

# Revue de Presse

**FRANCE CULTURE**

**PARIS SECLAY MEDIA**

**FRANCE 3 NORMANDIE**

**FRANCE BLEU**

**RADIO PRINCIPE ACTIF**

**RADIO HDR**

**LA REVUE MICHEL**

# Projet Brichka 2019



**EHELLE INCONNUE**



ART/ARCHI/URBA/MULTIMEDIA  
DES ORDRE CULTUREL  
11-13 rue Saint-Etienne des Tonneliers  
76000 ROUEN / FRANCE  
tel : +33 (0)2 35 70 40 05  
[www.echelleinconnue.net](http://www.echelleinconnue.net)  
[mel@echelleinconnue.net](mailto:mel@echelleinconnue.net)

**DOCUMENTAIRES**

**LES PIEDS SUR TERRE** par [Sonia Kronlund](#)

DU LUNDI AU VENDREDI DE 13H30 À 14H



A l'usine Goossens de Marcq-en-Baroeul (Nord), octobre 2013. • Crédits : © Pierre Le Masson - Maxppp

## **Ma grève de la faim**

22/01/2019

Pourquoi et comment décide-t-on de faire une grève de la faim ? Comment arrêter aussi ? Trois histoires aux quatre coins de la France.

**Jean-Jacques Diaz** habite à Mérignac, dans le sud ouest de la France, et a rejoint les gilets jaunes dès le premier jour pour défendre « ceux qui n'ont rien ». Il participe avec eux aux blocages et occupations de rues, ronds-points et péages. Déçu par l'intervention télévisée du Président de la République, il décide d'entreprendre une action plus radicale, symbolique.

*Dire qu'on ne mange pas, se mettre en danger, tout le monde le comprend, ça interpelle les gens.*

Jean-Jacques installe son camion sur la place du marché de Saint-Gaudens et commence une grève de la faim qui ne laisse pas les habitants indifférents.

*J'ai rencontré une mémé qui me disait : "Monsieur, ne vous mettez pas en danger, ils n'en valent pas la peine !".*

Il raconte la solidarité des habitants mais aussi l'incompréhension de sa famille. Il veut son action forte, pour qu'on se préoccupe des gens "qui n'ont rien".

*Au bout d'un moment je me foutais de savoir si j'allais vivre ou mourir. L'esprit prend le dessus sur le corps. On est dans une sorte de lévitation.*

Au bout de dix jours, ayant perdu quatorze kilos, il interrompt sa grève de la faim, mais continue de croire à la mobilisation des gilets jaunes.

*Ma grève de la faim m'a montré que les gilets jaunes, ça relie les gens et ça pourrait changer la donne. Je veux y croire.*

Après avoir été licencié pour incapacité physique, **Eric Herguault** choisit de vivre dans un camion aménagé. Un jour, il découvre que son camion ne passera pas les nouvelles normes du contrôle technique. Il dénonce alors cette nouvelle mesure et souhaite qu'elle soit annulée.

*J'ai décidé de faire une grève de la faim pour mobiliser les gens.*

*Je n'ai pris pendant vingt jours que mes deux cafés, un verre de jus d'orange et de l'eau.*

Pendant sa grève de la faim, il échange avec d'autres personnes confrontés au même problème. Conseillé par des associations, il modifie son véhicule, démonte les tuyaux de gaz, cache ses plaques de gaz, replie son matelas et réussit le contrôle technique.

*Je suspends ma grève, mais je ne l'arrête pas. Car si on ne fait rien, ça va péter dans peu de temps. Et vous voyez, ça n'a pas loupé.*

**Klo et Michel Le Déan** habitent Saint-Nazaire. En 2008, ils apprennent que trois ouvriers grecs du chantier naval ont entamé une grève de la faim. Installés dans le hall de la mairie de Saint-Nazaire, **Nikos, Boris** et **Leonidas** ne mangent rien pendant dix-neuf jours. Klo et Michel racontent l'engagement des trois hommes, leur détermination face à l'injustice de leur employeur.

*En désespoir de cause, comme rien n'avancait, Nikos, Boris et Leonidas ont décidé de faire leur grève de la faim.*

Un grande solidarité se met en place : une centaine de personnes viennent soutenir les trois hommes, leur parler, s'occuper de leur linge et veiller sur eux.

