JOURNAL A TITRE PROVISOIRE

N°04 Avril 2013

MAKHNOVTCHINA

UNE PUBLICATION D'ECHELLE INCONNUE

UN TRAVAIL DE RECHERCHE ET DE CREATION PUBLIQUE AVEC LES MOBILES ET NOMADES CONTEMPORAINS A L'HEURE DE LA METROPOLISATION EN HAUTE-NORMANDIE , RHONE-ALPES ET LOMBARDIE

www.makhnovtchina.org

Makhnovtchina est un repérage actif des nouvelles mobilités urbaines et périurbaines à l'heure des grands projets de métropolisation. C'est un atelier itinérant de production participative d'images (fixes, vidéos, ou multimédia), de textes, de cartes, de journaux, « Work in progress ». Ce travail mené par des architecte, géographe, créateur informatique, sociologue et économiste vise à terme la proposition d'architecture ou d'équipements mobiles et légers (2014-2016).

Ce travail vise, en outre, à explorer les futurs vides ou terrae incognitae que créent ou créeront les métropoles. Il propose une traversée du terrain d'accueil pour « gens du voyage » au marché forain en passant par les espaces des nouveaux nomadismes générés par la déstructuration des entreprises, notamment de réseau (EDF, GDF, France télécom...), ainsi que par les campings où, faute de moyens, on loge à l'année. Une traversée, pour entendre comment la ville du cadastre rejette, interdit, tolère, s'arrange, appelle ou fabrique la mobilité et le nomadisme.

Ce nouveau projet de recherche et de création s'inscrit dans la continuité de certains travaux menés depuis 2001 : travail sur l'utopie avec des « gens du voyage » (2001-2003), participation à l'agora de l'habitat choisi (2009), réalisation d'installation vidéo avec les Rroms expulsés du bidonville de la Soie à Villeurbanne (2009) et encadrement du workshop européen « migrating art academy » avec des étudiants en art lituaniens, allemands et français (2010). Il tente d'explorer les notions de ville légère, mobile et non planifiée avec ceux et celles qui les vivent.

EXPULSÉE PAR LE CADASTRE, UNE AUTRE VILLE : MOBILE

Métropole et Mobilité

sont devenues des « en-soi » chargées de valeurs positives qui ne semblent aucunement remises en question. Elles sont devenues des injonctions faites aux villes comme aux individus. Les villes doivent devenir métropoles et les individus mobiles. Or, accolés, ces deux termes ne promettent qu'une mobilité particulière : celle de « cadres plug and play » qui, pour des raisons professionnelles ou de loisirs se déplacent d'une métropole à l'autre, perpétuellement con-nectés grâce à un ensemble de dispositifs technologiques. Cependant qu'à l'heure des crises immobilières, du redécoupage du territoire par la pensée de la métropole, de plus en plus de personnes sont poussées à subir, à inventer, à construire ou pratiquer des urbanités mobiles et provisoires.

D'évidence aussi, la ville a changé de nature et dépasse les limites de l'immobilier pour se « virtualiser » dans les réseaux et la communication. Un changement dont les enjeux échappent encore à l'analyse.

C'est cette tentative d'analyse qu'Echelle Inconnue se propose de réaliser en posant et en tentant de croiser, suivant différentes modalités de projets, les questions suivantes :

> Quels enjeux politiques, économiques, sociaux et urbains, les nomadismes contemporains révèlent-ils ? Qu'ils soient historiques (gens du voyage) ou nouveaux (travellers, ouvriers des nouvelles entreprises de réseaux vivant le temps d'un chantier en camping-car ou en hôtel « low cost »...).

> Comment pourrait se penser la question d'une mobilité inter ou extra urbaine voire intra-européenne.

