarité ?

En même temps que certains prennent la décision de raccrocher avec la vie sédentaire, beaucoup en cette période ont également décidé de s'y réancrer. Non pas par l'échelle de la maison, mais à l'échelle de la parcelle. En effet, comme on l'a vu dans les précédentes parties, l'habitacle du camping-car constitue un réel chez-soi pour ces personnes. Néanmoins, en cette période, c'est l'échelle de la parcelle qui leur pose souvent problème lors du stationnement. Ils sont vulnérables face aux différentes décisions prises par les collectivités et par l'Etat, pendant ce confinement notamment. Ainsi, ils habitent une maison transportable, sans savoir où pouvoir la poser. De plus, ils habitent dans un espace réduit avec la contrainte d'avoir accès à l'extérieur de façon restreinte. Le confinement s'arrête à l'espace intérieur de la maison mobile. C'est alors très réducteur de leur appropriation extérieure. Pascal explique qu'il a tout ce qu'il lui faut dans son Fiat Ducato, mais son espace se résume à 3m². Il est équipé de son frigo, plaque de gaz, évier et toilette, douche et penderie, et l'essentiel le lit. L'écriture de son livre devient pour lui un moyen **"de survivre à un espace très confiné" et "son voyage se fait à l'intérieur"** [130].

Néanmoins, pour beaucoup, cette restriction à être confiné à l'intérieur devient difficile. Comme on l'a expliqué dans la partie précédente, habiter un camping-car s'étend à l'espace de son environnement. En être privé, est également une privation de la pratique de l'habiter pour ces personnes.
Aujourd'hui, beaucoup choisissent alors de devenir propriétaire d'un terrain privé, comme pied-à-terre. Cette initiative montre qu'il est compliqué d'être pleinement autonome aujourd'hui. Ces parcelles sont souvent des terrains familiaux bâtis ou non, sur lesquels s'installent ces résidences mobiles. Cette installation pourrait être celle d'un logement classique. L'ancrage sédentaire est alors pour beaucoup encore très présent. L'accès à ces terrains a été facilité par la loi DALO. Ainsi, pour ancrer son habitat mobile, le terrain est soumis à une déclaration préalable, mais si le terrain se situe dans un zonage non destiné à l'habitat,

[130] Mon voyage, il se fait à l'intérieur : parti pour tailler la route en camion, il est confiné à Saint-Priest-Taurion [en ligne], france3, 2020, disponible sur < https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/haute-vienne/mon-voyage-il-se-fait-interieur-parti-tailler-route-camion-il-est-confine-saint-priest-taurion-1816670.html> [consulté le 12 novembre 2020]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

il faut faire une demande de logement adapté et un recours DALO. *"Il faut faire valoir son droit à habiter en résidence mobile sur la commune"* [131]. Ainsi l'acquisition de parcelles pour l'ancrage de ces résidences mobiles tend à être facilitée, afin d'avoir la possibilité d'habiter en résidence légère et mobile, tout en ayant un pied-à-terre. Pour certains, cette sédentarisation se fait tout au long de l'année, mais pour d'autres elle est temporaire. Elle représente seulement un moyen pour être libre plus facilement et s'assurer une sécurité pendant quelques mois de l'année. C'est alors assez paradoxal, leur liberté de bouger passant aussi par le fait d'acquérir un pied-à-terre.

Cette situation inédite a ainsi été un moteur de réflexion sur l'habiter et la mobilité. Est-ce que ces temps de confinement et d'immobilité se reproduiront dans l'avenir ? Ce mode de vie va t'il devoir s'adapter à ces phénomènes comme certains le prévoient déjà en faisant l'acquisition de pied-à-terre, pour ne pas être vulnérable face à l'immobilité ? Cette crise a fait remonter l'exacerbation d'une ville sédentaire, capable de s'immobiliser puisqu'elle a été basée sur ces fondements. Elle a mis en lumière cette ville foraine, qui a dû se cacher le temps de ce confinement.

Après avoir écouté le podcast du blogueur "Voyage en roue libre" [132], je me questionne à mon tour sur le regard qui est porté sur les résidences mobiles durant cette période. A travers des reportages témoignant de la situation de certains travailleurs saisonniers, notamment dans l'Aveyron [133], on comprend qu'ils ont incarné la figure de l'inconnu sans résidence, et du vagabond. Ils ont été privés de leur liberté de circuler, de s'exprimer et d'habiter. Dans le podcast, un habitant nomade reproche d'avoir été comme suspecté à cause de son habitat mobile et pourchassé comme s'il incarnait tout ce que le confinement ne voulait pas.

Heureusement, cette exacerbation ne se contente pas d'être négative, l'élan de solidarité impliquant des pratiques d'habiter et de cohabiter inédites, elle fait prendre un espoir sur le devenir de cette pratique. La confrontation culturelle de l'habiter peut être moteur de réelles interactions sur le territoire et de rencontres.

[131] Relier, «sans adresse, sans adresse postale» Reseau relier, 2020, Disponible sur <http://www.reseau-relier.org/IMG/pdf/2._fiche_hl_domiciliation_v_leger.pdf>.
[132] V oyage en roue libre, Travailler tout en traversant l'europe en camping-car, Les créateurs nomades [en ligne], 2019 [consulté le 5 mai 2020] <https://www.voyage-en-roue-libre.com/travailler-voyager-camping-car/>
[133] Les difficultés du confinement [en ligne], Youtube, 2020, Disponible sur <https://www.youtube.com/watch?v=_rfmfTIh1nQ&t=273s.>.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Conclusion

Le mode de vie en itinérance, comme nous l'avions pressenti, est complexe puisqu'il est parcouru par une multiplicité de réalités, à la fois sociales, institutionnelles et économiques. L'habitat en camping-car offre pourtant une réelle alternative à une vie globale sédentaire. En effet, celle-ci ne permet pas toujours l'accès au logement. De plus, les mutations et la précarité à l'emploi entraînent également la nécessité de trouver un mode de vie, qui permet aux habitants nomades de continuer de vivre et travailler en s'adaptant. L'adaptabilité de cet habitat mobile est également ce qui le rend presque invisible aux yeux des faiseurs de villes, mais pas seulement. Descendant d'un État prônant les valeurs de la sédentarité, à la fois géographiquement, socialement, politiquement ou encore légalement, les Néo-nomades s'inscrivent en dehors de la culture de l'habiter Français. Cela s'explique majoritairement par un dessin des villes et une législation basée sur le contrôle, la sécurité, en laissant peu de place à l'informel. C'est notamment avec la comparaison aux Etat-Unis, qu'on comprend que le rapport à nos modes de vie descend aujourd'hui de l'histoire des pratiques du territoire du pays. Ainsi, alors que le modèle de la contre-culture aux Etat-Unis se transcrit par la mobilité et la légèreté d'habitat ayant la volonté de se détacher des institutions, en France c'est le rapport au vernaculaire et à la propriété qui est transmis. Ainsi, ces populations nomades doivent s'inscrire malgré tout dans ce territoire prôné par des politiques sédentaires. Leur mode de fonctionnement s'appuie donc sur le fait de s'éloigner des centres urbains, représentant pour eux, stigmatisations et réglementations. Ils ne s'y sentent pas à leur place, mais c'est peut-être parce qu'aucune place ne leur est réellement attribuée. L'informel devient alors la base de leur pratique, non pas parce qu'ils souhaitent se «rebeller» face aux institutions, mais seulement parce que leur pratique se mélange à celle des gens du voyages ou des touristes. Leur place à eux devient floue, comment les appeler, comment les compter et comment les représenter ? Telles ont été les questions qui ont guidé le fil de ce mémoire. Et c'est justement ce qui représente l'invisibilité de leur pratique. Pourtant, ils travaillent et vivent tous les jours en France, que ce soit en zone rurale ou en zone urbaine. Leur choix d'émancipation découle donc d'une envie de vivre et travailler autrement, à travers un habitacle qui serait à même de répondre à leur attente. Ainsi, malgré une réelle envie d'émancipation institutionnelle, cette pratique est loin d'être un désencastrement social. En effet, l'habitat précaire et mobile est une pratique de groupes professionnels, qu'ils soient du domaine primaire, secondaire ou même tertiaire, ou même de personnes sans emploi ou en situation irrégulière. Ces formes de logements sont perçues comme relevant de l'exclusion, ou de la marge, alors qu'elles sont depuis toujours, impliquées dans les interstices du territoire français. De plus, l'itinérance permet à ces personnes de créer de nouvelles pratiques de sociabilité, notamment à travers le travail. En effet, les artisans nomades en sont l'exemple. Le choix de l'itinérance leur permet un réel échange et une transmission de savoir-faire, et de savoir-vivre ancrés localement dans les régions parcourues. Leur pratique professionnelle les ancre localement, et leur permet de créer une proximité territoriale autour d'échanges réciproques.

En conclusion, à travers la pratique des Néo-nomades, nous questionnons son rapport à la sédentarité. En effet, le mode de vie des artisans nomades est la démonstration qu'il est possible d'être itinérant et d'être ancré territorialement et socialement. Ainsi, le mode de vie des Néo-nomades ne se résume pas à l'itinérance. Au contraire, à travers ce mémoire, nous comprenons que cette population est sans cesse reliée à la sédentarité et à ses institutions. En effet, la domiciliation en est par exemple un témoin, mais aussi l'ensemble des réglementations et législations entourant cette pratique. En quelque sorte, à chaque fois qu'elle stationne, elle fait face à la sédentarité de la ville, de la ruralité et de ses occupants. De

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

plus, la période actuelle interroge encore davantage la pratique de l'habitat mobile. Alors que nous sommes censés être tous confinés assignés à notre domicile, le camping-car lui n'a nulle part où aller, obligé de se confiner en dehors des lieux publics, et trouver un recueil dans des lieux privés. Néanmoins, de nombreuses mutations, notamment dans le monde du travail, pourraient amener ce mode de vie à répondre à l'instabilité des pratiques actuelles. Sa relation avec l'espace naturel, le territoire, un retour à vivre avec son rythme à soi, recensant les saisons, le territoire, le paysage et des relations sociales riches. Ce mode de vie est ainsi assumé et ce choix est alors impactant pour ces personnes. C'est justement en cette période que ce monde du travail et de l'habitat mobile nécessite d'être pris en compte pour saisir l'ampleur des changements dans l'économie contemporaine, mais aussi dans l'habiter urbain. Ce travail est mené tous les jours par un réseau d'associations dense et riche, afin de défendre tous les jours l'habitat léger et mobile, quels que soient sa pratique, son ethnologie, ou son vécu. On peut se questionner sur l'avenir et la médiatisation pour la première fois de ces travailleurs nomades, lors du premier confinement. Alors que la van life touristique est de plus en plus médiatisée et mise en avant, on pourrait se demander alors quel pourrait être le rôle des médias dans la mise en lumière d'une pratique ignorée, et presque invisible ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

Ouvrages

AMPHOUX Pascal / LORENZA Mondada, Le chez soi dans tous les sens, Editions Architecture et Comportement, 1989, vol 5 (n°2) pages 135 à 152

CLAUDOT-HAWAD Hélène, Voyager d'un point de vue nomade, Édition Paris-Méditerranée, collection Entre-Rives, 2002, 174 pages

COMBOT Stany, Villes Nomades, histoires clandestines de la modernité, Éditions Eterotopia, collection Rhizome, 2016, 189

COUCHAUX Denis, Habitats nomades, Edition alternative et Parallèles, collection AnArchitecture, 1980, 191 pages

DE BIASE Alessia / ROSSI Cristina, Chez nous Territoires et identités dans le mondes contemporains, Édition de la villette Etudes et Recherches, 2006, 319 pages

LAZZAROTTI Olivier, Habiter La condition géographie, Editions Belin, collection Mappemonde, 2006, 288 pages

LE MARCHAND Arnaud , Enclaves nomades habitat et travail mobiles, Édition du Croquant, Collection Terra, 2011, 224 pages

LIDZ Jane , Maisons sur roues, Editions Chêne / Hachette, 1980

MANIQUE Caroline, Go west, les architectes au pays de la contre culture, Editions Parentheses Eds, Collection Architecture, 2014, 248 pages

POULAIN France / POULAIN Elisabeth, L'esprit du camping, Editions Cheminements. collection l'esprit de la création, 2005, 311 pages

WILLEMIN Véronique, Maisons Mobiles, Éditions alternatives, Collection Anarchitecture, 2004, 191 pages

Mémoires

Hugo Moreau, Habiter en camion sur les quais du bas Chantenay (mémoire), Architecture, Ecole national d'architecture Nantes, Juin 2015

LADEVEZE Gaëlle, L'habitat mobile, du principe de Loisirs à celui de Précarité, Architecture, Ecole national d'architecture Nantes, 2006

Articles en ligne

BORDIGONI Marc, "Comment la France inventa ses "Nomades", [en ligne], Migrations Société N° 131 (5): 51-68, 2010, [consulté le 25 mai juin 2020] <https://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2010-5-page-51.htm>

BOUVET, Rachel, « Du parcours nomade à l'errance : une figure de l'entre-deux », Observatoire de l'imaginaire contemporain, 2006, [consulté le 25 avril 2020] <http://oic.uqam.ca/fr /publications/du-parcours-nomade-a-lerrance-une-figure-de-l'entre-deux>.