*Les derniers jours, on a vraiment cru qu'ils allaient les laisser mourir.*

Nikos, Boris et Leonidas obtiennent finalement les dédommagements qu'ils souhaitent. Mais le retour en Grèce n'est pas aussi heureux qu'on l'attendait.

*On ne sait pas si la mort de Nikos est liée ou non à sa grève de la faim.*

•**Reportage : Ilana Navaro**

•**Réalisation : Yaël Mandelbaum**

Merci à Jean-Jacques Diaz, Eric Herguault, Klo et Michel Le Déan.

Paris-Saclay > Vu (d')ailleurs > Au-delà des véhicules autonomes, les « hyperlieux mobiles ». Entretien avec Mireille Apel-Muller

### VU (D')AILLEURS

le 12 mars 2019 par Sylvain Allemand

Au-delà des véhicules autonomes, les « hyperlieux mobiles ». Entretien avec Mireille Apel-Muller

Le 7 février dernier, l'Institut pour la ville en mouvement (IVM) conviait des spécialistes de différents horizons disciplinaires, professionnels et géographiques, à échanger autour de la notion d'« hyperlieux mobiles », à partir d'un premier inventaire mené à travers le monde, de ces activités (de service, de loisir, de production,...) renouant avec des pratiques anciennes tout en exploitant les possibilités offertes par le numérique et/ou le véhicule autonome. La directrice de l'IVM nous en dit plus sur les principaux enseignements de cette journée et les prolongements possibles du programme de recherche-action dans laquelle elle s'inscrivait, pour l'écosystème de Paris-Saclay.



**- Si vous deviez pour commencer par rappeler ce qu'il faut entendre par « hyperlieux mobiles » ?**

Avant de désigner une réalité précise, le terme « hyperlieux mobiles » est une provocation, une hypothèse de travail, destinée à interroger une réalité à laquelle on n'a guère prêté attention et qui constitue pourtant un enjeu, voire un formidable potentiel d'innovation et de développement, à savoir : toutes les activités mobiles (de service, de loisir, de production...), les véhicules et les espaces qu'ils traversent voire transforment. Cette réalité est quasiment un impensé de la recherche ou de l'expertise, qui s'attachent avant tout à étudier la mobilité des personnes, des biens et marchandises, enfin des données, mais pas ou si peu peu à celle des activités elles-mêmes. Quant à la notion même d'« hyperlieu », elle a été forgée par l'économiste, sociologue et urbaniste François Ascher (le premier président du conseil scientifique et d'orientation de

l'IVM). Il y voyait une caractéristique de la société « hypertexte ». Nous y avons ajouté le qualificatif « mobile » pour prendre acte des perspectives offertes par le véhicule autonome et plus généralement le numérique.

**- En quoi le phénomène est-il nouveau ?**

Des activités effectuées lorsqu'on se déplace ou induites par le déplacement, il y en a toujours eu. Il suffit de songer à ces camionnettes qui sillonnaient les routes des campagnes pour approvisionner les villages, aux colporteurs apparus dès le Moyen Âge, etc. Mais à l'heure du numérique et du véhicule autonome, les possibilités sont décuplées et l'imagination sans limite. Une abondante littérature a d'ores et déjà été consacrée aux food truck ou à tous ces dispositifs visant à faciliter l'accès à la culture ou à des mesures de soin dans des lieux reculés. Mais, à notre connaissance, personne n'avait proposé d'approche globale ni fait l'hypothèse que ces multiples exemples participaient d'une même logique, en l'occurrence, celle des activités en mouvement. S'y intéresser se justifie d'autant plus que de telles activités ne sont pas sans incidence sur la manière de penser les espaces publics, la voirie, l'urbanité...