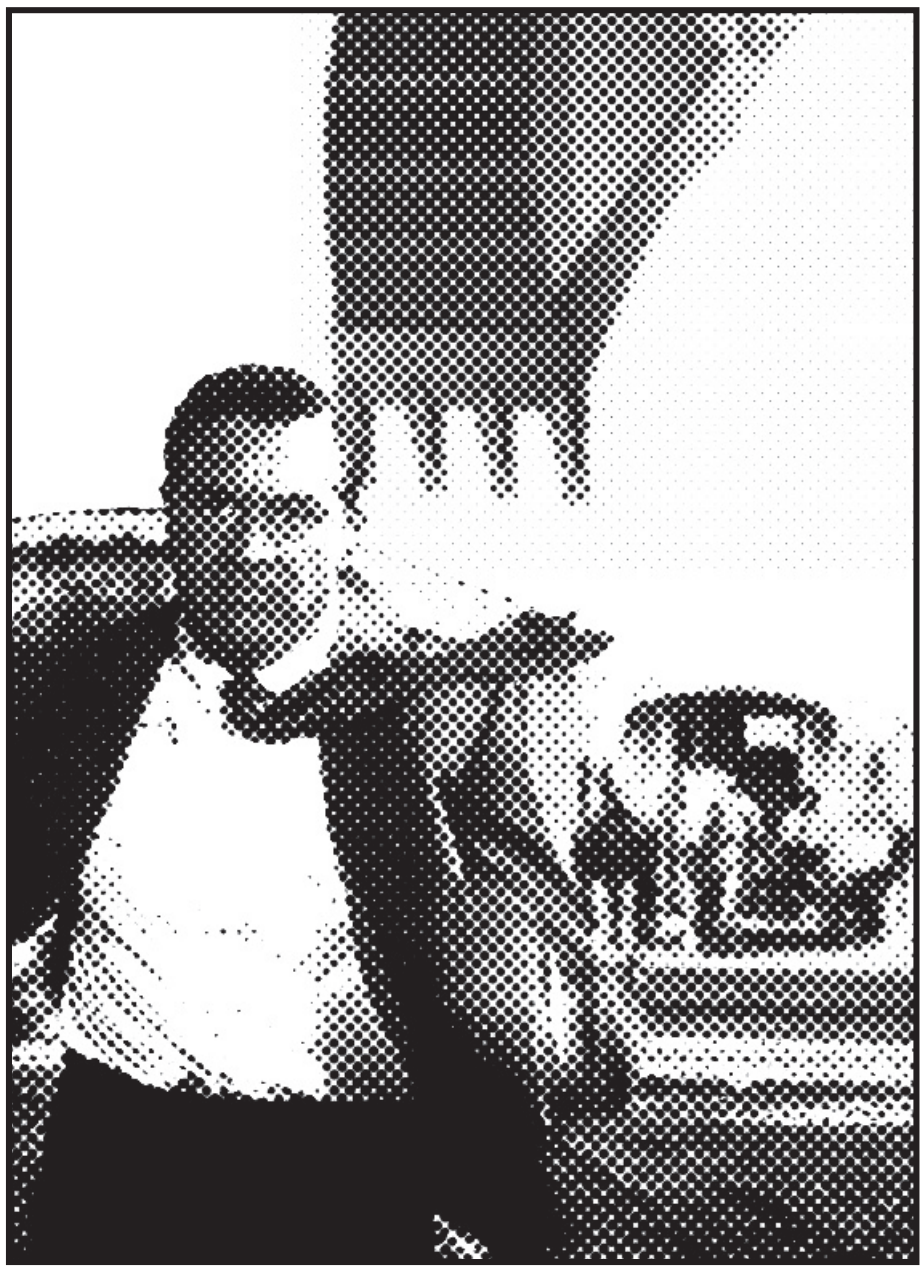
> Enfin, en quoi les nouvelles technologies mobiles modifient-elles notre rapport à l'espace, et comment se ressaisir de manière libre et collective de ce qui constitue un nouveau calque posé sur la ville ?

Mode de vie ou mode de ville ? Re-co-naître en tout cas

Il existe une autre ville, difficilement soluble dans la ville contemporaine, fondant ses codes au milieu du XIXe dans les politiques de grands travaux et de production cadastrale. C'est pourtant ces mêmes politiques qui produiront en partie et marginaliseront davantage cet autre mode de vie, ou mode de ville, qu'est l'habiter mobile ou léger ou par extension, « hors norme » . Les grands travaux de Paris et de fortification verront la naissance de la Zone édifiée sur l'espace non ædificandi bordant les Fortifs et peuplée des délogés du centre urbain. À Dieppe (ville portuaire de Normandie) ce seront les travaux de percement du chenal qui déplaceront les populations pauvres dans les grottes des falaises, puis dans des caravanes à la seconde guerre mondiale. C'est une autre fabrique de la ville, souvent oblitérée, qui pourtant fait histoire et verra en son sein se croiser population pauvre et tsigane.

L'intérêt de replacer ce mode d'habiter dans une perspective historique permet d'éviter l'écueil d'une folklorisation d'un mode de vie, nouvel avatar de la discrimination, essentialisant un mode d'habiter ou d'être à la ville selon lequel, l'habiter léger ou mobile ne serait que « l'habitat naturel des tsiganes ». Ce qui permet de justifier a posteriori le fait qu'aucune campagne de logement social n'ait réussi à éradiquer ce mode de vie considéré comme étranger, fût-il de l'intérieur. De même, l'ethnicisation de la question de l'habiter mobile ne permet pas d'en appréhender les formes neuves et contemporaines (travellers, retraités en camping-car et nouveaux travailleurs mobiles vivant plus de la moitié de l'année sur les routes)

Même s'il convient d'élaborer un statut à la caravane comme habitation, il convient bien d'envisager un statut global à cette autre ville qu'est la ville mobile légère. Celle-ci n'est sans doute pas plus choisie que la ville fixe et sédentaire mais en est depuis longtemps déjà le pendant nécessaire que la crise économique, la métropolisation et la mobilité de la main d'œuvre ne peuvent que voir se développer.



ECHELLE INCONNUE :
DESORDRE CULTUREL
ART/ARCHI/URBA/MULTIMEDIA
18 Rue Ste Croix des Pelletiers
76000 ROUEN / FRANCE
02 35 70 40 05

Contact : mel@echelleinconnue.net

DES ENCLAVES NOMADES DE FAIT !

Rouen quais rive gauche : travellers, forains, ouvriers de la cathédrale, camping caristes.