COMBOT Stany, "Saper le ré-orientalisme et libérer le future, Une écriture des histoires clandestines de la mobilité", Echelleinconnue.net [en ligne], 2012 [consulté le 02 novembre 2020] < http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/saper.pdf >
COMBOT Stany, «Entre circulation et sédentrisation : habiter L'immobilier», Echelleinconnue.net, Makhnovtchina, 2014 [consulté le 27 juillet 2020] < http://www.echelleinconnue.net/bookfactory/journal_05_makhnovtchina.pdf>

DODIER Rodolphe, "Habiter comme un camping-cariste : de l'art d'être mobile et de stationner au quotidien", [en ligne] Mondes du Tourisme, no 14, 2018. [Consulté le 25 avril 2020] <https://doi.org/10.4000/tourisme.1579.>
FORGET Célia, "Les limites du concept de tourisme résidentiel : étude de cas du caravaning à plein temps" [en ligne] Téoros. Revue de recherche en tourisme 36 (36, 2), 2017, [Consulté le 17 avril 2020] <http://journals.openedition.org/teoros/3065>

DUBOIS Nicolas, et MOCH Annie, "L'automobile : un autre chez-soi" [en ligne], Villes en Parallèle 32 (1): 185-91, 2001, [consulté le 05 juin 2020] <https://www.persee.fr/doc/vilpa_0242-2794_2001_num_32_1_1339?q=chez+soi>

Fors recherche sociale," État des lieux thématiques des études et travaux portant sur les « formes particulières d'habitat »", onpes.gouv.fr [en ligne], 2017, [consulté le 4 octobre 2020] < https://onpes.gouv.fr/IMG/pdf/fors_recherche_sociale_-_etat_des_lieux_thematiques_des_etudes_et_travaux_portant_sur_les_formes_particulieres_d_habitat_-_janvier_2017.pdf >

LE MARCHAND Arnauld, "Regards croisés sur l'habitat léger et mobile-L'habitat mobile éphémère et léger travaille", Echelleinconnue.net [en ligne], 2012 [consulté le 02 novembre 2020] <http://www.echelleinconnue.net/communication_presse/regardscroises.pdf >

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DEVOIR D'AUTEUR

LOGÉ Guillaume, "présentation de l'exposition NoLand man's", Artisticlab. forumviesmobiles.org, [en ligne], 2019 [consulté le 07 juillet 2020] <http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/neo-nomades-un-mode-de-vie-du-futur>

ROY S, "L'itinérance : forme exemplaire d'exclusion sociale ?" Lien social et Politique, [en ligne] , 73–80, 1995, [consulté le 25 mai 2020] <https://doi.org/10.7202/005232ar >

RELIER / HALEM, "Fiches pratiques habitat léger", Réseau-relier.org, [en ligne], 2019 [consulté le 05 novembre 2020]
<http://www.reseau-relier.org/Culture-Actualites >

Pages publiées en ligne

Cadastre napoléonien [en ligne], Wikipédia, 2020, Disponible sur <https://fr.wikipedia.org/wiki/Cadastre_napol%C3%A9onien>. [consulté le 18novembre 2020]

Confinés en amping-car, ils racontent [en ligne], Le Monde du Camping-car, 2020, disponible sur < https://www.lemondeducampingcar.fr/actualite/camping-caristes-a-lannee-ils-sont-confines-chez-des-viticulteurs-en-charente/189088 > [consulté le 25 novembre 2020]

HALEM Habitants de logements Ephémères ou Mobiles, Portail de l'Habitat léger, [en ligne], 2016, Disponible sur <http://www.halemfrance.org/> [consulté le 5 mai 2020]

Instruction à domicile : ce que dit le droit européen [en ligne], Le Figaro, 2020, disponible sur < https://www.lefigaro.fr/vox/societe/instruction-a-domicile-ce-que-dit-le-droit-europeen-20201214> [consulté le 30 juin 2020]

La carte des étapes France Passion, France Passion [en ligne], 2020 Disponible sur < https://www.france-passion.com/camping-caristes/la-carte-des-etapes > [consulté le 23 novembre 2020]

Mon voyage, il se fait à l'intérieur : parti pour tailler la route en camion, il est confiné à Saint-Priest-Taurion [en ligne], france3, 2020, disponible sur < https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/haute-vienne/mon-voyage-il-se-fait-interieur-parti-tailler-route-camion-il-est-confine-saint-priest-taurion-1816670.html> [consulté le 12 novembre 2020]

Nantes camping au service de votre prochain roadttrip urbain, Nantes camping, 2020 [en ligne], Disponible sur < https://www.nantes-camping.fr/> [consulté le 12 novembre 2020]

Prelys courtage 2.0, L'habitat mobile leger et alternatif et l'immobilier non traditionnel, [en ligne], 2020, Disponible sur <https://www.prelys-courtage.com/habitat-alternatif-demontable-et-leger/> [consulté le 08 octobre 2020]

Projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové [en ligne], ministère de l'égalité des territoires et du logement, 2013, Disponible sur <https://www.toitsdechoix.com/images/doc/130617_DP_projet_loi_Duflot_II_habitats_alternatifs.pdf>. [consulté le 17 novembre 2020]

Projet de loi de finances pour 2021 : Cohésion des territoires - Aménagement des territoires [en ligne], Sénat, 2021, disponible sur < http://www.senat.fr/rap/l20-138-36-2/l20-138-36-2_mono.html> [consulté le 20 novembre 2020]

Qu'est ce que la domiciliation [en ligne], se domicilier, 2017, Disponible sur <https://sedomicilier.fr/articles/definition-qu-est-ce-que-la-domiciliation#:~:text=La%20domiciliation%20est%20obligatoire%20pour,adresse%20postale%2C%20commerciale%20et%20administrative.>. [consulté le 15 septembre 2020]
Prix de l'immobilier au m², [en ligne], seloger.fr, 2021, disponible sur <https://www.seloger.com/prix-de-l-immo/vente/pays-de-la-loire/loire-atlantique/nantes/440109.htm > [consulté le 10 juillet 2020]

Qu'est ce qu'un camping-car ? [en ligne], camping car 2017, 2017, Maisons Mobiles, Disponible sur < https://campingcar2017.wordpress.com/2017/07/09/quest-ce-quun-camping-car/#:~:text=Le%20dictionnaire%20indique%20d%C3%A9j%C3%A0%20ce,%C3%A9quip%C3%A9e%20d'un%20moteur%20%C2%BB.> [consulté le 10 juillet 2020]

Relier, «sans adresse, sans adresse postale» Reseau relier, 2020, Disponible sur <http://www.reseau-relier.org/IMG/pdf/2._fiche_hl_domiciliation_v_leger.pdf>. [consulté le 12 novembre 2020]

Sans domicile stable ou fixe (SDF) : comment obtenir une domiciliation ? [en ligne], service public, 2020, Disponible sur <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F17317>. [consulté le 13 décembre 2020]

Toits alternatifs, Les démarches administratives pour vivre dans un camping-car ou un van aménagé à l'année [en ligne], 2016, Disponible sur <https://toitsalternatifs.fr/conseils-pratiques/demarches-administratives-camping-car/> [consulté le 5 mai 2020]

Courts métrages

LE MARCHAND Arnaud, Néo-nomades : un mode de vie du futur ?, artisticlab [en ligne], 2016, Disponible sur <http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/visit/20#567>

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

[consulté le 5 mai 2020]

LOISEAU Gaëlla / BRINKSMA Thierry, Des Aires, desaires.fr [en ligne], 2017, Disponible sur <http://desaires.fr/#Aire_Apiculteurs > [consulté le 02 novembre 2020]

Captations de débats

Des architectes au pays de la contre-culture, citéarchitecture.fr [en ligne], 2019, [consulté le 20 octobre 2020] Disponible sur <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/video/go-west-des-architectes-au-pays-de-la-contre-culture >

«Hétérotopies» reconnaître les architecture "autres" conjuguer accueil des précaire, architectures, écologie et émancipation sociale, comment faire ? , citéarchitecture.fr [en ligne], 2019, [consulté le 20 octobre 2020] Disponible sur <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/video/table-ronde-4-delaisses-urbains-friches-et-autres-heterotopies-reconnaitre-les-architectures >

Doctoratsauvage, Rencontres d'Halem_Visite commentée et débat de l'expo DES CODES ET LA VILLE, Echelleinconnue.net [en ligne], 2019, [consulté le 5 novembre 2020] < Disponible sur http://dsea.fr/conferences/51%20rencontres%20habitat.html> Doctoratsauvage, Actualité Temporaire De l'habitat rêvé à l'habitat contraint, Echelleinconnue.net [en ligne], 2019, [consulté le 5 novembre 2020] < Disponible sur http://dsea.fr/conferences/pr%C3%A9sentation%20du%20livre%20actualite_de_l'habitat_temporaire_par%20Ga%C3%ABlla%20Loiseau%20et%20Aur%C3%A9lie%20Veyron-Churlet.html>

Podcast en ligne

Voyage en roue libre, Travailler tout en traversant l'europe en camping-car, Les créateurs nomades [en ligne], 2019 [consulté le 5 mai 2020] Disponible sur <https://www.voyage-en-roue-libre.com/travailler-voyager-camping-car/>

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Annexes

Trois entretiens

- Chemin de faire
- Une famille et une boutique en itinérance
- Halem, un réseau d'association

Questionnaire en ligne

- Le bilan
- Les questions - Réponses

« S'ancrer dans un territoire mine de rien quand tu travailles en itinérance, c'est nécessaire, nous on peut plus continuer à faire ce genre de choses »

« Et grâce à des études de marché, tu viens avec ton atelier, tu parles de ton atelier, et les gens t'accueillent et tu peux discuter avec les habitants. Car nous on a un impératif, c'est qu'on veut dialoguer avec les milieux ruraux,»

Alizée de l'association Chemin de faire

Entretien téléphonique : Durée 30 min

Ils conçoivent une association à but lucratif pour partager la fabrication et le savoir-faire local de façon low-tech. Ils parcourent depuis les routes de France, en zone rurale, à la rencontre des acteurs locaux.

Figure 61: Cartographie sensible de l'entretien avec Aizée

Figure 62
Composition de photographies de l'association chemin de faire Source : http://cheminsdefaire.fr/

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Extrait de l'entretien 1

« Oui du coup, je fais mon mémoire sur l'habitat en itinérance et sur tout ce qui est travail en itinérance

Alizée : Sujet très intéressant (rires)

(rires) Oui très vaste aussi au final, mais euh...beh c'est vrai qu'au début je mettais plus intéressé à tout ce qui était touristique,en fait, je me suis dit mais je suis tombé vraiment sur la sphère des personnes qui travaillent et qui vivent à l'année, en fait à travers ces habitats, je trouvais ça hyper intéressant de savoir justement en France de comment ils faisaient pour vivre pour travailler et je traite aussi la question en fait des artisans nomades et euh... Du coup de savoir comment c'était possible leurs relations avec les villes etc.