**- Comment en êtes-vous venue vous-même à vous y intéresser ?**

En 2007, nous avons organisé une exposition itinérante sur le thème de la rue [ « La rue est à nous... tous ! » ], qui nous avait déjà conduits à nous intéresser aux métiers qui ont pour particularité d'être conditionnés par le mouvement sans être pour autant des métiers de transport comme ceux des chauffeurs et des livreurs : les métiers liés à la maintenance (plombiers, réparateurs d'ascenseurs...), au soin (ambulancier, infirmier à domicile,...), etc. A travers les hyperlieux mobiles, nous sommes allés plus loin en portant notre attention sur ces dispositifs connectés, permettant de déployer toutes sortes d'activités, y compris dans les coins les plus reculés, et nous avons regardé leur interaction avec les territoires ainsi que leur capacité à faire lieu, et à multiplier leurs fonctions. Cela nous a permis de définir un nouveau champ de recherche. Jusqu'alors, la question des activités en mouvement était restée un angle mort de la recherche comme des politiques publiques traitant des enjeux de mobilité. L'enjeu de notre démarche est donc de l'inscrire dans l'agenda des chercheurs aussi bien que dans celui des opérateurs publics ou privés de la mobilité. Nous ne partons pas de rien. Déjà, des constructeurs imaginent des dispositifs pour faciliter la mobilité d'activités. C'est d'ailleurs un argument de promotion pour le véhicule autonome, que beaucoup présentent comme l'opportunité de faire bien plus de choses, de surcroît plus intelligentes ou profitables, durant son déplacement.

**- VEDECOM, que l'IVM a intégré en 2016, compte parmi les promoteurs du véhicule autonome. Comment parvenez-vous à ouvrir une perspective qui déborde largement l'enjeu de ce dernier ?**

La vocation de VEDECOM ne se limite pas au seul véhicule autonome. VEDECOM est un Institut pour la Transition Energétique (ITE) et travaille à ce titre plus largement sur le véhicule décarboné, qu'il soit autonome ou électrique, ainsi que sur l'éco-mobilité et l'IA

appliquée aux systèmes de mobilité. Dans tous les cas, il s'agit d'enjeux technologiques, qui ont de puissants impacts sur l'espace public. Et puis, pour en revenir au véhicule autonome, celui-ci recouvre, ainsi que Guillaume Bresson, chargé de recherche à VEDECOM l'a bien expliqué en introduction de notre journée, plusieurs typologies et cas d'usage selon le niveau d'autonomie du véhicule. Autrement dit, une mobilité qui serait assurée exclusivement par des moyens de transport totalement autonomes n'est pas pour demain.

**- Comment l'IVM, orienté vers les SHS, parvient-il somme toute à faire bon ménage avec un institut plus orienté vers les sciences de l'ingénieur ?**

C'est vrai que l'IVM est davantage orienté vers les SHS. Son intégration au sein de VEDECOM, à dominante plus sciences de l'ingénieur, ne s'en est pas moins faite naturellement. L'IVM s'est révélé complémentaire au regard des axes de recherche et d'expérimentation de VEDECOM, de par son expertise sur la manière d'envisager l'articulation entre les enjeux technologiques et les modes de vie, mais aussi les enjeux d'aménagement et d'urbanisme. Nous disposons de surcroît d'une grande liberté pour explorer nos hypothèses de travail, en pouvant faire valoir notre expérience en termes de méthodes et les connaissances accumulées depuis la création de l'IVM sur les questions de mobilité, aussi bien en France qu'à travers le monde – rappelons que l'IVM dispose de pas moins de trois chaires à l'étranger : au Brésil, en Argentine et en Chine. Enfin, je rappelle que l'IVM a été créé à l'initiative d'un constructeur automobile (PSA Peugeot Citroën) et a donc déjà une longue expérience du dialogue avec le monde des ingénieurs. Notre intégration au sein de VEDECOM n'a fait qu'élargir le spectre des collaborations, avec d'autres acteurs de la mobilité, bien au-delà des constructeurs automobiles. Il reste que VEDECOM est un institut de recherche publique et privée, dont les projets doivent non seulement être portés par plusieurs de ses membres, mais encore être validés par l'ANR [Agence Nationale de la Recherche], qui contribue à leur financement. Il nous a donc fallu convaincre les membres pour commencer, leur soutien n'étant pas acquis *a priori* : après tout, nous proposons ni plus ni moins d'explorer une « question orpheline », comme nous aimons à dire, de surcroît autour d'un concept (hyperlieux mobiles) en forme d'oxymore. Pourtant, plusieurs de ces membres, à commencer par Transdev, à travers la personne de son directeur pour l'Amérique du Nord, Yann Leriche, ont très vite souhaité flécher des financements vers le programme de recherche-action que nous proposons. Puis PSA et, en cours de route, Michelin et La Poste, nous ont rejoints.