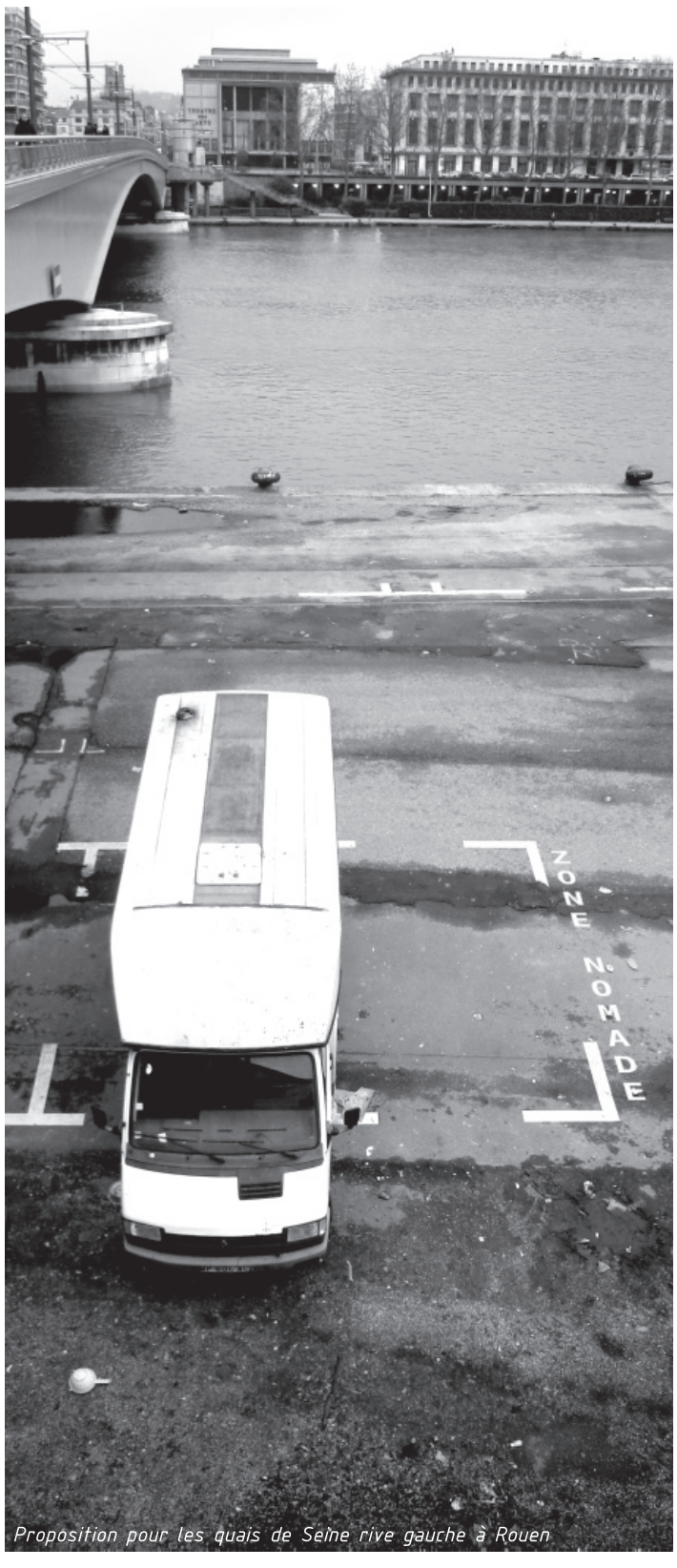
Il convient de considérer la question de l'habiter mobile ou léger de manière large afin de ne pas recréer une série de catégorisations supplémentaires et contre-productives, séparant, en régimes distincts, ces différents modes de vie en fonction de l'habitation (caravane, camion, tente, camping-car, etc.). C'est donc bien un mode de ville qu'il s'agit de reconnaître dans lequel s'inscrivent certains nombres de mode d'habiter.

Certains espaces urbains peuvent s'avérer exemplaires de ce point de vue. Par nécessité ou usage, ils accueillent de manière périodique et pérenne différents modes de ville mobile. Véritables enclaves nomades, utilisées comme telles par les pouvoirs publics, elles accueillent événements forains ou temporaires autant que des habitations. Pour exemple, au centre ville de Rouen (Haute Normandie), les quais de Seine rive gauche aménagés en parking depuis les années cinquante accueillent une des plus grandes fêtes foraine de France d'octobre à novembre et de manière ponctuelle les cirques et autres activités foraines qui sont autant de sources d'emplois saisonniers pour les citadins. A l'année on y trouve, de manière plus ou moins durable, camping-car mais aussi personnes vivant en camion. C'est aussi encore, un lieu d'accostage des péniches marchandes. La municipalité elle-même utilise cet espace de manière temporaire et foraine y installant tentes et structures légères pour des activités de loisir et des concerts.

Ni champ de foire, ni aire d'accueil, ni parking pour camping-car, cet espace accueil est ce que l'on pourrait considérer comme une partie de ce mode de ville léger et mobile, complètement inscrit dans les économies com-merciales, touristiques ou de loisir et dans les rapports de l'urbain au travail saisonnier. Or la sectorisation de ces différents modes d'occupation (habitation, commerce forain, événement et service public) aboutit de fait à une impossible reconnaissance de ce mode de ville et par là, à un impossible partage des services (aux) publics (l'ensemble des compteurs forains, financés par les forains eux-mêmes sont utilisés par la mairie. On doit ici parler de services publics privés). Seule la présence et la compétition sur un même territoire de différentes institutions (municipalité, VNF, port autonome) a été jusqu'alors garante de l'existence et de la cohabitation de ces différents types d'occupation. Comme c'est le cas ailleurs, dans beaucoup d'autres exemples. C'est bien de l'impensé de la ville dont il s'agit ici et qui garanti, de manière malheureusement non durable et à la périphérie du droit commun, la non discrimination et si l'on peut dire l'inclusion de ces modes d'habiter à la ville.

La reconnaissance de ces enclaves serait un pas décisif dans la reconnaissance des personnes, tout comme dans la reconnaissance d'un autre mode de ville dont le cadastre ne serait pas l'unique « LA ».