Alizée : D'accord, je suis désolé de ne pas avoir répondu plus tôt, on a, je ne sais pas si tu avais déjà vu sur Instagram, il y a des messages que tu vois et d'autres qui sont dans des demandes
Oui ben oui comme sur Messenger des choses comme ça
euh et en fait, je me rend compte qu' il y avait une dizaine de messages qu'on avait absolument pas vu, euh

- Ouais je me doute bien que vous deviez être assez occupé en ce moment avec la période des fêtes etc. c'est un peu compliqué

Alizée : Et surtout on s'est repris en itinérance dans le Morvan, on s'est retrouvé presqu'une semaine où il n'y avait pas vraiment de réseau, pas vraiment d'électricité, on était un peu coupés du reste. (rires)

Je veux bien croire (rires)

Alizée : Depuis une dizaine de jours, on reprend un peu contact avec la civilisation
Ouais beh oui, (rires) je comprends bien, euh... Du coup euh, du coup depuis quand déjà vous habitez comme ça, euh du coup j'ai...
Juste pour me rendre compte toi, tu as vu notre site internet ?

Oui ou j'ai lu tout çà

Alizée : Je vais sûrement te répéter des trucs que tu auras déjà lu mais bon je vais au moins te faire une présentation de ce qu'on fait euh... nous ça fait deux an et demi maintenant qu'on a aménagé le camion.
Et euh..qu'on vit dans le camion, on a pour la première année en fait on a commencé en fait nous on était tous les deux designers amateurs, moi design produit architecte d'intérieur et donc coloriste plus tout ce qui était, faire du, plus tout ce qui est en relation avec la matière la couleur, les nouveaux matériaux appliqués à un projet, Yoann était dans le design produit, design industriel mais c'est assez vite dirigé vers les ateliers partagés et le milieu des lows technologies

Ouais c'est ce que j'ai cru voir

Alizée : Et euh... et on habitait tous les deux à Paris et on travaillait à Paris moi comme architecte d'intérieur et lui dans différents ateliers, en tant que formateur et après dans des projets à droite à gauche et on a eu envie de, lui était vraiment dans toutes ces questions d'autonomies et de hautes technologies et on se trouvait un peu coincé en disant que parler d'autonomie et vivre à Paris c'était complétement en désaccord.
(rire) Oui c'est vrai

Alizée : Et donc on a, on est parti de Paris, il y a deux ans et demi, trois ans, on a acheté le camion, on a pendant cinq, on va dire que quand on était à Paris on était encore en train de préparer, on avait déjà un peu imaginé l'intérieur du camion, on a mis 4 mois de chantier à réaliser l'intérieur de notre enfin a réalisé notre milieu de vie et on est parti pour tester au début sur un voyage de 4 - 5 mois en Scandinavie.
On c'était dit quand partant de Paris, on avait l'habitude, on vivait ensemble mais que c'était quand même bien avant de se mettre à réaliser un projet professionnel, d'au moins tester, est ce qu'on est capable de vivre dans un si petit espace à deux

Oui (petit rire...)

Alizée : C'est quand même une question que, qui n'est pas évidente, dont on avait pas envie de se jeter tête baissée et avoir la surprise, (petit rire) on se dit on commence par voyager parce qu'on avait quand même acheté notre remorque en même temps dans le but de faire un atelier mais on s'est dit qu'au lieu de se lancer tête baissée dans l'atelier on avait quand même déjà testé l'habitat euh.

Mais surtout quand on l'a jamais vécu, c'est sûr qu'il faut l'expérimenter.

Alizée : Mais aussi on voulait tester toutes ses histoires d'autonomies, donc euh voir, prendre conscience de nos consommations en eau, en électricité, en fait se rendre compte nous même des choses avant de prôner et de parler, et finalement sans être autant au courant, moi là quand on parle d'autonomie et de lows technologies, on est au coeur du sujet et on est capable d'apporter des vraies réponses et on sait exactement de quoi en parle, ca c'est quelque chose qui nous a apporté énormément, donc on a commencé 4-5 mois en Scandinavie et après 4 ou 5 mois en Espagne et au Portugal.
Et là on a accès plus notre voyage, autant en Scandinavie on était vraiment à la rencontre des artisans, c'est quelque chose qui nous passionnait et euh on avait ciblé différents artisans locaux, artisanat, matériaux et on avait pas mal visité et on avait le contact avec ce genre de personne et en Espagne et au Portugal on a continuait notre quête avec l'artisanat, mais on a aussi visité des sociétés autonomes.

D'accord

Alizée : Dont certaines, qui explorent les lows technologies à grosses échelles parce que nous on était sur l'échelle du camion en plus habitat alors que ...

(Problème de réseau, coupure de l'appel)

Alizée : Je ne sais plus où tu t'es arrêté.

Bah au début parce que ça a coupé euh du coup que ce n'était pas du tout la même échelle et après j'ai j'ai pas entendu. (petit rire)

Alizée : Je parlais de la société autonome.

Oui, oui oui

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DEPOT LEGAL

Alizée : Donc ouais donc ça c'était intéressant parce qu'on a pu expérimenter donc s'était une trentaine de personnes qui vivaient dans le désert de Tabernas et qui expérimentent un chauffe-eau solaire pour trente personnes, un chauffe-eau solaire pour à peu près le même nombre de personne et c'était des dimensionnements très différents et des expérimentations assez intéressantes pour changer d'échelle, parce que nous on les teste à notre à notre dimensionnement, et c'était pas mal de voir ca et on a vu d'autre type de sociétés autonomes qui vivaient plus en autarcie, on a pas mal vu d'expériences a ce niveau là.

Ok

Alizée : Ca nous a beaucoup plu et euh après c'est cette année de camion de voyage en Europe qu'on c'est dit qu'on était à priori près maintenant pour aménager notre atelier dans une remorque euh carrossé pompier

Ouais (petit rire)

Alizée : On a aménagé l'atelier itinérant pour avoir un support de notre intervention, parce qu'on s'était dit qu'on Europe c'était trop compliqué de travailler on a pas les connaissances, par les institutions, c'était difficile d'arriver à toucher un public.

hum hum

Alizée : alors qu'en France, on a quand même plus de contacts et plus de connaissances de savoir de vers qui se tourner pour proposer des ateliers
Hum hum, donc ca fait maintenant un an et demi qu'on tourne principalement en France

Justement du coup ces contacts, vous tournez vers qui est ce que c'est vous qui contactez les municipalités ?

Alizée : C'est encore, même si ca fait un an et demi, c'est encore de la veille permanente euh c'était difficile de savoir au début euh ben par quel bout commencer parce que même c'était, tu sors de tes études, t'es designer, t'es à Paris, t'es très loin de ce genre de contexte on va dire , et on a, on a commencé par trouver, et ça c'était un très beau plan qui était assez méconnue, en gros on a déjà décidé de monter une association, c'était un premier pas, on a eu le contact d'une structure qui s'appelle la fdfr la fédération des foyer ruraux, et en faite c'est un nom parmis d'autre, mais chaque région a ce genre de dispositif, en faite le but de ce dispositif c'est gratuitement, à partir du moment que tu génères de l'emploie, c'est des dispositif financé par des région, en faite chaque région a plus ou moins son équivalent, t à la base cet organisme ont été créés après guerre, il y quelque temps, et le but était de redynamiser les région après guerre, pour reconstruire un réseaux. Et donc au final on s'est retrouver à contacter cet organisme, qui nous a été d'une aide précieuse, parce que nous l'association on y connaissez rien, et il nous ont fait rencontrer beaucoup d'acteurs locaux, ca a été un premier point de départ assez fort pour nous, il nous fait aussi dialoguer avec d'autres associations, de manière beaucoup plus intelligible on va dire, parce qu'on voulait partir dans tous les sens, on été vraiment motivée mais il nous a vraiment fait borné le projet. Et donc eux nous on fait une première aide avec les organismes et les institutions de la région, les écoles, d'autres assos qui faisaient la même chose que nous. Qui contacter, par exemple les écoles maternelles ca va être régionale, le collège ca va être départemental, il nous expliquer un peu les différentes hiérarchies, comment ça fonctionne en France pour que toi tu arrives à démarcher mais sans être complètement à la ramasse.
Donc bon ca, ca a été une première grosse aide, et après il y a eu beaucoup de bouche à oreille,
Et on a la chance d'avoir un contact à la SEM nationale, à l'agora d'Esneux, qui est à Evry. Et cette personne-là nous a ouvert beaucoup d'autres possibilités d'un point de vue culturelle,on a pu dialoguer avec des artistes, on aurait pu ouvrir nos champs d'action à autre chose que des école, on va dire éducatif, et on a pu s'ouvrir au monde culturel.
Et on aurait beaucoup voulu ouvrir le projet sur une place public, sauf qu'on s'est retrouvé à se confronter au Covid, et donc la plupart de nos actions et ateliers qu'on avait prévus auront été annulé malheureusement, un peu au dernier moment

Et j'ai une question, quelles sont les étapes pour, pour faire votre atelier sur une place public, vous devez contacter qui ?

Alizée : Ca c'est la mairie, après il y a les communautés de communes, ou il y a pas mal de personnes qui peuvent gérer ce genre de choses, euuuh, on nous a prévenue que des ouvertures sur place publique c'était un peu difficile, qu'il y avait beaucoup de choses à régler.

Oui c'était ma question.

Alizée : La spontanéité en France est très complexe, on la remarque, il vaut mieux être prévenue à l'avance et avoir priS contact avec une personne, et pas venir comme ca, car c'est pas que c'est mal vue, mais les gens ne vont pas se motiver sur le coup, il y aura quelques personnes, mais ca ne sera impactant. Nous aussi il y a tout une mouvance sur les recycleries et mode de vie alternatif, et ces personnes là, il y a toute une étude de marché qui a été fait, avant le covid, ou il proposait qu'on aille dans les villages, et c'était des dates qui était définit par la région, dans une déchetterie, une sortie d'école, il y avait un centre aéré, et ça ça nous permettait d'aller dans ces lieux publics, et la on aurait été accueillis, mais ca ca aurait été des bons levier pour intervenir sur place publics, avec les autorisations… Et grâce à des études de marché, tu viens avec ton atelier, tu parles de ton atelier, et les gens t'accueillent et tu peux discuter avec les habitants. Car nous on a un impératif, c'est qu'on veut dialoguer avec les milieux ruraux, on ne veut pas rester sur le côté ville, parce que c'est un public qui est déjà pas mal informé alors que dans les milieux ruraux, on se rend compte que le côté low tech ce sont des choses qui ne sont pas forcément courante mais ce sont des choses qui… Ils ne le nomment pas de cette manière mais ce sont des choses pratiques. Et puis nous avec le camion, les villes c'est des endroits qu'on fuit, qui sont pas agréables, c'est pas des lieux ou on aimerait dormir, donc on favorise les milieux ruraux.

Moi par exemple dans mes recherches, je parle de la ville et de ses institutions, parce qu'il y a beaucoup de personnes qui travaillent en ville, qui vivent en camion, et qui d'une manière sont confrontés à la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Alizée : Oui nous c'est un choix, on peut dormir dans des endroits qui nous plaisent, on fuit les villes car c'est un milieu hostile, et on a pas ce besoin d'aller travailler, et c'est clairement un confort que tout le monde n'a pas.

Et du coup, par rapport à l'atelier et l'association, c'est plus pour l'instant à l'échelle de votre région à vous ?

Alizée : Non, on est vraiment national, et ca c'est un truc qu'on s'est rendu compte et qu'est un peu compliqué, car nous on voulait s'installer sur un territoire donné, on était situé dans l'Yonne, on tenait vouloir continuer une itinérance dans toutes la France, mais en terme de financement, on s'est aperçu que c'est compliqué. Là, on cherche un terrain, pour être ancré dans un territoire et pouvoir dialoguer avec une communauté de communes et un territoire. Quand tu veux des financements, malheureusement ce sont des financements qui sont possibles si t'es ancré dans un territoire, au niveau national, c'est trop compliqué

C'est-à-dire ?