**- Comment avez-vous procédé pour appréhender cette « question orpheline » ?**

Dès lors que nous abordions un nouveau champ de recherche, il nous fallait nous assurer que cela faisait sens de parler d'hyperlieux mobiles, définir une méthodologie. Pour cela, nous nous sommes dotés d'un comité de pilotage composé d'une dizaine d'experts : des professionnels du transport et de la mobilité, des universitaires et des institutionnels. Ce comité s'est réuni une fois par mois en mode séminaire, donnant lieu à d'intenses débats. Parallèlement, en interne, nous avons réalisé des entretiens avec une trentaine d'autres personnalités de différents domaines pour recueillir leur point de vue.

### **- En vous projetant d'emblée à une échelle internationale...**

C'est une autre marque de fabrique de l'IVM, qui, comme indiqué, dispose de chaires à l'étranger, en Amérique latine et en Chine, étant entendu que nous avons pris le temps d'observer ce qui se passe dans d'autres parties du monde grâce au réseau de correspondants que nous avons construit au fil du temps. Il importait de savoir si cette question des hyperlieux mobiles faisait sens ailleurs qu'en France ou en Europe. Pour autant, il ne s'agissait pas de s'en tenir à un plan strictement théorique. L'étape suivante a consisté à inventorier des activités en mouvement et de lancer des enquêtes de terrain sur celles qui paraissaient les plus emblématiques.

### **- Quelle ampleur revêt le phénomène ?**

Il est difficile de répondre à cette question. Le champ de recherche étant encore vierge, aucune donnée statistique n'existe. En revanche, nos correspondants nous ont fait remonter des exemples non seulement nombreux, mais divers, dont vous avez pu avoir un aperçu à travers les photos exposées lors de la journée du 7 février : pas moins de 600 cas au total. Depuis, j'ai reçu de nombreuses autres illustrations de la part de participants, qui se sont prêtés au jeu en nous signalant des cas qu'ils avaient découverts en vrai, sur le net ou dans une publication. De fait, une fois que vous vous saisissez de la question, vous ne résistez plus au plaisir de repérer de nouveaux « spécimens ».



### **- J'en témoigne ! Pour en venir à cette journée du 7 février, pouvez-vous en rappeler l'enjeu ?**

Il s'agissait de procéder à une première restitution de nos réflexions et de notre inventaire, auprès d'un cercle élargi de personnes susceptibles d'être intéressées et de nous rejoindre. Jusque-là nous avons travaillé pour l'essentiel « en chambre » avec notre comité de pilotage. Autant le reconnaître : je n'en menais pas large, car il n'y a rien de moins évident que de rendre

compte de près d'un an et demi de travaux de recherche internationale, multidisciplinaire – sous forme d'études, de vidéos, de fiches descriptives d'activités mobiles – à des personnes qui avaient pour certaines encore tout à découvrir des enjeux que nous avons nous-mêmes mis tant de temps à appréhender. Ces personnes avaient en outre pris le risque de perdre une journée. Il ne fallait donc pas les décevoir. Sans compter la diversité des profils en présence : des universitaires de disciplines très différentes, des professionnels des mobilités, de l'architecture, du monde associatif, des responsables de politiques publiques,... qu'il fallait faire débattre ensemble. Pour cela, nous avons imaginé de faire intervenir nos experts et grands témoins en « fila 0 » en les invitant à commenter, critiquer et suggérer des pistes pour l'avenir.

**- Finalement, le public, composé aussi de personnes qui découvraient votre programme de recherche, a été réceptif...**

Oui, à en juger par le nombre de personnes effectivement présentes et restées jusqu'au terme de la journée (170). Certaines nous ont dit être venues à reculons faute de saisir ce qu'on pouvait bien entendre par hyperlieux mobiles et l'intérêt de cet enjeu, et être finalement reparties enthousiastes et excitées par ce nouveau sujet et les questions de société qu'il soulève. Cela m'a confortée dans le sentiment que co-construire une question au croisement de la recherche scientifique et de l'action, est un exercice très stimulant et fructueux, à même d'impulser une dynamique d'intelligence collective.