Affiche réalisée avec Claude dans le cadre du projet la cité de Nulle part



Proposition pour les quais de Seine rive gauche à Rouen

Le problème pour l'installation des foires c'est les projets immobiliers ou la création de parkings sur les grandes places en ville. L'autre problème c'est que « les coins deviennent chics » donc on a de plus en plus de difficultés à s'installer en ville.

Dans l'histoire, les foires sont à la pointe de la technologie (machine à vapeur / cinéma forain...). Son manège est équipé de LED pour des raisons écologiques et économiques. Les LED coûtent chers à l'achat (2,20€) mais ne consomment que 0,5W.

Mes enfants sont à l'école Jules Ferry dans une école, une classe a failli fermer. Les parents ont donc fait appel aux forains (environ 30 enfants) pour éviter la suppression de la classe.

Le grand huit est ici mais ma caravane est au village forain à Darnétal. 150 caravanes pour environ 500 personnes. C'est un village avec toutes les commodités sur place : le boulanger passe faire la distribution du pain, comme le maraîcher ou l'épicier. Il y a aussi la messe et une garderie pour la foire est aussi créée par le père Georges. Rive gauche.

Concernant la sécurité, c'est la police nationale et des sociétés privées qui la gèrent. Le soucis, c'est surtout les gens éméchés.

Le manège coûte 3,5 millions d'euros. Les bilans de fin d'année dépendent de la météo durant les foires. Le banquier doit s'adapter à ça.

Le seul aménagement que je demanderais à la mairie c'est de mettre des bouées avec des filins parce qu'il y a eu plusieurs noyades pendant qu'on était là. Pour l'instant c'était en face, des tentatives de suicide malheureusement réussies.

Ça fait 3-4 mois que je suis là. C'est mon deuxième camion [...] Je bosse en ville, infirmier en milieu psychiatrique. Le graff de l'autre côté de son camion ça représente la tête d'un joueur fou.

la faune des quais, des gens qui passent, les gens comme nous, des dragueurs, des mariniers, des conducteurs de poids lourds. C'est un lieu vivant, un lieu de passage qui est pour nous rassurant.

Je capte le wifi du bar en face sur la rive droite. Internet je m'en sers pour les Assedic, le pôle emploi, pour rechercher du taf. Pour l'électricité, on utilise un panneau solaire. Ça charge une batterie. On est complètement autonome.

les forains, on était là avant le maire et on sera là après lui

il fait tous les festivals de France dans un bus (ludothèque).

Je suis cariste mais là je fais de l'animation. Je connais une asso en Ardèche, où il y a tout un corps de punk qui vivent dans une ferme. Ces gens-là bougent un peu partout.

Sur la route on croise parfois des tziganes. Ils font un peu moins la gueule que les gens qui vivent en appart.

Sur Orléans, on squattait au bord de la Loire, toujours à côté d'une rivière

J'ai plus d'ami rive droite. mais il y a d'autres gens qui habitent en camion de l'autre côté de la rive gauche. Avant il y en avait beaucoup sur l'île Lacroix mais ils ont été virés il y a 4-5 ans.

Mes parents étaient mariniers.

C'est un terrain privé. Les agents de sécurité du port autonome pourraient nous retirer une épingle du pied si les flics venaient. On a fait une soirée avec une quarantaine de personnes. Et il n'y a pas de problème. Les gens d'en face de la rive droite ont entendu du son, donc ils sont venus faire la fête avec nous. On ne les a pas chassés non plus.

DOCTORAT SAUVAGE EN ARCHITECTURE

Le Doctorat sauvage en Architecture est né au moment où les écoles d'architectures françaises, dans un sacro-saint mouvement, s'alignaient sur l'européenne trinité du LMD (licence, master, maîtrise) sans pour autant fournir le dernier pied de ce tabouret bancal : un doctorat en architecture. Peu importe, doctorat ou pas, les écoles comme les universités ont fait la preuve de leur incapacité à générer la ville de Tous ainsi qu'à casser les logiques de séparation, discrimination, contrôle, guerre, inhérentes à la pensée de l'espace occidental postdémocratique. Et aucun de leurs docteurs ne saura curer le mal de cette ville là. Au mieux s'appuieront-il sur les discriminations sociologiques en cours pour élaborer l'espace d'un Tous partiel dans l'attente que s'y intègrent ses propres marges. Ni eux, ni leur rejetons branchés de l'architecture en bois de coffrage.

Le rapprochement récent des universités et du monde de l'entreprise comme le mariage ancien des écoles d'architecture avec les bétonneurs ne promettent que ceci : les choses deviennent intéressantes quand le marché s'y intéresse. En leur sein, nulle promesse d'intellectuel organique, capable de produire et travailler avec les siens, n'est possible.

Alors leurs mots, notre monde. Et ce doctorat sauvage comme la création de nos propres moyens de connaissance.

Vous êtes plombier, couvreur, étudiant, chômeur, chauffagiste, architecte, historien, citadin, SDF, Voyageur... ce doctorat vous est ouvert. Ici, nul savoir dispensé, à ingérer, nulle simplification démagogique mais un lieu et un moment de rencontre, d'échange, d'accès. Et une affirmation : il est plus que temps de fabriquer Nos intellectuels, de Nous fabriquer en intellectuels aussi, refusant de trahir.

Ce doctorat comprend des conférences, des séminaires, des ateliers, des projets qui vous sont ouverts, auxquels vous pouvez participer.