Alizée : Personne va financer une intervention en bourgogne, alors que tu vas apparaitre une fois par an, alors que si tu es ancré dans un territoire en Haute Loire, m^me si tu ne fais pas que la haute loire, c'est pas une demande nécessaire, ils vont te financer, parce que tu auras fait 10 interventions sur cette région, tu auras un financement qui pourra te permettre toi de faire des roulements avec ton associations, et aprés c'est bien parce que libre à toi car tu pourras aller dans toute la France, mais au moins, t'appartiens a un endroit qui pourra te financer, par exemple on travaille avec pas rendu mal d'école, et on s'est compte que c'était super chouette, il était hyper chou, et ce public qui est très en demande, mais il y a pas de budget, et nous déplacer le camion, pour le prix qu'on préconisait, c'était à chaque fois, souvent trop cher, et ça il fallait qu'on... Le côté spontané n'était pas possible, parce qu'on leur disait, voilà, on peut venir dans deux semaines, et la ils sont hyper chauds, mais c'est trop cher, ils peuvent pas se le permettre, mais si la région finance cinquante pourcent des interventions, là toute suite te diras, aller venait la semaine prochaine.
Donc ça clairement, s'ancrer dans un territoire mine de rien quand tu travailles en itinérance, c'est nécessaire, nous on peut plus continuer à faire ce genre de choses, nous on va continuer à le faire, mais c'est compliqué financièrement.

Mais c'est hyper intéressant car dans mon mémoire je questionne de savoir si c'est vraiment possible d'être tout le temps en itinérance...

Alizée : C'est possible, si t'es ancré dans un territoire et que tu as t'es cinq interventions financer, bien sûr que tu peux partir et t'as du lien pour aller ailleurs, mais il faut un minimum d'attache

C'est hyper intéressant

Alizée : Oui oui mais on a mis un an et demi à s'en rendre compte.»

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

« ça a prit du temps, en gros faut apprendre à composer, faire preuve d'empathie, s'adapter à ce nouvel espace, parce que c'est une nouvelle intimité »

« Oui curieux de savoir comment on vivait, c'est atypique, ca intrigue, mais c'est interessant de pouvoir échanger comme on le fait, c'est vraiment enrichissant... En gros, c'est vrai qu'on a vraiment suivi notre envie de rencontre.. »

Julie et sa famille, ainsi que sa boutique itinérant

Entretien téléphonique : Durée 30 min

Cette famille est partit faire un tour de France, en gérant une boutique itinérante et leur vie familliale. Ils sont donc aller à la rencontre des villes et ont fait découvrir ce mode de vie a leur deux filles.
Ils sont aujourd'hui revenue à une vie sédentaire, à Montpellier, dans leur région natale.

Figure 63 : Cartographie sensible de l'entretien avec Aizée

Figure 64 : Composition de photographies de la pratique de la famille : https://kangooroule.wordpress.com/qui-sont-les-kangooroule/

NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MONTPELLIER
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Extrait de l'entretien 2

« Du coup, est-ce que vous pourriez me parler de votre choix d'habiter en camping-car ?

Julie : Oh… part où commencer ? (rires)

Bah par le commencement, vous pouvez juste me raconter depuis quand vous vivez comme ça, et… aussi ce que vous faisiez avant.

Julie : Bah écoute… déjà nous vivons plus dans le camping-car toute l'année, mais ca je vais peut être raconter après non? je le raconte après ?

Oui oui

Julie : Alors… nous on a toujours vécu dans la région parisienne, Ronan bossait tu sais, dans des grosses boîtes d'électronique et en gros… (soupire) c'était plus vraiment possible… Enfin, c'est vrai la routine, on s'habitue à cette vie, mais à un moment on se dit que c'est vraiment plus possible, trop c'est trop… Tout le temps qu'on passait dans les transports, c'était pas nous.
Et puis un jour l'entreprise de Ronan lui a proposé un départ volontaire, et après avoir réfléchi plusieurs temps, c'était vraiment l'occasion… Peut être l'occasion qu'on attendait justement, enfin oui il fallait qu'on saute le pas et c'était l'occasion. Bah au final on a pas longtemps réfléchi, et on avait déjà notre projet de boutique en ligne dans la tête.
Mais, on apprit juste après que Ronan n'avait pas le droit à sa prime de départ…
Et voilà, on a insisté mais vraiment on avait envie de le faire, vraiment envie et on pouvait pas abandonner le projet comme ça. Donc on a décidé de se lancer à l'aventure, même si c'était pas facile, parce qu'on avait la petite qui avait juste un peu plus d'un an.

Du coup vous avez fait comment, en fait, dans votre tête ce projet était forcément lié au camping-car ?

Julie : Ah oui oui, oui on l'a toujours vu comme ça, on a mis un an pour nous préparer et trouver aussi notre petite maison. On savait pas vraiment pour combien de temps on serait comme ça, mais peu importe, ce choix en gros c'était vivre le jour le jour…
Mais dans notre idée, notre idée c'était de faire un tour de France, et faire des étapes pour la boutique. Et du coup j'ai préparé comme un itinéraire, fiou que ca m'a prit du temps (rires), au début en calculant ca faisait 7 ans de tour de France, pas sûre que la petite nous aurait pas étrangler à la fin (rires)

Ah peut-être (rires)

Julie : Du coup, on passait à peu près dans toutes les régions, enfin, enfin presque, je crois qu'on a commencé par le Poitou-Charente en prenant la route vers le sud, et on a fini notre tour dans le limousin une fois qu'on avait vraiment fait le tour, et ça nous a quand même prit 3 ans. Et le pire c'est qu'on connait pas encore la France par coeur, enfin surement plus que les Français (rires)

Et donc comment s'est passé votre départ ?

Julie : Alors comme à chaque fois, car depuis on est repartie, mais c'est d'un bazar, ça demande une vraie organisation. Enfin on le fait toujours à l'arrache, on déménage nos affaires dans des box de stockage, on essaye de prendre le minimum même si on prend toujours trop, évidemment toujours trop. Mais le premier voyage avait été préparé tellement à l'arrache qu'on a ramené dans notre soute un bon paquet de problèmes. Les premiers mois n'ont pas été vraiment simple, mais on était sûr de notre choix, on étouffait dans la maison…

Et du coup faisiez quoi avec la boutique ? Enfin vous vous organisez comment aussi ?

Julie : Alors… C'est depuis ma première grossesse, les questions de parentalité m'ont toujours intéressé et en gros j'ai découvert le portage. En gros, on a décidé de se spécialiser là dedans et d'ouvrir une boutique en ligne pour se concentrer sur ça, ventre des porte-bébé, et des écharpes de portages de différentes sortes. On travaille avec un fournisseur et au début, vraiment le principe c'était de tester les produits, de les avoir avec nous… En fait ça nous permettait de les photographier, de les essayer et donner notre avis sur le blog et la boutique.
Au début, on s'imaginait pas vraiment ça serait aussi compliqué, enfin on sait qu'un camping-car c'est pas grand, mais c'est bourré de rangements, personne ne l'a fait avant nous ? (rires)
Du coup après quelques mois dedans, on s'est rendu compte que c'était pas possible. Du coup, bah pas le choix, on avait décidé qu'on allait vivre et gérer la boutique dans le camping-car, donc pas le choix… Oui parce qu'on a quand même trimballé pendant quatre mois tout le stock de la boutique, donc porte-bébés un peu partout, j'en pouvais plus… Quand ca m'a pris, ca m'a pris, j'ai tout tout déballer et tout re rangé, parce qu'à chaque fois, à chaque fois qu'on s'arrêtait fallait tout ranger, avec les virages sur la route tout s'écroulait encore et encore, enfin hyper fatiguant psychologiquement. Et puis, les petites étagères qu'on avait fait avant le départ, bah c'était déjà ça, mais vraiment pas suffisant pour nous…
Du coup, pas le choix, Ronan s'est occupé de la soute, il a posé des sortes de boxe, tu sais, pour y mettre des genres de boîtes en tissu, hyper pratique, parce que en plus ca nous permet de pas dépasser le poids autorisé pour le chargement du camping-car, enfin c'est pas toujours facile. Et zouh, des porte-bébés bien rangés, des manteaux de portage et puis plus rien qui bouge c'est franchement agréable.
Mais honnêtement, tout ça on l'a appris en vivant dans le camping-car, avant on s'en doutait pas tant que ça, enfin l'espace et vivre dans un petit espace, ça s'apprend tous les jours, surtout quand on a toujours habité dans un appartement ou maison.

Ah je veux bien vous croire, surtout travailler dans un si petit espace avec des enfants aussi, mais du coup, ça va, vous arrivez à vous organiser pour travailler ? Enfin comment ça fonctionnait ?

Julie : Eh bah on faisait avec, enfin j'arrivais toujours à trouver un endroit "tranquille" ou un moment d'ailleurs. Bizarrement, rien est fixe dans le camping-car ca change constamment, à un moment ca peut être un bureau et à l'autre la salle de jeu des filles, mais t'inquiète pas on arrive à être organisé sinon (rires)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE PARIS-MALAQUAIS
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

J'en doute pas

Julie : Mais bon… Pendant ce temps, je gérais la boutique, le Sav, traitais les photos et le blog aussi… Et puis les livraisons, bah oui, on devait se faire livrer tous les produits pour pouvoir préparer les colis et gérer le stock, et puis les vendre directement, mais du coup pas facile de se les faire livrer dans le camping-car, si seulement ! Parce qu'on bouge tout le temps, tout le temps ! On a bien galéré, ah oui mais on a bien trouvé une solution, en gros soit on allait chercher les commandes dans l'entrepôt du transporteur selon les régions, où on se faisait livrer dans les postes… je visualisais à long terme, je regardais par rapport aux précédentes livraisons, et je calculais à peu près, tout en regardant où sera l'aire de camping-car le plus proche. Un vrai boulot d'organisation quoi, ça demandait vraiment de l'organisation de savoir ou faire livrer, et savoir à quelle étape on était. C'est parfois du stress, de l'attente, de la prise de tête, de l'organisation, et nous recevons nos produits plus tard que les autres boutiques, mais c'est le prix à payer de la liberté, et oui la liberté, mais on a arrêté tout ça, et ça fait bientôt un an que nous gérons plus les envois des colis, on réceptionne plus les produits. Une boutique en ligne à gérer, un stock qui grandit et que nous devions faire entrer physiquement dans la soute de notre camping-car.Devoir trouver des Postes et des relais Mondial Relay partout et tous les jours, ou presque…
Au final, on a fait presque 30.000km avalés en écoutant nos envies de partages et d'échanges mais c'est vrai que nos corps n'en pouvait plus, on pouvait plus, du coup on travaille vraiment à distance maintenant . C'est vrai que la famille s'est agrandie, et la place c'est essentielle, c'était vraiment plus facile pour nous, mais on ne regrette pas notre choix, ca devenait trop aussi pour nous.

Mais comment vous faisiez réellement, du coup j'ai bien compris que vous envoyiez des colis, mais du coup vous alliez à la rencontre des personnes aussi ?

Julie : Bien sûr, c'était vraiment le plus important pour nous, et d'ailleurs, c'est ce qui nous a fait tenir, pendant les 13 mois de voyage on s'arrête 2 à 3 fois par semaine dans différentes villes, sur des marchés, des festivals pour vendre. On s'arrangeait parfois avec les municipalités pour pouvoir avoir le droit de vendre sur des parkings, enfin on a parcouru vraiment toute la France comme ça, une organisation folle, mais toujours enrichissante, s'arrêter dans des endroits toujours différents, et rencontrer de nouvelles personnes avec des cultures aussi parfois différentes, les gens du nord et du sud sont différents, c'est pas une légende, mais toujours bien accueillis, et toujours curieux, bah oui curieux de savoir comment on vivait, c'est atypique, ca intrigue, mais c'est interessant de pouvoir échanger comme on le fait, c'est vraiment enrichissant… En gros, c'est vrai qu'on a vraiment suivi notre envie de rencontre.. et j'ai toujours pris le temps pour qu'on évolue, eh… qu'on accorde du temps aux rencontres, participe à plusieurs festivals comme celui de l'école de la vie à Montpellier, et puis plein d'autres, plein d'autres. Enfin qui a réellement de temps de faire connaissance avec l'autre, c'est fou cette chance

C'est vrai que ça donne envie, même si ce n'est pas facile, c'est vrai que ça vaut le coup, et la vie sédentaire c'est plus compliqué de faire ça. Et du coup, à côté de ça comment vous viviez, et aussi stationnez quand vous vous déplacez ?