**- Ajoutons que les débats ont été l'occasion de formuler des points de vigilance comme les risques de discrimination, d'inégalité...**

Ainsi que le sociologue des usages des technologies de communication Christian Licoppe, membre de notre comité de pilotage, le rappelle utilement, toute innovation technologique produit de nouvelles formes d'inclusion, mais aussi d'exclusion : elle se fait au profit de catégories de population, ou de territoires, et au détriment d'autres. De là l'autre parti

pris de l'IVM, depuis sa création : ne jamais aborder l'innovation technologique indépendamment de la réalité sociale, les deux étant étroitement liées. Par ailleurs, l'innovation n'implique pas systématiquement des technologies lourdes, même quand il s'agit d'hyperlieux mobiles. Ainsi que l'évoquait Jean-Pierre Orfeuill, l'innovation peut, en la matière, être « frugale ». De fait, la journée a été l'occasion de donner à voir de multiples exemples de dispositifs sobres dans leur conception, tout en étant particulièrement inventifs. Certains sont mêmes autonomes, non pas au sens du VA, mais au plus énergétique. Entre autres exemples, je pense à ce kiosque mobile repéré en Afrique [photo ci-dessus], qui produit l'électricité nécessaire à la recharge de mobiles, grâce à des panneaux solaires, et qui se déploie dans des zones reculées où il permet également d'accéder au réseau wifi. Ce n'est plus le véhicule qui se branche sur un réseau, mais lui qui assure la connexion. Ce qui fait dire à l'architecte et urbaniste Carles Llop, que les hyperlieux mobiles peuvent aussi contribuer au métabolisme urbain.

**- Où on voit que ces hyperlieux mobiles permettent de renverser des perspectives, de revisiter des enjeux sous un autre jour...**

Et des enjeux tout sauf marginaux puisqu'ils concernent la manière de concevoir la production d'énergie, mais aussi l'aménagement, les espaces publics, la ville...

**- Les débats ont été aussi l'occasion de s'appesantir sur le sens des mots. Comment expliquez-vous ce besoin d'en revenir autant à la sémantique ?**

Rien que de plus naturel dès lors qu'on avait mis en débat une notion en forme d'oxymore (comment un lieu peut-il être mobile ?), en plus d'être abstraite de prime abord. Naturellement, la question s'est posée de savoir si un mot pour désigner un lieu mobile existait dans d'autres langues. Et nous avons découvert grâce au public et aux experts présents que c'est le cas en langue manouche ou même en langue peul ! Ces langues-ci sont toutes sauf anodines. Ce sont des langues de nomades. Leur évocation au cours des échanges a permis de prendre conscience que la manière dont nous avons construit la question des hyperlieux mobiles était modelée par notre identité sédentaire ! Or, ainsi que cela nous a été rappelé par la voie de l'architecte et cofondateur d'Echelle Inconnue, Stany Cambot, il existe une culture nomade, celle des forains, des « gens du voyage », le public attirant de son côté notre attention sur la tradition des marchés forains qui, de fait, peut être une référence importante pour comprendre les transformations en cours. Cette réflexion autour des hyperlieux mobiles peut en tout cas nous y aider.



**- Quelle suite comptez-vous donner à cette journée ? Envisagez-vous de faire de l'écosystème de Paris Saclay un terrain de jeu pour l'expérimentation de solutions en forme d'hyperlieux mobiles ?**

Naturellement, nous avons le regard tourné vers cet écosystème, qui offre un cas de situation locale dans laquelle la question de l'hyperlieu mobile fait sens. Le Plateau de Saclay, en particulier, est un territoire ayant