C'est avant tout avouer et explorer collectivement notre ignorance et la difficulté d'appréhender à hauteur d'Homme notre propre espace : la ville ; de la comprendre et la refaire à la hauteur de nos impossibles.

" ESPACE MOBILE "

Intervenant en mai 2012 dans le cadre du doctorat sauvage, Denis Retaillé, géographe, spécialiste des questions de nomadisme, propose de remonter le mécanisme de la spatialisation jusqu'à considérer que l'espace est fondamentalement mobile. Entrevoyant ainsi la spatialité comme beaucoup plus complexe que les propriétés d'étendue et de localisation ne le laissent entendre. Dépassant la rationalité syllogistique faite d'inclusion et d'exclusion. La simplification, base de l'activité cartographique (y compris métaphorique) s'en trouve subvertie. Conçue comme crise, déséquilibre ou irrationalité, cette subversion apparaît au contraire avec l'espace mobile comme la rationalité poussée au paroxysme. C'est de cela qu'il s'agit dans la conférence qui suit, assez mal venu dans la doxa géographique. Et c'est en Afrique sahélienne que Denis Retaillé en a trouvé les indices ...

Le nomadisme historique, caravanier et pastoral, a presque totalement disparu au Sahara et dans ses marges. La sédentarisation volontaire ou forcée l'a emportée sans que pour autant soit oublié ce qui permettait la survie : la mobilité. Et pour cause, le mouvement est premier dans la production de l'espace des sociétés, avant le cloisonnement et l'ancrage. Même dans cette configuration appelée territoire, le mouvement est encore nécessaire sans quoi il n'y a tout simplement pas de reproduction possible. C'est le mouvement de l'échange qui n'est pas forcément marchand.

Cette nécessité de la mobilité est masquée par une idéologique spatiale sédentaire, dominante depuis la « révolution néolithique », surtout formalisée avec la naissance de l'Etat et singulièrement l'Etat moderne défini, entre autres, par son territoire et sa frontière. La délimitation est ce geste d'appropriation permettant de fonder la fiction d'une identité collective, qui autorise la confusion avec sa définition. Délimitation comme fondement de la définition, nous sommes là les héritiers directs de la conception aristotélicienne de l'espace et du lieu comme étendue du corps délimité. Alors que le mouvement est nécessaire, voilà que le cloisonnement est devenu le fait premier. Cette inversion permet de masquer ce qui est à l'origine du pouvoir dans les sociétés : rien moins que le contrôle du mouvement.

Le mouvement persiste et le pouvoir est toujours entre les mains de ceux qui le contrôlent. La « mondialisation », souvent présentée comme une nouveauté de la fin du siècle dernier, en réactualise la puissance et rend nécessaire la reprise, à nouveaux frais, de notre représentation de l'espace. Il faut même aller plus loin, c'est la conception de l'espace des sociétés qui est visée, dont nous avons constaté qu'elle était une idée sédentaire pour mieux contrôler le mouvement et justifier le pouvoir. En amont des représentations de l'espace se dessine ce cadre d'autorité qui a permis l'évidente nécessité du cloisonnement et de la sédentarité, un espace de représentation comme disait Henri Lefebvre (1974) qui convient mal au tableau du monde quand la fiction de l'Etat apparaît pour ce qu'elle est.

Chez les nomades récemment disparus, un autre espace de représentation a résisté jusqu'à nos jours, mettant en cause le pouvoir sédentaire par le territoire délimité. Les événements de l'année 2012 abusivement situés au Mali, plus judicieusement au Sahel, nous le signalent par la reconversion des savoirs nomades. Non seulement le mouvement est premier, mais l'espace est lui-même mobile et non pas ancré dans des lieux ou découpé en territoires exclusifs et exhaustifs comme ceux des Etats.

Espace mobile ? L'apposition des deux mots est incompréhensible dans la géographie que nous avons apprise, celle qui s'accroche aux lieux toujours déjà là. Cela tient à l'incontestable efficacité de l'espace sédentaire des représentations. Pourtant, notre géographie « spontanée » a conservé le souvenir de la mobilité nécessaire, l'idée que la distance sépare et que notre vie sociale tient tout entière dans son réglage. Autrement dit, une incohérence perturbe ce que nous vivons (la mobilité) et ce que nous savons ou croyons savoir : que l'identité individuelle ou collective est liée à un ancrage quelque part. Il a donc fallu faire un tour chez les nomades, désapprendre que la sédentarité était la condition normale de la vie sociale, pour retrouver ce qui était caché après quelques millénaires d'exercice du pouvoir par le contrôle du mouvement.

Dans, sur, avec : les prépositions que nous pouvons utiliser pour exprimer la spatialité des sociétés (leur mode d'existence spatiale), importent plus qu'il n'y paraît.

Si les sociétés vivent dans l'espace, c'est dans un environnement, un milieu, un « bocal » qui leur procure ressources et caractères, un attachement aussi, à la terre et ce qu'elle porte là : le territoire. Si le milieu change de propriétés biophysiques, mais aussi sociales et politiques, il peut être nécessaire de pousser plus loin sa tente : c'est un déplacement. La géographie la plus classique était fondée sur cette observation des relations des hommes à leur milieu.

Si les sociétés vivent sur l'espace, la surface terrestre devient plane. Toujours marquées par les qualités différenciées des milieux, les sociétés sur l'espace s'agencent spatialement selon un dispositif hiérarchique de centres et de périphéries, répété à toutes les échelles dans la régularité des lois dérivées de la gravitation : la masse divisée par la distance désigne la capacité d'organisation (polarisation), étant entendu que les localisations sont fixes mais peuvent varier dans leur capacité à polariser.