Julie : Bah… Déjà une chose que j'ai pas dite c'est qu'avec la boutique on a souvent des impératifs, du boulot et tout, mais c'est vrai qu'à côté on est libre, bah… on peut aller se balader, faire l'instruction de notre fille, on travaille avec elle sur les genoux, enfin on peut vraiment profiter de notre vie de famille à fond, à fond ! Et puis c'est vrai qu'avec le camping-car, on est tout de suite proches, faut pas oublier qu'on habite dans un tout petit espace alors ça rapproche, mais on vit réellement ensemble, et c'est fou, vraiment fou comment on a finalement appris tous à mieux se connaître, enfin nous tous, mais aussi nous-même, on se découvre tous les jours… Mais… ça a prit du temps, en gros faut apprendre à composer, faire preuve d'empathie, s'adapter à ce nouvel espace, parce que c'est une nouvelle intimité, on peut être surpris lorsqu'on ouvre la porte ou les rideaux et tombé sur la dame d'en face qui sort de son camping-car en petite culotte, et oui il faut aussi s'habituer à ça (rires).

(rires) Ça doit être assez inattendu effectivement. Et du coup ce rapport à l'extérieur, au stationnement vous avez fait comment ?

Julie : Bah… c'est vrai que je le dis souvent, mais c'est fou comment on a appris de nos enfants pour ça, bah c'est vrai que l'extérieur c'est presque ce qui est aussi le plus important, enfin c'est vraiment important pour nous, c'est notre bouffeé d'air, mais c'est que parfois c'est difficile de s'adapter… Et pour ça on a vraiment appris de nos filles, elle apprécie tous les endroits où nous pouvons nous poser, même les plus moches, et les moins bien placés et le bruit n'en parlons pas. Mais il a fallu qu'on apprenne à prendre notre temps. Chose extrêmement difficile pour moi qui courait tout le temps, dans les transports, dans le centre de loisirs où je travaillais, après le temps, après tout. Et c'est vrai, que c'est important d'apprécier ce qui nous entoure, enfin qu'on soit sur un parking, en pleine nature, c'est toujours instructif. Même pour les filles, c'est super instructif.

Vous faites l'instruction en famille du coup ?

Julie : Ah oui, pas le choix mais c'était vraiment une volonté pour nous, et puis quel meilleur moyen que d'apprendre sur les routes, enfin c'est vrai, on traverse tellement de belles choses, qu'elle en emmagasine tous les jours, tout le temps… J'espère que c'est une chance pour elle. Et puis pour le reste on se munit des bouquins, tous les bouquins essentiels et on prend le temps pour elle sur la table du salon, elle arrive à se concentrer donc c'est top, et puis nous on fait de notre mieux, mais on aime beaucoup les faire apprendre dehors aussi,sites, pleins de choses organisez dehors, bah sur le blog je fais pleins d'articles là dessus, sur les plantes sauvages, qu'est ce que j'ai fait d'autres… enfin tu pourras aller voir…

Oui j'irais voir, c'est vraiment un truc que je trouve fascinant, apprendre de notre environnement, j'crois que c'est un truc qu'on oublie un peu trop souvent

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Julie : Ah ça c'est sûr, mais c'est vrai qu'il suffit juste de le rappeler ou de conseiller et ça suffit parfois à faire ouvrir les yeux, enfin nous les premiers, on a pas toujours vécu cette vie...
Oui c'est vrai, c'est une belle initiative...

Alors j'avais encore une autre question, concernant généralement vos lieux de stationnement, enfin vous faites comment ? Parce qu'avec la boutique ça doit être assez anticipé non?

Julie : Ouais plutôt, enfin surtout les lieux d'étapes mais pas forcément les lieux de stationnement. Mais pour ça on utilise Park4night, en gros notre truc à nous c'est de lire les commentaires dessus et du coup ça évite de faire des kilomètres pour rien, on sait direct si le coin interdit, calme, enfin voilà ... Mais c'est vrai qu'avec Petit Caillou, ah oui c'est le nom de notre camping car au fait, je te l'ai pas dit.. Mais oui je disais qu'en gros avec le camping-car, ça nous plaît de pouvoir nous garer un peu n'importe où et n'importe quand aussi. Parce qu'au début on n'est pas vraiment rassuré de dormir n'importe où du coup on dormait que dans les aires de camping-car, on était un peu douillet, et surtout débutant. C'est vrai qu'on avait l'eau, l'électricité et aussi des voisins, mais parfois un peu trop proches, ouais des fois trop proches. Mais avec la saison, ça n'a pas duré, le sauvage c'est vraiment plus simple.

Et peut-être plus économiques aussi, mais vous étiez pas trop embêtés par la police ou les municipalités ?

Julie : Bah ca nous est arrivé mais comme tout le monde... Faut juste savoir en fait à quoi on a le droit, enfin c'est important de savoir à quoi on a le droit, et faut savoir du coup qu'on a le droit de stationner partout, sauf là où cela c'est écrit « interdit ». Et encore on va pas débattre de ça, car elles ont pas vraiment le droit, mais c'est une autre affaire... Après on a pas le droit de s'installer donc on reste discret, on a juste le droit de dormir donc on déballe rien, pas les sièges ni le linge à sécher, et pas de cale non plus. Du coup on a vite appris à se garer droit, ou à dormir penché. Mais c'est vrai qu'on en apprend tous les jours, attend faut que je te sorte un exemple... Par exemple, quand tu te gares et qu'il fait beau, il faut toujours te garer face au soleil, et au sud pour recharger les panneaux, pour récupérer l'électricité, non mais on devient des vrais pro, des vrais..
Julie : Et puis après, faut pas avoir peur de dormir dans la campagne, c'est sûr, au moins vous avez pas le brouhaha des villes et des villages, on risque pas de rester éveillés des heures, en attendant qu'une bande d'hommes alcoolisés partent, ou réveillés par des travaux, enfin pas terribles pour le quota de sommeil, les enfants suffisent amplement

Du coup ce voyage a duré seulement trois ans, et du coup maintenant vous en êtes où ?

Julie : On a voyagé depuis, enfin on a pour l'instant choisi de se poser dans une maison près de Montpellier, mais on alterne avec des voyages dans l'Europe, mais on songe à repartir en France aussi, oui la France même si on l'a déjà fait c'est bien. Enfin moi j'étouffe dans une maison, pourtant j'ai essayé de tout mon cœur ! Repartir comme la première fois n'était pas possible et nous allions à l'échec assuré, il fallait juste trouver une organisation, et les filles aussi ressentent vraiment le besoin de vivre dans le camping car.
Et puis, même pour le budget, avec la boutique on est mieux dans le camping-car. C'est vrai, dans le camping-car qu'est-ce qui coûte cher dans le fait de bouger tout le temps ? L'essence est une de nos dépenses principales. Pour le moment, quand nous nous rendons compte que le budget va être juste pour la fin du mois, on s'arrête et on limite les déplacements et aussi on va moins loin. Et puis quand on est parti pendant les trois années, c'est vrai qu'on avait plus de loyer, et ça nous coûte quand même presque trois fois moins cher.

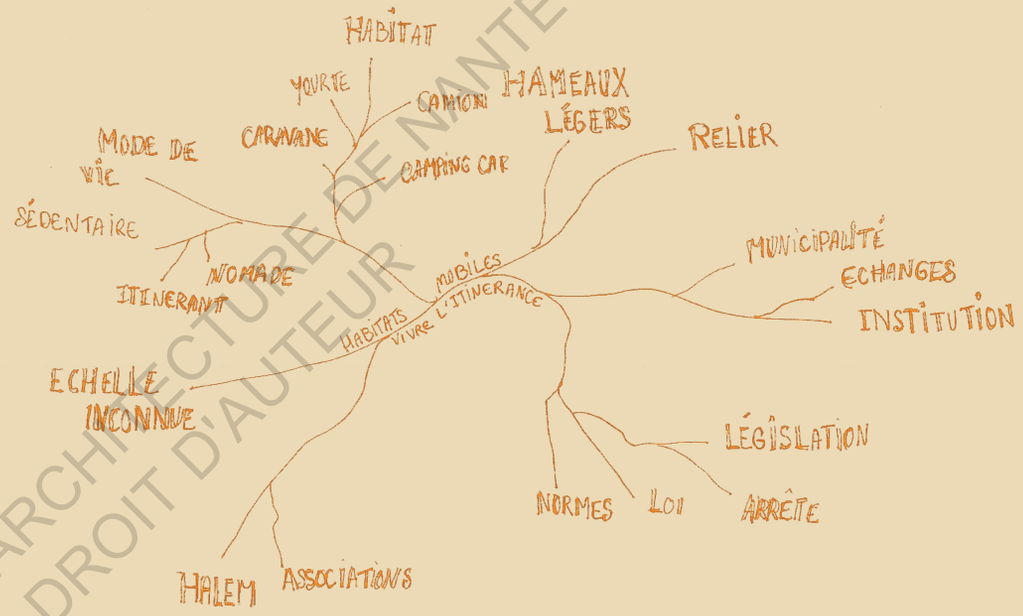
Oui je comprends et donc vous avez des projets pour l'avenir ?

Julie : Evidemment, comme je te l'ai dit, on continuera pas notre vie d'avant dans une maison, enfin là, on trouve des alternative à quatre, oui on est une famille, donc on voit avec les besoins de chacun, mais oui pour l'instant on a vraiment envie de pouvoir reprendre la vie à l'année en camping-car... Ça serait vraiment super, moi j'en ai beaucoup envie, enfin tu dois le savoir, c'est compliqué mais ca a rien à voir, c'est vraiment top. Mais il faut s'écouter et attendre le bon moment, en attendant on part toujours plusieurs mois en camping-car, en continuant de gérer la boutique...»

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

« Parce que c'était carrément catégoriale, donc du coup à partir du moment ou c'est notre habitat est notre habitat permanent, on est tous gens du voyage »

« En fait on est en train de monter la fédération de l'habitat réversible avec Hameaux légers »



HALEM, (Habitants de logments ephemmères ou mobiles), un réseau d'association

Entretien téléphonique : Durée 20 min

L'entretien s'est déroulé avec Charlotte, qui est jusriste et membre de l'assoication. A travers cet échange, j'ai découvert la compléxité légilative qui entoure la pratique de l'habitat mobile. De plus, elle m'a fait le portrait d'un réseau associatif dense et trés solidaire qui permet la progression du cadre de vie des habitants nomades.

Figure 65 : Cartographie sensible de l'entretien avec Aizée

Figure 66:
Composition d'affiche de rencontre de l'association HALEM : http://www.halemfrance.org/

DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LA BIBLIOTHÈQUE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUS DROITS RÉSERVÉS AU DROIT D'AUTEUR

Extrait de l'entretien 3

« Quel est le rôle de l'association et auprès de qui vous travaillez, est ce que vous réussissez à avoir des contacts avec les institutions

Charlotte : Ah oui oui, en vrai Halem on est beaucoup de membre du conseil d'administrations qui est en réalité un conseil d'animation et du coup selon les chantiers, on est beaucoup mais au milieu de tout ca, il y en a beaucoup qui ont une formation de juriste, on est déjà allé plusieurs fois au ministère ou des choses comme ca

Ok et c'est directement pour défendre des projets de loi ou autres ?

Charlotte : Ça peut être à plusieurs sujets, et par exemple quand on vérifie si une loi ou un dispositif fonctionne ou pas, il y a tout un truc à faire, j'ai perdu le mot, et voilà. Et de toute façon, ils ne le font pas.

Et est ce que vous êtes contacté par des particuliers aussi ?

Charlotte : Oui oui, c'est Polo qui s'en occupe, c'est lui qui tient la permanence de l'association, mais on est beaucoup contacté par des particuliers, surtout sur le numéro d'Halem, et après tout par mail, par Messenger et par numéro interposé. Parce qu'on a un Halem national et après on a des fédérations régionales.

Et ils vous contactent majoritairement pour quoi ?

Charlotte : C'est majoritairement pour des expulsions ou de démontage d'habitat. Ou aussi avant d'acheter un terrain, quand il commence à avoir des petits soucis avec les municipalités ou des petits soutes, pour savoir ce qu'ils peuvent ou ne pas faire, pour être dans les clous ou pas. Surtout avec la multitude de lois, tu pourras regarder sur notre site, il y a des explications sur la loi DALO, et même pleins d'autres lois qu'il faut bien savoir maîtriser

D'accord, j'irais voir alors, et est ce que vous savez s' il y a des aides pour les personnes vivant en habitats mobiles, ou pas du tout, par exemple des aides aux logements pour les personnes qui habitent à l'année ?