de grandes ambitions, mais qui n'est pas encore facile à vivre pour ceux qui y résident et/ou y travaillent, ni un exemple d'urbanité. C'est davantage un ensemble d'isolats, souvent dépourvus d'aménités urbaines. En attendant que tout cela fasse ville, il y aurait peut-être à y imaginer des activités mobiles. Ainsi que Carles Llop le soulignait, nous sommes entrés dans une ère de sobriété, qui incite à innover sans chercher nécessairement à fixer et, donc, à construire. De fait, sur un territoire encore en devenir, qu'est-ce qui empêcherait d'imaginer des lieux d'urbanité ou encore des espaces mobiles multifonctionnels (salles de réunion, lieu de travail...) ? Pour explorer cette voie, nous sommes prêts à investir davantage l'écosystème de Paris-Saclay et quelques contacts ont déjà été pris. C'était aussi le sens des invitations que nous avons adressées à plusieurs de ses acteurs, en plus de VEDECOM. Je pense en particulier à Vincent Créance, directeur du Design Spot de Paris-Saclay. Naturellement, nous ne prétendons pas pour autant y venir avec des solutions toutes faites, mais pour y co-construire des projets en créant les conditions de leur réalisation et de leur évaluation.

**- Les acteurs de Paris-Saclay, dites-vous. Y compris les étudiants, dont beaucoup viennent des quatre coins du monde avec, sans doute, des expériences singulières d'hyperlieux mobiles ?**

Et tout particulièrement avec les étudiants ! Sans s'interdire non plus de solliciter d'autres campus tournés vers les enjeux de la mobilité ou de la ville durable. Je pense en particulier à celui de Marne-la-Vallée. Qu'est-ce qui empêcherait d'imaginer un challenge entre lui et celui de Paris-Saclay, autour des hyperlieux mobiles précisément ? Maintenant, si d'autres territoires veulent connaître nos travaux, ils peuvent y avoir accès gratuitement. L'IVM est depuis toujours dans une logique d'open source : toutes nos productions sont accessibles en ligne sur notre site, recensées via une représentation cartographique pour en faciliter l'accès. De même que les auditions que nous avons réalisées et qui donnent à voir la grande diversité des acteurs concernés par les hyperlieux mobiles. Encore une fois, nous ne prétendons pas développer seuls ces derniers, mais souhaitons mettre leur enjeu à l'agenda de la recherche et de l'action pour mieux en valoriser le potentiel.

*A lire aussi l'entretien avec Vincent Créance (pour y accéder, [cliquer ici](#)) et Christine Chaubet, chef de projet du programme de recherche-action sur les hyperlieux mobiles ([cliquer ici](#)).*

*Pour accéder au site de l'IVM, [cliquer ici](#).*

## **A Rouen, les rencontres nationales de l'habitat mobile expliquent le lien entre précarité et nomadisme**



A l'intérieur d'un utilitaire J9 Peugeot transformé en "habitat mobile" par un travailleur qui habite dans ce véhicule /

© France 3 Normandie / Image extraite de la vidéo du JRI Hervé Colosio

**Alors que de plus en plus de travailleurs précaires sont contraints de se déplacer pour trouver un emploi, une directive européenne et un renforcement des contrôles pénalisent encore plus les propriétaires de logements sur roues**

Par Richard Plumet le 31/03/2019

A Rouen, l'architecte **Stany Cambot** travaille depuis 1998 au sein du **collectif Echelle Inconnue** sur "**l'invisible des villes**".  
C'est-à-dire "à la fois sur ce qu'on ne voit pas des villes mais aussi sur ceux que l'on ne voit pas dans la ville."

Exemple de "ceux qu'on ne voit pas" : Jean-Charles. A 58 ans et sans qualification reconnue, il enchaîne les contrats courts, d'une région à une autre "là où il y a du boulot". Pour ne pas dépenser le peu qu'il gagne dans les hôtels, **il vit depuis plus de 15 ans dans les 10 m2 de sa fourgonnette aménagée** par lui en logement autonome : "c'est ma maison".