Dans les deux cas, du milieu ou de l'espace comme surface de transport (c'est ainsi que l'espace géographique abstrait est qualifié), nous pouvons remarquer que l'explication des sociétés à travers leurs lieux se trouve à l'extérieur d'elles-mêmes, dans la nature qui s'impose par ses lois. Qu'il s'agisse de la nature biophysique de la surface terrestre ou des lois naturelles de la gravitation, de l'espacement et de l'équilibre, le déterminisme joue à plein régime, et la cause peut alors être recherchée de même qu'éventuellement les adaptations humaines qui en adoucissent les effets. Il n'est de science positive qu'à la condition de cette expulsion de l'explication vers l'extérieur.

Mais si les sociétés n'existent qu'avec l'espace comme une de leur dimension constitutive, par le réglage des distances qui rapproche ou éloigne, par la mise au point de normes rendant possible la cohabitation, ou l'empêchant, il nous faut observer à l'intérieur d'elles et dans leurs relations ce qui nécessite et permet ce réglage : tout simplement du mouvement. Rapprochement, éloignement, il n'y a pas de société spatialement identifiable sans le mouvement. Même l'idée de mobilisation des identités collectives y ramène !

Pourquoi faut-il alors passer à un autre espace de représentation ? L'espace mobile présente cette faculté méthodologique de ne pas poser d'abord des localisations pour observer ce qui est là. A l'inverse, il permet d'envisager que ce qui s'y passe c'est le croisement de ce qui y passe. Le « y » désigne le lieu qui se produit ; ce peut être ici ou là, la qualité du lieu est liée à l'entrée en corrélation réciproque des mouvements qui se croisent. Nous pouvons en reconnaître le site (là où « cela » se passe, et il est possible que le site soit en lui-même attractif) ; nous pouvons et devons même reconnaître que des sites ont fait l'objet d'investissements pour accueillir plus commodément les mouvements, devenant ainsi des localités avec de l'épaisseur patrimoniale gardée en souvenir et passée de génération en génération. Mais cela ne fait lieu qu'à la condition que le mouvement continue. Et parfois, c'est ailleurs que le croisement se produit : le lieu peut se déplacer. Il se fait et se défait sans cesse : il est éphémère, un même site pouvant accueillir des lieux différents selon le moment du jour et de la nuit, de la semaine, de l'année... La distinction du site, de la localité et du lieu est nécessaire.

Nous avons tous conscience que la distance sépare et c'est tout. Nous nous donnons les moyens de la réduire et nous faisons du lieu ; nous nous efforçons de l'augmenter ou de la tenir et nous faisons de l'espace. Le lieu n'est pas un espace de petite dimension. Il est là où la distance est annulée. Mais il ne peut rester isolé du mouvement au risque de perdre son énergie. Le mouvement doit continuer de sorte que la convergence qui annule la distance se transforme en divergence. Le terre étant ronde, la divergence conduit fatalement à la convergence et ainsi de suite. La limite c'est l'horizon qui fuit devant et s'ouvre à l'arrière. Rien à voir avec l'espace borné et bordé du monde des sédentaires cloisonnés. Chez les nomades cette infinie possibilité des lieux était la condition de la survie. Nul doute que la mobilité généralisée qui anime le monde contemporain, serait mieux comprise avec cet espace de représentation.

Cette mobilité généralisée dont il est fait grand cas, doit cependant faire elle-même l'objet d'un examen serré. Générale certes, mais inégale, la « capacité mobilitaire » n'en reste pas moins un signe de pouvoir. Alors que ce pouvoir de contrôler le mouvement était masqué par la terre, celle de l'investissement foncier, et par la pierre, celle des monuments à et de façade, voilà que tombent les masques. Pour pouvoir être partout chez soi, chez les nomades d'antan comme chez ceux de la jet society d'aujourd'hui, il faut que les sites d'accueil soient entretenus ; il faut que quelques astreints à résidence demeurent là, servilement, en attendant que la saillance éclate et que la lumière éclaire le lieu pour un temps de gloire. Si l'accès à la mobilité ne libère pas beaucoup plus que l'accès à la propriété, il n'en ouvre pas moins de plus vastes horizons que celui du cloisonnement. Les migrants et nomades seront donc toujours sévèrement contrôlés.

MAKHNOVTCHINA

Dates : 1918-1921

Désignation :
Armée révolutionnaire insurrectionnelle ukrainienne

Makhnovtchina est le surnom péjoratif que l'historiographie soviétique donne à l'armée levée en 1918 par l'anarchiste Nestor Makhno suite à la signature du Traité de Brest-Litovsk qui cède l'Ukraine aux Allemands. Elle combat avec succès les armées blanches de Petlioura, Denikine et Wrangel puis l'Armée rouge qui après avoir passé des alliances tactiques avec Makhno, se retourne. En août 1921, après plusieurs mois de combats acharnés, les derniers "Makhnovistes" quittent l'Ukraine.