Charlotte : Et bah en faite, avant c'était pour les gens du voyage, enfin les voyageurs, sauf qu'il y a plus le livret de circulation, donc à partir du moment, enfin parce que c'était carrément catégoriale, donc du coup à partir du moment ou c'est notre habitat est notre habitat permanent, on est tous gens du voyage

Oui ca je sais

Charlotte : Du coup tous les dispositifs qui s'appliquent au gens du voyage, s'applique aux personnes, enfin voilà, c'est notre mode d'habitat qui nous catégorise et c'est plus notre ethnicité ou quoi que ce soit

Parce qu'avant avec le livret de circulation ça concernait que les gens du voyage, parce que...

Charlotte : Oui les voyageurs, les forains, mais c'est un truc qui date de trente-neuf-quatre-vingt ce truc donc bon c'est pas très cool ce truc. Mais si vous voulez vous renseigner, on a fait un petit truc, des petites fiches sur l'habitat mobile, qu'on a fait en partenariat entre Halem et Relier, en fait c'est une autre asso. Et si vous allez sur le site de Relier, vous tapez "Relier, fiches techniques de l'habitat mobiles et vous allez trouver pleins d'infos, et vous allez pouvoir télécharger, et puis il y aura pas mal de contacts, i y a des liens vers d'autres sites qui pourraient pas mal vous aidez, et de la bibliographie sur certains sujets. Il y a une fiche sommaire qui explique le pourquoi du comment.
Bah merci beaucoup. Et oui du coup il y a quand même des aides au logement, il y a quelques aides pour l'achat des camions ou camping-car ou caravane, mais il y a pas d'APL, mais après il y a pas vraiment d'aides...

D'accord, je comprends... Et une autre petite question, est ce vous avez des chiffres en tête de recensement notamment ? Car c'est très difficile à trouver.

Charlotte : Et bah c'est très difficile, parce qu'en fait, déjà il y a deux trucs, arriver à recenser sans dénoncer, nous on travaille beaucoup là dessus, donc on bosse beaucoup là dessus. Dans le conseil d'administration, il y a un prof d'économie, qui travaille sur l'économie informel qui s'appelle Arnaud Le Marchand, et il a travaillé, enfin moi je suis, enfin sur les travailleurs nomades, dans les abattoirs, il essaye de trouver des indices pour réussir à compter. Mais nous on utilise pas mal les chiffres de la fondation l'abbé Pierre.Mais après Arnaud Le Marchand, il pourra peut être vous aider, il s'appelle Enclave Nomade son livre

Ok et aussi j'avais une petite question en ce qui concerne le droit de stationner ou pas, en fait j'ai lu dans plusieurs articles que la ville n'a pas le droit d'interdire de stationner par des barrières ou autres dispositifs.

Charlotte : Oui effectivement, c'est interdit, mais ils ont revu la réglementation en ce qui concerne les gens du voyage. Puisqu'à partir du moment où ils ont des aires d'accueil sur la commune et sur l'intercom, ils peuvent interdire le droit de stationner.

Ok d'accord, et après en ce qui concerne des aires publiques pour les camping-cars...

Charlotte : Là dans ce cas là, c'est des arrêtés municipaux, et ils ont pas le droit plus d'une semaine, donc il y a des rotations par la police qui sont faites. Mais chaque municipalité a son règlement et c'est écrit sur l'aire à chaque fois.

Ah oui c'est hyper complexe,

Charlotte : Ah oui oui c'est hyper complexe, et puis les fiches techniques ont été rédigées en 2019, et depuis, piou, c'est n'importe quoi.

Ah oui c'est très compliqué

Charlotte : Ah oui oui oui, là il y a eu la loi anti-squat récemment, il y a l'article 14 de l'année dernière, enfin il y a des trucs... Mais allez sur le site d'Halem, je sais pas si vous avez...

Oui oui

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Charlotte : Il y a le DAL (Droit au logement), vous pouvez aller sur le site. Parce que vous vous êtes ou vous ? En Bretagne ?

A Nantes précisément

Charlotte : Ah parce qu'on bosse avec d'autres assos là bas, en fait on est en train de monter la fédération de l'habitat réversible avec Hameaux légers, qui ont une communication de fou, on les voit partout, je sais pas si ca vous dit quelque chose.

Si si, je vois.

Charlotte : Moi je les ai rencontré et là eux ils sont basés en Bretagne, mais eux ils ont une autre manière de fonctionner, et après il y a Echelle Inconnue qui est à Rouen, et ça sur les fiches techniques vous avez vraiment tout, enfin voilà il y a des contacts et tout...

Ouais, mais merci beaucoup

Charlotte : Vous pouvez imprimer les fiches sur le format A3,

Bah merci beaucoup pour toutes ces informations, c'était surtout sur tout ce qui est législatif, et sur les chiffres que j'essaye d'être au point

Charlotte : Et après n'hésite pas à me contacter par mail ou autre, mais c'est vrai que sur le site de Relier il y a tout, enfin presque.

Oui j'avais pas du tout croisé leur site, mais c'est super si il a un travail d'échange entre les assos.

Charlotte : Ouais on est principalement tous partenaires, mais il faut vraiment que tu contactes Arnaud Le Marchand. Donc moi j'ai son contact donc je peux le contacter sur Messenger et te le passer, il est hyper passionné en plus, il sera ravi de répondre à tes questions ... »

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Questionnaire en ligne

La démarche à travers ce questionnaire en ligne, était d'interroger un pannel de personne différentes, par leur vécue, leur ages, ou encore leur catégorie sociale. Grâce au réseau dense sur les réseaux sociaux, j'ai choisis de publié un message sur un groupe destiné aux personnes vivant en camping-car à l'année. De nombreux échanges s'y font, tel que les lieux de stationner, des renseignements consernant les démarches à suivre, des conseil en méchaniques ou autre. Beaucoup de bienveillance et d'entraide sont exprimé.

Ainsi, les choisi un pannel de questions qui me permettait de ciblé qui ils étaient, et comment ils pratiquaient l'itinérance. Celles-ci, avaient pour but de compléter mon propre vécu, ainsi que les entretiens effectués. Au lieu, d'aller à leur rencontre sur les routes, les lieux de stationnements, je me suis adapté à la situation, et je suis aller à leur rencontre sur un espace virtuel, qui permet même en ce temps d'isolement, d'échanger.

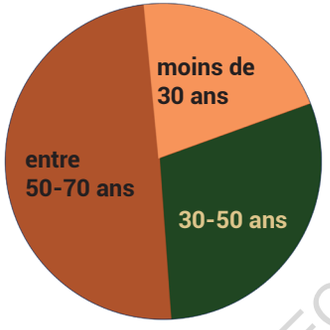


Figure 65 : Diagrammes
Age des personnes intérogées
13 femmes pour 11 hommes

Figure 66 : Diagrammes
Age des personnes intérogées
17 personnes sur 24, souhaitent sortir des normes financières et des instituions

Figure 67 : Diagrammes
Volonté que ce mode de vie soit définitif
15 personnes sur 20 ont choisis ce mode de vie de façon définitif

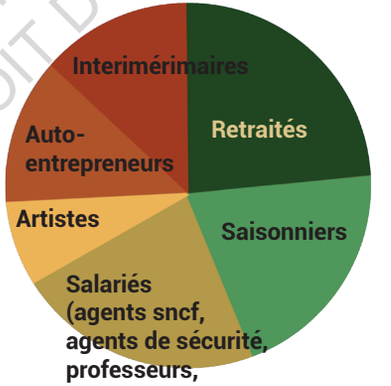


Figure 68 : Diagrammes
Diversité des professions exercées en itinérance

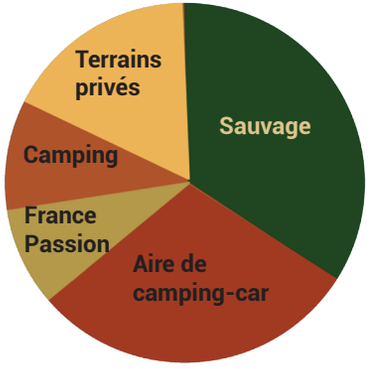


Figure 69 : Diagrammes
Où stationnent-ils ?
Majoritairement, le stationnement sauvage est privilégié, pour sa gratuité

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Quel a été l'élément déclencheur qui vous a éloigné du mode de vie sédentaire ?

- La maladie et les décès de nos quatre parents dont nous nous étions occupés, sans pouvoir voyager à côté par manque de budget également. La vie est courte.
- L'obligation de toujours devoir rentrée chez moi, au même endroit. Mon incapacité a gérer un appartement. La cohabitation forcé avec des voisins...
- Bur out (inverse du burn out, pas assez stimulé au travail) et rupture. J'ai donc quitté mon appartement pour vivre 4 mois sur un bateau.
- Tellement! Aller à la rencontre de l'Autre... voyager...vivre ensemble...partager...
- En déplacement professionnel à l'année : les prix exorbitant des hôtels et rbnb
- Liberté, rencontre, amitié découverte partage avec ceux qui le veulent bien.
- Pas d'élément déclencheur en particulier,
- j'en rêvais depuis des années.
- PASSER MA RETRAITE A VOYAGER?PEU ETRE vivre mieux avec moins
- Plus de 8 mois de déplacement pour le travail par an
- C'était mon reve et jaime pas etre comme les autres
- Le changement, les impôts, l'envie de liberté
- La naissance de mon fils et l envie d évasion
- Le besoin de liberté et de décroissance
- Le besoin de voir d'autres horizons
- Les impôts et la "famille"
- L'argent (et une séparation)
- La routine quotidienne
- Les finances
- La retraite
- Un burn out
- Séparation
- Retraite
- Stress

Quel est votre habitat ? Et pourquoi l'avez-vous choisi ?

- Camping car pour la mobilité la simplicité et l écologique panneaux solaire utilisation limiter des ressources naturel eaux ect et le rapprochement de la nature et des choses essentielles
- D'abord en petit fourgon pendant plus de 3 ans, car c'est ce que j'avais sous la main. Puis un vieux camping il y a 2 ans pour le confort et l'espace supplementaire.
- Un grand camping-car, je l'ai pris cars j'ai besoin d'un minimum de confort, j'ai un fils avec moi donc il a ça chambre et mon chien a ça niche
- J'ai d'abord été en voiture et tente deux ans car je suis partie du jour au lendemain, puis camping car pour un confort optimal.
- Depuis 1997 début mobil homme en camping puis camping car est depuis 5 ans je vie seule c est la liberté je voyage ou je veux
- Un camping-car intégral Mobilvetta Teknoline MH85 (neuf en 2017) choisi pour la marque, l'agencement et pour le plaisir.
- Un camping car car nous avons besoin de matériel du à nos métier et nous sommes 2
- Camping car de 20 ans, pour la liberté de changer de région quand je veux
- camping-car, parce que je suis pour un petit peu de confort tout de même.
- Camping-car , un avant-goût de vacances après la journée de travail
- Camping car de 6m choisi pour son confort et sa maniabilité
- Un bus. Parce qu'il correspondait à nos besoins et nos envies.

Un camping car Hymer b544 de 1999. L'agencement est top !

Camping car (1986), surtout pour des raisons budgétaires.

- Camping car choisi pour le confort «comme à la maison «
- Camion. Mobile et fonctionnel
- Fourgon. Pour rester discret
- Camion aménager
- Camping car

En choisissant ce mode de vie, est ce que vous vous sentez plus émancipé des institutions, de l'Etat ou des normes financières etc... et est ce que c'était une volonté ?

- J'ai plus de loyer et de factures donc je me suis éloignée des normes financières oui et c'était le but aussi. Par contre je suis toujours rattachée à l'état et aux institutions par le biais de pôle emploi par exemple.
- Oui c'était une volonté. Cela permet de moins et mieux consommer (petit commerce local quand on s'arrête), on évite au maximum les supermarchés et les plateformes de vente en ligne. Même si parfois on à pas le choix.
- Oui... Volonté de sortir du système qui je pense m'a amené à mon burn out... Je préfère m'isoler et FUIRE au maximum ce système boulot dodo impôts crédits qui tient les gens dans leur enclos sociétaire
- Oui et non oui on ce sent abandonné non respecter rejeter et non ce n était pas une volonté mais le prix a payer après vue le nombre d avantage tant pis...
- oui pour les normes financières, pour l'état, c'est pas flagrant, nous sommes toujours (et tant mieux sans doute) rattaché à l'état français.
- Oui plus libre presque aucune pression des institutions plus de factures etc un véritable choix sans regrets

J'aime pas payer pour tout malgré que meme comme sa on pas le choix nourriture et gazoil assurance

- Oui et non. Nous ne sommes pas des rebelles et respectons les communes et leurs réglementations.
- Oui comme une liberté de vivre hors de la normalité et vivre de façon minimaliste
- Bof, l'état a la main mise sur tout. Ma seule indépendance elle est énergétique.
- Oui en partie...un retour à beaucoup plus de simplicité
- Emancipé des normes financieres.Et c'etais une volonté
- C est notre volonté de vivre libre. Le reste suit...
- Finance

Quelle est votre situation familiale ? (si vous vivez en famille, pouvez-vous m'expliquez votre organisation de vie, de l'école à la maison etc...)