Pour les membres du collectif **Echelle Inconnue** il était important, dans le cadre du mois de l'architecture, de faire venir à Rouen l'édition 2019 des rencontres de l'habitat mobile car, comme l'explique **Stany Cambot**, tous ces véhicules, fourgonnettes ou camions aménagés en lieu d'habitation, "**c'est de l'architecture qui se fait sans architecte**":

*On s'intéresse aux formes réputées marginales de l'urbanisme. En tout cas ce que nous on considère comme les formes clandestines de la ville. Et la ville telle qu'elle se développe aujourd'hui elle se développe aussi de cette manière-là. On estime à un million de personnes en France qui vivent de manière légère et mobile à la fois en camion, en caravane ou en camping-car.*

*C'est la ville contemporaine qui est en train de se construire parce qu'il y a des pressions économiques qui font qu'il y a une injonction à la mobilité. Et on est en plus face à une population grandissante qui a de moins en moins accès aux bailleurs privés et aux bailleurs sociaux parce que tout devient de plus en plus compliqué.*



VIDEO : interview de Stany Cambot par R. Deh et H. Colosio

### **Des véhicules bientôt interdits de circuler ?**

Lors des rencontres nationales de l'habitat mobile 2019, il a été beaucoup question d'**une récente directive européenne**, et de contrôles techniques plus poussés qui risquent de priver des milliers de Français de la **liberté de pouvoir continuer à habiter dans un camion aménagé**.

*Très bizarrement, la directive européenne a très tôt visé les aménagements de camions servant d'habitation en faisant en sorte qu'un certain nombre de ces habitations se retrouvent exclues du droit de circuler et, par là même, leurs habitants rejetés une deuxième fois à la rue...*

*Donc il nous semblait important d'affirmer et de rendre visible ce nouveau mode d'habiter, et d'essayer de voir si il est encore possible de vivre de cette manière-là, ou est ce que ces gens-là vont être condamnés à être à la rue ou condamnés à essayer de trouver énormément d'argent pour rentrer dans le marché du camping-car, en sachant bien qu'un camping-car c'est 40 ou 50.000 euros. Et c'est pas c'est un petit investissement !*



VIDEO : le reportage de Raphaël Deh et Hervé Colosio (montage : Stéphanie Pierson)

### **VASP ou CTTE ?**

L'un des thèmes des rencontres de l'habitat mobile 2019 de Rouen portait sur la **loi sur le contrôle technique.**

Extrait du programme :

Des ateliers et débats ont pour objectif de "***comprendre sur quels critères de technicité un bricolage peut être validé et d'appréhender les impacts de l'arrêté modifiant le contrôle technique sur le droit à la ville de ses habitants ?***"

- Faut-il faire homologuer son véhicule en VASP (aménagement d'un véhicule destiné à servir de logement) ou est-ce possible de rester en CTTE (véhicule utilitaire) sur la carte grise ?
- Quelles sont les conséquences de cette homologation ?
- Quel est le coût de celle-ci ainsi que de l'aménagement du véhicule s'il doit être modifié

Les exigences du contrôle technique se sont renforcées depuis mai 2018. Ces nouvelles mesures incitent les propriétaires de logements sur roues à faire homologuer leur véhicule afin que la mention « VASP » (qui désigne un véhicule destiné à servir de logement, comme par exemple les camping-cars) apparaisse sur leur carte grise à la place de celle de « CTTE » (qui désigne un véhicule utilitaire). Toutes ces modifications ainsi que les aménagements parfois nécessaires qui les accompagnent ont un coût, ce qui peut davantage précariser ces habitants en camion.



**Mars 2019**

**LE "DOSSIER"**



Les experts © Getty -  
Westend61

**L'habitat léger et mobile face à la réforme  
du contrôle technique. Anne-Sophie  
Bocquier et Misia Forlen de Echelle  
Inconnue.**



Diffusion du jeudi 28 mars 2019  
Durée : 38min



**Mars 2019**



Le pire reste à venir

Diffusé le 26/03/2019



**Podcast matinale 26 mars 2019 - Echelle inconnue habitat mobile**

00:00

59:51

[Télécharger le podcast](#)



### HABITER LA ROUTE

# Médiation pour l'habitat nomade

Jean-Charles habite en camion. Un J9. Un vieux truck. Qui roule encore et permet de se poser ailleurs. Pas loin, mais ailleurs.

Son camion est vieux. Mais il est confortable et très équipé. Jean-Charles a de l'or dans ses mains. Et de l'énergie en surcroît. Littéralement. Panneaux solaires et micro-éolienne lui fournissent de quoi stocker dans des batteries toute l'électricité dont il a besoin.

Le collectif Échelle Inconnue a été fasciné par les ressources de Jean-Charles, au point de l'intégrer dans la structure, dans le cadre d'un contrat de travail d'un an, pour établir un prototype de véhicule habitable pour travailleur mobile.