Dans son manifeste, un seul but: « la lutte pour la libération totale des travailleurs ukrainiens du joug de telle ou telle autre tyrannie et pour la création d'une véritable constitution socialiste au mouvement ». But dont il donne le projet réel et le programme à suivre :
> Rejet des groupes non travailleurs (la « bourgeoisie » qui détient les moyens de production).
> Méfiance envers tous les partis, qui veulent accéder au pouvoir et installer une autorité étatique.
> Négation de toute dictature.
> Liberté totale de parole, de presse et d'association.
> Négation du principe d'État (collectivisation de la production organisée par les travailleurs eux-mêmes et non pas par l'État comme le veulent les bolcheviques).
> Rejet de période transitoire pour l'indépendance de l'Ukraine.
> Auto-direction par des conseils laborieux libres (la police est remplacée par des formations d'autodéfense).
> Convertibilité des monnaies russe et ukrainienne.
> Libres échanges des produits du travail.

« Révolution sociale, rupture profonde et avancée vers l'évolution humaine » la Makhnovtchina est aussi symbole d'échec, révolution avortée. Fille du siècle, elle annonce les drames à venir, dérives autoritaire du régime soviétique, révolte des marins de Kronstadt ou combats fratricides de la guerre d'Espagne inaugurale au second conflit mondial.

Mais Makhnovtchina est aussi une caravane (trains, chevaux, charrettes et roulottes) qui, traversant l'Ukraine, la réorganise. C'est une marche, un pèlerinage athée, un mouvement qui ignore les villes. Rare exemple d'un moment politique d'envergure qui ne se fonde pas dans la pierre et pratique politique et territoire en nomade.

C'est donc pour nous la continuité naturelle de SMALA (cf journal à titre provisoire n°3) et le nom de ce nouveau projet.

HOMMES DES CAVERNES, TRAVAILL

Tentative d'Histoire de France de la mobilité depuis Dieppe ou, comment le

Pour les faiseurs de villes, « l'habiter mobile » demeure une anomalie urbaine. Ces thérapeutes du corps malade que serait la ville, les envisagent comme une série de cellules à isoler, ou pire, comme des kystes à éliminer. Au mieux, ce mode de vie est-il considéré comme une survivance, un retard que le darwinisme urbain finira bien par voir disparaître. Or, à y regarder de plus près et à en consigner l'histoire sur une période large de temps, comme nous le fîmes à Dieppe, on découvre que c'est bien la fabrique de la ville et en particulier les grands travaux d'infrastructure (route, pont, port, centrale nucléaire, etc.) qui génèrent cette mobilité, déplacent, larguent des populations entières de « déplacés » ou au contraire les attirent. À cette aune, les catégorisations ethniques se brisent tant on assiste à des regroupements, voire des créations de sociétés de fortune.

Qu'en est-il quand, à l'instar du géographe Denis Retaillé, on fait l'effort d'envisager comment, lorsque le logement est mobile, on pense l'espace, ou comment on le pense en se plaçant dans et avec celui-ci ? et non, comme un explorateur, un géographe, un administrateur, un développeur, en se plaçant au dessus ou à côté, ne voyant ainsi le mouvement que comme le déplacement d'un habitat - « pauvres gens ils sont restés à la préhistoire. Il faut absolument pour les enrichir les stopper, les sédentariser. »

À Dieppe, on peut retracer une histoire locale de ces modes d'habiter, suivant le parcours de familles qui, du milieu du XIXe à aujourd'hui, constituent ce peuple de mobiles, de déplacés. Nous avons tenté cette « traversée » : de l'installation des déplacés des aménagements du XIXe siècle dans les gobes (grottes calcaires) de Dieppe aux habitats contemporains des falaises, en passant par les habitats provisoires des candidats au départ pour l'Angleterre, les campings où l'on vit à l'année, les terrains familiaux autogérés, la cité de transit d'après-guerre, mais aussi les mobilités touristiques, car Dieppe est, dès le XIXe, le lieu des mobilités réputées positives. D'abord cité balnéaire desservie par une des premières lignes de chemin de fer de France, elle voit et favorise ensuite le développement du tourisme en caravane, en camping. Avant de confier la gestion du stationnement des camping-cars à des entreprises privées comme Vinci et voir, par la force des choses, ses campings de plus en plus utilisés par des ouvriers français et européens en déplacement ou des retraités y vivant pour ainsi dire à l'année.

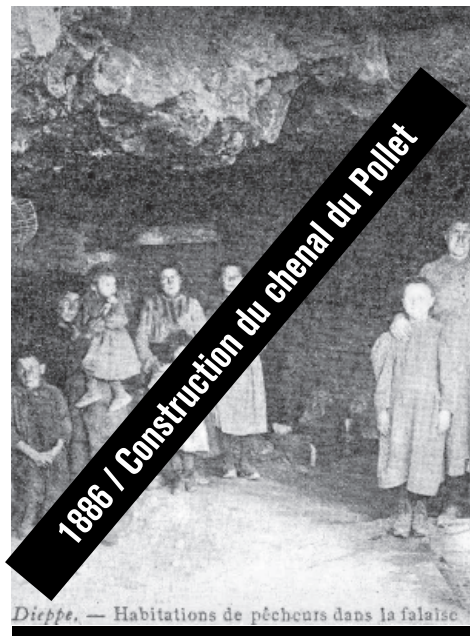
L'histoire ne se répète pas. Elle se poursuit. Ce que l'on continue d'entrevoir comme étant la ville : rue, mur, habitat normé, génère dès ce XIXe siècle (notre éternel présent), son lot de « hors norme » : habitat éphémère, mobile occupé à l'année ou saisonnièrement. Une anomalie vouée à disparition ? Rien de moins certain. Une chose est sûre pourtant, il en manque la carte.