- Célibataire
- En couple
- Je vis avec ma femme et mon fils pour le moment il a 18 mois aucun pb après on aviséra au moment venu on penche plutot pour bosser 6 mois chacun et faire l école àu camping car avec une inscription pour des cours à distance.
- Séparé de la mère de ma fille... On s'entend très bien.... C'est vrai que je bouge beaucoup et que je ne vois pas souvent ma fille... Il y a des choix à faire
- Papa, maman et la tite dernière de 8 ans en IEF. On s'organise suivant le mieux où l'on est et le temps dont on dispose...pas beaucoup de routine :0)
- En couple, sans enfant donc on à pas de difficulté particulière. Concernant l'organisation c'est comme en maison, on à chacun nos tâches ;)
- Je suis seule et je ne veux pas d'enfants car j'ai pas envie d'imposer mon mode de vie à quelqu'un et pas question de redevenir sédentaire.
- Mariés. La fille de 23 ans et son compagnon vivent à Moulins dans l'Allier, le département que nous avons quitté.
- Nos enfants sont grands, nous sommes 2 ,nous c le travail qui s'organise autour de notre habitat mobile
- Je récupère mon fils quand il n'a pas école donc le mercredi le week-end et les vacances
- Je vis seule dans mon camping car, aucun soucis avec ma famille.
- Je suis divorcée je vis seule dans mon camping car
- Célibataire et mon fils un week-end sur 2
- Célibataire avec 2 enfants
- Célibataire sans enfant
- Je suis célibataire
- célibataire
- celibataire
- Veuve
- Seul

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

En choisissant ce mode de vie, est ce Est ce que ça a été facile de quitter une vie sédentaire et de devenir nomade? Quelles ont été vos démarches ? (administratives, professionnelles)

- Oui... J'ai tout quitté du jour au lendemain... Maison.. Conjoint.. Etc... Facile sur le moment... Après c'est vrai que s'organiser en vie nomade a été un peu plus dur... Administrativement rien n'existe donc je triche... Officiellement j'ai toujours un logement qui est virtuel chez un ami pour mon adresse postale (on ne peut pas faire sans).... Pour le reste j'ai tout supprimer progressivement et actuellement je vis de l'AAH.... Heureusement... Ceux qui vivent avec moins RSA par exemple... Franchement je ne sais pas comment ils font... Oui je n'ai plus de frais fixes pour me loger mais habiter en camping car représente qd même un coup non négligeable (réparation entretiens chauffage gasoil...)
- Aucune difficulté ici, pour les démarches, inscription en CCAS puis changement d'adresse. Professionnellement je suis saisonnière dans le tourisme. Seul difficulté (toujours pas réglé a ce jour) les assurances n'assure pas les camping car quand on vit dedans, il est donc assuré chez ma mère et en cas de problème il faudra faire croire qu'on est en vacances... Si il y'a enquêtes on risque tout de même de ne pas être indemnisé en cas de problème.
- Non très compliquer le système fait tout pour vous retenir mais il y a toujours des solution pour ma part je suis routier et je travail 6mois pour subvenir au besoin et 6 mois vacances pour profiter de la vie mais sa a mis quand même 1 ans pour être nomade asser compliquer et l entourage à du mal à accepter c est aussi un prix à payer
- Ça a été libérateur. J'ai fait un abandon de poste pour mon cdi, j'ai déposé un préavis de un mois pour mon appart, j'ai tout donné ou vendu et j'ai entassé le reste dans ma voiture. J'ai pris ma décision (la meilleure de ma vie) sur un coup de tête et 30 jours après j'étais partie pour un tour d'Europe.
- Oui, aujourd'hui il existe des solutions pour le courrier, et les administrations passe par le courrier électronique,professionnellement le travail saisonniers (la mer l'ete et montagne ll'hiver) les expériences sont tres valorisantes et nous avons une capacité adaptation que les sédentaires non pas
- Ca a pris du temps...surtout pour aménager le bus...beaucoup de paperasses pour son homologation...du temps pour vider la maison et vendre la plupart des choses que l'on avait. Mais finalement ce fut l'attente le plus dur lol. Si tu veux voir : www.mon-bus-world-tour.fr
- Très facile quand on le désire fortement. Professionnellement rien n'a changé. Plus difficile pour l'administratif. Trouver une boîte postale, une assurance.
- 3 ans de préparation pour passer d'une vie à l'autre. Beaucoup de renseignements pour l'adresse, l'assurance, les impôts... Mais nous y sommes arrivés.
- Oui, just un changement d'adresse au ciass. Nous somme au sein d'une coopérative d'entrepreneurs du coup notre entreprise est enregistrée au bureau
- Très simple : vidé mon appartement, aménager sommairement mon fourgon et partir. Je suis saisonniere donc pas de contrat cdi.
- Une boîte postale et pas grand chose pour l'instant... je suis pas à jours de mes obligations...
- Oui. Je garde une adresse administrative chez mes parents, le reste par mail ;)
- Très facile pas de regret, Pour l administration pas de soucis chez ma fille
- Pas facile beaucoup de démarche pour adresse, assurances
- Très facile, CCAS mairie et déclaration comme SDF
- Une adresse fiscale obligatoire et hop on part
- J'ai toujours été appart aucune démarche

Travaillez-vous en itinérance ? De quelle façon ? Quel est votre métier ? (travaillez-vous de façon saisonnière, artisans nomades, auto entrepreneurs, intérimaires etc…)

- Je travaille en centre de vacances ou en camping en tant que saisonnière. Je travaille environ 5 mois par an et je vis de mes économies et du chômage le reste du temps. Je viens d'obtenir un financement pour une formation de mecanicienne automobile de huit mois, ce qui réduira de manière conséquente mes frais personnels et me permettra d'avoir un CAP utile partout dans le monde.
- J'ai fait le choix de ne plus travailler.... C'est qd même la base de la liberté... Si c'est pour continuer à vivre enchaîner à des horaires non merci.... Mais beaucoup n'ont pas le choix malheureusement... Car même en vie nomade.on dépend du fric...
- Je suis responsable de pa c accrobranche, je trouve facilement du travail pour 4 a 6 mois dans l'année l'été) dans ces cas là je cherche un terrain pour y vivre le temps de mon contrat. Ensuite je rebouge et fait des cueillette à droite a gauche
- Non. Mon mari était à la retraite avant notre départ et je ne travaillais plus pour raisons de santé. Nous vivons sur une petite retraite et nos économies.
- Pour le moment je ne travaille pas (retraitee) mais je compte faire des travaux saisonniers pour rencontres et plaisirs de la découverte
- Oui routier en intérim un peu partout en France et dans le monde en général 6 mois sur 12 soit 6 d affiler ou 2mois taf 2 mois repos ect
- Oui, sculpteur de sable et béton pour parc d'attractions, zoo... Nous suivant nos contrat, Belgique, fr, all...
- Auto-entrepreneur. On travaille surtout dans le même secteur et dès que l'on peut on bouge.
- À l'epoque j'etais dans l'Hostellerie en tant qu'employé de maintenance à l'annee.
- Pour l'instant non c'est tout frais. Je quitte l'education Nationale ..
- Saisonniere dans la vigne principalement, il y a du boulot partout.
- Jeunes retraité,si l'occasion se presente ,extra en restauration
- En intérim qq fois entant que soignante mais très très rarement
- Je suis agent de sécurité, je travail trois jours par semaines
- Oui itinérance de CDD en CDD haï répondu au dessus
- Salarié mais je ne peux pas dire de quoi....
- Je suis conducteur d'engins pour la sncf
- Auto entrepreneur sur marché
- Auto entrepreneur et au rsa
- Enseignante et artiste
- Non. Retraité
- En retraite

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Quel est votre mode de fonctionnement ? (déplacements réguliers ? dans la même région ? dans toute la France ? ou restez-vous au même endroit ?)

- Uniquement la France, pas forcément de grands déplacements, plutôt des visites dans le détail. Nous revenons deux fois par an sur Moulins pour se retrouver avec notre fille. Nous restons de 15 jours à 1 mois pendant lesquels nous allons à des rv médicaux éventuels! Nous passons à chaque fois dans une box louée près de Clermont-Ferrand où nous posons des affaires (été/hiver) et mettons nos papiers (dématérialisés) à jour sur un gros disque externe.
- Je vais au gré du vent, je bouge beaucoup, surtout en france, Espagne, portugal, Allemagne et république tchèque.
- On bouge énormément. 6 jours max au même endroit et quand on bosse on tourne à 50km autour du lieux de taf
- Habitant le Var je reste sur place 9 mois sur 12 et le reste du temps dans d'autres départements français.
- J'ai prévu de bouger en France, au Portugal et peut être aux Maroc (tout ça sur un an voir plus..)
- Nous essayons de changer de régions c le but decouvrir, des régions rencontrer, des personnes
- Au même endroit pendant 4/6 mois. Puis on bouge quand on a envie le reste du temps
- Je me déplace presque tt les jours Bretagne , sud de la France, espagne
- Je vais là où il me plaît... Souvent au hasard d'ailleurs...
- En dehors du covid toute la France Europe et Maroc l'hiver
- Je vais voir par la suite allez ou sa travail mieux
- Déplacements réguliers (enfin...quand on pourra^^)
- Deplacement régulier pour découverte des regions
- Non je fais à peut près 15000a20000 km par ans

Au grès des humeurs, du travail, tu temps...

Où est-ce que vous dormez et stationnez quotidiennement ? (aires, campings, terrains privés ou sauvage)

- Sauvage
- On a une préférence au sauvage âpres on fait les air de Camping car gratuite il y en a encore pas mal à part le sud de la france catastrophique.... Et un peu cher l habitant le camping uniquement l été quand il fait beaux et chaud pour les activités et la piscine mais rarement plus de 15jr à l Année
- Aires souvent gratuites, parfois payantes, également du sauvage, également de l'accueil France Passion, exceptionnellement des campings (dans certaines villes par exemple).
- Terrain privé ou camping quand on doit resté un long moment. Sinon on alterne aies et sauvages selon ce qu'on trouve.
- Au maximum sauvage... J'ai du mal à concevoir d'avoir à payer juste pour stationner.. Ça c'est du business encore
- Toujours en sauvage, dans les coins les plus perdus possibles. J'utilise park4night pour les trouver
- Où je veux, loin des routes et si possible dans les jolies coins. Jamais en camping ou en aire.
- Sur des places dans les villages, Air de camping car, France passion (chez l habitant)
- Sauvage et en hiver un peu d'aire de repos car les panneaux solaire on plus de mal
- Le plus souvent camping et aire de camping car (Park night) et parfois en sauvage
- Quand on est dans la région, en fixe dans un camping. Ailleurs...ça dépend.
- J'arrête sur les autres de camping car ou dans des petits villages
- Terrains mis à disposition par la commune ou terrains privé....
- Aires l'hivers, sauvage l'été
- aires camping terrains privés
- Sauvage et aire camping car
- Le plus possible sauvage..
- Tout le tps en sauvage
- aires, terrain privé

Quelle est votre relation avec les communes et les villes lors de vos stationnements ? (polices, mairies, et riverains)

- Tout se passe très bien car nous respectons les communes et leurs réglementations. Si nous avons quelque question que ce soit sur ce que nous sommes autorisés à faire ou non, nous allons à la mairie ou la gendarmerie. Nous avons toujours été bien accueillis. Très bonnes relations également avec les riverains qui nous parlent de leur région, de leur ville...
- Pour le moment aucun problème. Pendant ce deuxième confinement nous avons trouvé un parking sympa, nous avons été directement voir le maire pour lui demandé si on pouvait resté le temps du confinement et il nous ont dit oui sans hésiter.
- On consomme la ou on stationné. C est notre principe on est bien reçu dans la ville on consomme local on est mal reçu ou prix pour des vaches à lait on va dans les hypermarché et on part...
- Plutôt bonne, même si la police viens souvent me voir. Je ne m'étale pas, ne laisse pas divaguer mon chien, ne met pas de la musique forte, ne laisse pas mes déchets....
- Aucun problème dans les villes qui nous accueillent, et qui acceptent les Cc Avec un peu de gentillesse et de sympathie tout va bien
- Bonne relation je demande toujours avant de m'installer hors des aires et ça se passe plutôt bien
- En général ça va... Mais très souvent je suis mal vu..
- Pour le moment en très bons Termes... tant mieux.
- Très bonnes mais je suis rarement en ville
- Relations cordiales en respectant les lois
- Je fais très attention de ne pas gênée
- SDF, ils ne peuvent rien faire
- Très bon pour ma part

Pensez-vous que les différents stationnements influencent votre façon d'habiter et de vivre à l'intérieur ou à l'extérieur de votre habitat ? (Selon si c'est un parking, une aire, un stationnement sauvage etc...)