Échelle Inconnue s'est donné pour mission l'étude et la valorisation des formes d'habitats nomades.

Dans médiation il y a valorisation des savoir-faire, des savoir-être différents. Aussi c'est vers la documentation des techniques, des outils qui permettent l'autonomie d'un camion habitable que s'est lancée l'équipe, et aussi le partage de connaissances sur la législation pour permettre à ces maisons sur roues de rester en circulation alors que de nouvelles lois imposent des contrôles techniques de plus en plus restrictifs.

Échelle Inconnue, en embauchant Jean-Charles, souhaite lancer une série de tutoriaux répondant à des besoins aussi variés que la production d'énergie, l'accès à Internet ou la connaissance de la nouvelle législation sur les véhicules-domiciles. Ces sujets seront ensuite diffusés sous forme de vidéos mais aussi de publications.

Vivre en camion, pour certains c'est une conséquence de la précarité du travail ou de son éloignement, pour d'autres c'est un choix. Dans tous les cas ceux qui pratiquent ce mode de vie échangent, s'organisent et recherchent le partage des expériences. — GF

[www.echelleinconnue.net](http://www.echelleinconnue.net)



# Tout sur l'habitat léger à LLN ce samedi

MIS EN LIGNE LE 10/05/2019 À 17:58

PAR J.-P. D.V.

Reynald Halloy et Isabelle Fokan font aujourd'hui partie, selon le Réseau brabançon pour le droit au logement, des quelque 25.000 personnes qui pratiquent l'habitat léger en Wallonie. Avec plusieurs autres associations, ce Réseau a permis le lancement d'une étude juridique qui, au terme de quatre ans, a conduit, par l'entremise de la ministre wallonne du Logement, Valérie De Bue (MR), au changement du Code wallon à l'unanimité.

C'est que, selon l'étude susmentionnée, « les populations concernées vivaient dans un sentiment d'illégalité et d'inégalité : elles ne pouvaient pas faire valoir tout simplement leur droit au logement et à la domiciliation, ni accéder au foncier pour des questions administratives d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui leur échappaient. Alors qu'une grande partie d'entre elles considérait leur habitat comme normal et souhaitait qu'il soit adapté aux normes établies. »

## Des normes à établir

Selon la ministre, est désormais considérée comme de l'habitat léger l'habitation qui respecte au moins l'un des trois critères suivants : démontable, volume réduit, faible poids, emprise au sol limitée, auto-construite, sans étage, sans fondation et qui n'est pas raccordée aux impétrants. Cela vise les yourtes, les chalets, les cabanes, les caravanes ou les « tiny houses ». Mais d'ajouter : « La reconnaissance est une première étape, mais il reste maintenant à déterminer des normes spécifiques à respecter en matière de salubrité ou de surpeuplement. »

Qu'à cela ne tienne, après un colloque sur le sujet ce vendredi, ce sera la fête ce samedi à la Baraque, avec les premières Rencontres internationales de l'habitat collectif et de l'habitat léger (Rihal). Une foule d'animations pour petits et grands est prévue, de la construction de cabanes pour les enfants à la petite fabrique d'objets, en passant par des expositions diverses ou des conférences. L'occasion de découvrir, enfin, d'autres collectifs engagés dans diverses luttes : les « Lentillères à Dijon », « l'Echelle inconnue » à Rouen, la « Zone à défendre » de Notre-Dame-des-Landes, les « Damoclès » de Barvaux, les « Fraguas Revive » en Espagne ou encore le « Mietshäusser Syndicat » ou Syndicat d'habitats autogérés en Allemagne.

## **Contacts :**

Echelle Inconnue  
11-13, rue Saint-Etienne des Tonneliers  
76000 Rouen

Contact Presse :  
Emilie Richelle : [emilie@echelleinconnue.net](mailto:emilie@echelleinconnue.net)  
02 35 70 40 05  
Sites internet :  
[www.echelleinconnue.net](http://www.echelleinconnue.net) /  
[www.makhnovtchina.org](http://www.makhnovtchina.org)  
Twitter : [@echelleinconnue](https://twitter.com/echelleinconnue)