- Oui bien sur le moral n est pas le même la façon de vivre non plus on ce mettra plus à notre aise en fonction des endroit. Et on sera plus vigilants et soucieux en fonction d autre endroits après notre devise si on ne sent pas l e'droit ne jamais rester toujours ce fier à son intuition
- Oui pour la sécurité ,si cest un parking le calme ou pas des nuits ,en général le stationnement est de courte duree nous nous stationnons a l'abris de tout ca...et c est valider avant départ d'une nouvelle mission professionnelle.
- Ce n'est pas le lieu qui influence, mais la quantité de gens autour de nous. Si nous sommes seuls, nous allons profiter de l'extérieur, si il y'a plein de monde, plutôt à l'intérieur.
- Nous ne nous étalons pas beaucoup en général, mais nous respectons de toute façon les réglementations. Donc oui, les stationnements influent sur notre manière de faire.
- Oui biensur... on ne se sent pas aussi bien sur un parking de supermarché que dans la nature. Niveau sécurité ça varie aussi selon le lieu
- Biensur si vous vivait en ville c'est moin comfortable pour le bruit le mieu c'est en sauvage tout en respectant la nature et les autres
- Forcément on a pas les mêmes avantages et inconvénients en forêt que sur une aire. Chacun fait en fonction de ses besoins/envies.
- oui c'est sur, un bord de plage amène plus à se promener dehors qu'une place de parking dans une grande ville
- Oui le paysage, la nature influence Nos stationnement Quand les critères ne sont pas là, on va ailleurs..
-Bien sûr ! On ne vit pas de la même façon suivant la possibilité que l'on a avec l'environnement.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARNE-LA-VALLEE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Comment avez-vous vécu les confinements ? (Stationnement, déplacement et vivre dans un espace réduit etc…)

- Le premier je l'ai passé sur un terrain en Ardèche avec d'autres gens en camion que je ne connaissais pas, j'avais répondu à une annonce fb, c'était génial. Le deuxième je suis à tignes car je cherchais du boulot en station et c'est un peu la galère pour certaines choses comme par exemple l'eau mais ça va c'est cool, la station est vide je peux sortir marcher en montagne.
- Aucun problème pour les deux car accord avec les deux mairies. Pour les déplacements nous avons encore une voiture à côté donc on favorise la voiture pour moins de faire «repérer», l'espace réduit ne nous dérange pas car nous n'avons pas besoin de plus.
- Un journaliste du Monde du Camping-car nous a contactés pour témoigner... https://www.lemondeducampingcar.fr/actualite/camping-caristes-a-lannee-ils-sont-confines-chez-des-viticulteurs-en-charente/189088
- Ben c'est très anxiogène... Comme je n'ai pas d'adresse fixe... J'évite de bouger... Je pense que les flics ne comprendraient pas... Donc.. Pas vu pas pris....
- Aucun problème... avec l'attestation de déplacement en béton de mon entreprise. Je peux rouler le jour la nuit là semaine le week-end et les jours fériés
- La nature, les commerces et une balade d une heure, tvb, Nous avons grand autour de nous Sachons apprécier ce que nous donne la nature même en ville...
- Le premier bloqués au Maroc : des sourires...de la solidarité...des partages. Le 2e en Ile-de-France...chacun pour soi... même si on essaye de continuer lol
- Pas confinés, statut de SDF donc je peux me déplacer.
- Plutôt long envie de bouger mais contact plutôt sympa avec les voisins
-J'ai trouvé un bon emplacement et je n'ai plus bouger.

Est ce que vous trouvez ça paradoxale d'être chez vous, alors que vous stationnez dans un lieu public, visible de tous ? Comment le ressentez-vous ?

- C la vie de nomade vue de l'extérieur les gens curieux viennent nous poser des questions cependant il nous disent souvent que nous avons fait le bon choix pour eux cela ne pourrais être réalisable... pour de multiples raisons personnel professionnel familiale....
- Oui bien sur au début on ce dis tout le monde regarde après on y prête plus attention on vis dans une petite maison avec toute les commodités d aujourd'hui camping car récent 2015 autonome panneaux solaire ect dans le plus grand jardin du monde
- Non, personnellement ça ne nous dérange pas. On fait abstraction. Et puis lorsqu'on à vécu en immeubles type HLM... On a finalement moins d'intimité.
- La si on a trop de proximité, il nous suffit de trouver une autre place.
- C'était un peu chiant en voiture et tente car beaucoup de jugements et de curieux mais dans le camping car je suis tranquille ça choque moins les gens et c'est mon cocoon je suis chez moi dedans
- On ne s'est jamais posé la question, et maintenant, au bout de trois ans, on vit cela de la même manière que toute personne qui rentre chez elle... La question se pose encore moins.
- Non pas du tout car très peu sur lieux publics surtout aires camping car donc avec autres camping caristes et camping le plaisir de profiter des installations type piscine
-Je me sens chez moi lorsque je suis dans mon camping-car et pas au delà
- Stationnement à l'abri des regards, donc aucun problème 9 mois sur 12 puis le reste du temps soit en camping ou aires pour camping cars.
- J'évite d'être vraiment visible, quand zcla met arrivé, une fois tout fermé nous sommes bien isolé de l'extérieur
- Oui ça l'est. On n'est pas en ville mais à la campagne actuellement donc c'est déjà plus tranquille.
- Non. Si l'environnement ne prête pas à ma quiétude j'ai 4 roues et un moteur : je pars plus loin.
- Nous vivons chez nous , cela ne me gêne pas plus que dans le lotissement ou nous étions avant
- Non je ne m'en inquiète pas. J'essaye de ne pas déranger voilà tout
aucune sesation,sentiment de se dire que demain je peut m'en aller
- Une fois à l intérieur j oublie où je suis stationnée!
- Je pense que ça va me faire vraiment vraiment bizarre
- C'est une bulle de confort chez nous notre coocon
- Pas gênant... Mon camping car c'est chez moi....
- Je suis partout chez moi sa c'est etre libre
- Pas du tout. Ne sommes pas les plus gênés
- Pas de problème je me sens chez moi
- Non, je me fout de l'avis des gens
-,oui ça fait bizarre au début
- Je me fais discrète
- Très bien !

Lors de vos stationnements où se situent vos limites spatiales et mentales pour que vous vous sentiez chez vous ?

- Aucunes limites
- Notre camping-car EST notre maison. Il a fallu un peu de temps au départ pour intégrer qu'on ne reviendrait plus «à la maison». Après, au fil des ans, tout devient normal.
- Ça dépend de l'endroit, si y'a pas grand monde autour on se sent chez soit. Si c'est un air avec juste une microplace de parking, on ne reste que le temps de dormir.
- Ne croyez pas que je me sente à l'etroit et je me contente de peu. Auvent ouvert avec table et chaises, fauteuil relax, BBQ.
- La proximité minimum 3m et le respect de chacun, Avoir de bons voisins pour parler, jouer et partager de bon moments
- Je.me sens chez moi quand je suis dans mon cc sinon quand on est dehors à aucun moment je me dit que je suis chez moi
- L insécurité est le plus gros facteur. Et de la verdure pas entasser les un sur les autres.
- Oui c'est un peu compliqué, mais quand on se sent bien, on se sent chez soi même à l'extérieur sur notre stationnement, on sort les chaises et les tables et c'est bon
- à l'intérieur du CC. à l'extérieur, il faut savoir respecter les autres
- J'aimerai que les camping cariste cesse de se collé a moi..
- J'ai besoin d'être dans la nature
- Etre en face d'un beau paysage
- Par tout ...pas de limite
- quand je suis dans mon cc
- Pas fait pour l'instant
- Límite c est le camion.
- La propreté du lieu
- Mon bus déjà.
- La ou je peux vivre et déballer

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pensez-vous que votre choix est temporaire ou sera-t-il définitif pour les années à venir ?

- Definitif
- Notre choix est, du départ, temporaire.
- Nous ne savons pas combien de temps durera cette parenthèse, mais nous nous arrêterons un jour. C'est pour cela que nous avons nommé notre page Facebook «Parenthèse Nomade en camping-car». Nous vous invitons à venir y faire un petit tour, et si vous avez d'autres questions plus précises, n'hésitez pas... : https://www.facebook.com/Parenthèse-Nomade-en-camping-car-101915891368428/
- Le voyage sera définitif mais la façon sera différente aujourd'hui un camping car demain peut être un pied à terre genre tiny housse mobile avec toujours le camping car à coter c est un paradoxe mais voyager fatigué énormément mais quelle ouverture d esprit et des yeux!!!!
- Temporaire mais sur du long terme. On souhaite vivre ainsi 5/10 ans. Puis se trouver un terrain isolé en Europe pour vivre en autonomie
- J espère définitif mais... La maladie grave serait la seule chose qui nous obligerait à vivre dans une maison
- Je n'y pense pas tant que cela me convient je reste comme ça, si un jour j'en ai marre je changerai
- J'espere que cette aventure va durée car c'est comme ça que je me sens à ma place, pleinement moi
- Aucune idée... Ça aussi.. Grâce à ce mode de vie j'ai appris à vivre au jour le jour
- Il est définitif depuis maintenant 13 ans et je n'en changerai pour rien au monde.
- Temporaire aujourd'hui puisque travail ,a l'avenir Complément définitif
- Définitif c'est la vrai vie passer le cap et vous kifferai !!
- Mon choix est temporaire mais risque de durer plusieurs annees
- Une expérience de deux ans pour commencer et après on verra
- Je ne me vois pas revenir à une vie sédentaire, jamais
- J aimerait mourir dedans bon mémoire cordialement
- Definitif jusqu'à ce que ma santé me le permette.
- Pour moi je pense ça sera définitif
- Dieu seul le sait....(rires)
- Pour les prochaines années
- Définitif a priori. :0)
- Définitif sans hésiter
- Définitif!
- definitif

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENTATION

Résumé

L'objet du camping-car est souvent assimilé à une pratique touristique. Pourtant, cet objet renferme de nombreuses réalités, mais aussi des vécus différents. Posons-nous la question, lorsque les beaux jours sont passés qui reste-t-il à parcourir les routes et à stationner dans les villes ? Par cette interrogation, nous nous apercevons que la pratique des Néo-nomade est trop souvent ignoré ou confondu sur le territoire. Pourtant, ils sont là, vivant et travaillant au sein des tissus térritoriaux Français, et exerçant différents métiers : saisonniers, artistes, intérmittents, intérimaires, salariés, ou encore artisans nomades.

Par une rupture, quelle qu'elle soit, ils se sont détachés du modèle répandue de la sédentarité, et ont tourné le dos à l'idéal de la maison en zone pavillonnaire. Ils ont réinventé leur quotidien afin de vivre autrement sur les routes, dans les métropoles, les villes, et les campagnes...
Ainsi, en quoi vivre et travailler en camping-car, au sein des tissus territoriaux Français, marque-t-il une émancipation avec un modèle sédentaire ancré de la pratique de la ville et de l'habiter ?

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LE DROIT D'AUTEUR