Carte de la mobilité que nous allons établir à partir des rencontres, entretiens, dessins, vidéos réalisés avec les habitants. C'est une tentative de raconter leur histoire, une certaine culture de l'espace, du bâti, de l'habiter. Au-delà, il s'agit d'écrire l'Histoire manquante dans une ville où elle s'enracine de manière exemplaire depuis plus d'un siècle. C'est ce que nous avons entrepris à Dieppe : entendre, voir puis représenter une autre ville, pourtant là : « Dieppe mobile ». Parce que Dieppe plus qu'une autre ville est peut-être davantage faite de mouvements que de pierres.

« Il habitait Nancy, sa ville natale et y vivait convenablement de son métier de maçon, lorsqu'il fit la connaissance d'une femme, Emilie Péré, plus agée que lui et Normande d'origine : « Reviens donc avec moi à Dieppe. Les ouvriers y sont mieux payés qu'ici. » Tournoy se laissa convaincre. [...] En arrivant à Dieppe, il chercha en vain du travail. Il se trouva sur le pavé, sans ressources. Il se réfugia dans les gobes pour ne pas dormir à la belle étoile. Il partage son « trou » avec la famille Mayeu, composée de six personnes dont une fille de de dix-huit mois. Et tout cela grouille au milieu des gravats et de la vermine... Tournoy serre les poings :
Ah ! Si j'avais cent francs pour reprendre le train et retourner aux Vosges !
Je me souviendrais de Dieppe, de ce jour de malheur
où l'on ne peut pas seulement gagner sa vie.

Cent francs ! Une bagatelle pour les riches ! L'Eldorado pour l'infortuné Tournoy ! Celui-là n'est pas résigné. Il est mûr pour la révolte. L'Armée anarchiste recrute partout ses soldats, même parmi les hommes des cavernes. »

Adolphe Brisson



Les Gobes

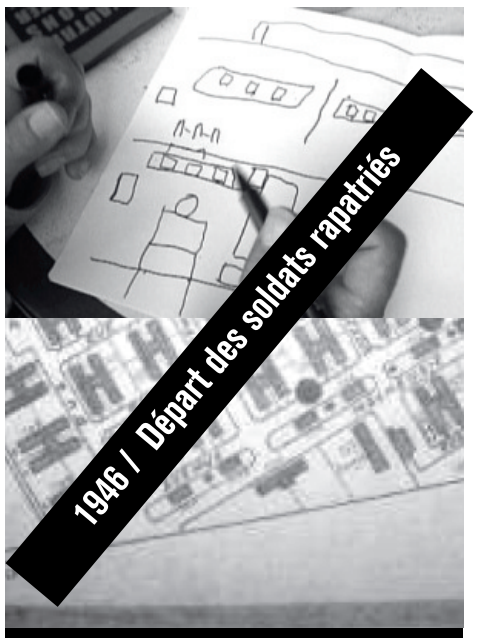
« Gobier ! », entendu cent fois au milieu des étés des années soixante-dix, dans les arrière-cours des logements ouvriers de Darnétal, ou crié depuis une fenêtre ouverte de R16 à l'intention du môme qui traverse sans regarder, à mon encontre aussi, parfois. Pas vraiment une insulte, le mot sonne plutôt comme une apostrophe. Son synonyme, « crétin » rend mal le caractère de moquerie bienveillante que le terme évoque. Il faut cependant attendre parfois plus de trente ans pour comprendre un mot. Ça y est.

« Gobier » vient de Dieppe et désignait au XIXe les habitants des gobes, peuple vivant essentiellement de la pêche à pied, chassé de chez lui par les travaux de création des nouveaux bassins du chenal à travers le quartier du Pollet de 1886 à 1889. Leurs maisons frappées d'alignement, les habitants ne trouvant pas de loyer équivalent, se réfugièrent dans ces trous creusés pour l'extraction de la marne. Selon Adolphe Brisson (in connaissance de Dieppe publié en 1990) ; « depuis cette époque, la population des gobes n'a cessée de s'accroître. C'est ainsi que dans la grande gobe du Bas Fort Blanc, croupissaient vers 1925, six ménages avec dix enfants et trois chiens, dans la petite gobe sept ménages et dix enfants, dans la gobe du Pollet, les habitants s'entassaient dans de véritables terriers de quelques mètres carré seulement et souvent à peine assez haut pour pouvoir y tenir debout des ménages vivaient avec trois, quatre et dix enfants. » Un peuple de déplacés, pas vraiment sans feu ni lieu, puisqu'il s'en était construit un, hors norme, dans ces creux calcaires. Des réfugiés de la guerre urbaine qui, hier comme aujourd'hui, sévit dans nos villes, de la Zone entourant Paris à ces murs de craie en bord de mer qui virent se nicher des hommes comme des goélands.

Ce sera l'armée allemande qui, organisant la défense passive des côtes pendant l'occupation, fermera définitivement les gobes. On perd alors la trace de leurs occupants jusqu'à l'immédiat après-guerre. Les gobiers habitent ailleurs. Mais où ? Nous suivons deux pistes : un marin pêcheur parti des gobes pour la cité provisoire et une femme née dans les gobes dont la fille ira vivre au camp de transit.

EURS DU NUCLÉAIRE, MANOUCHES ET RETRAITÉS

chantier urbain construit les nomadismes avant de s'étonner de leur présence et vouloir les éradiquer



La cité provisoire

C'est pour organiser le rapatriement de ses soldats après la libération que l'armée canadienne construisit le camp de transit.
Au départ du dernier soldat canadien en 1946, de nouveaux arrivants privés de toits s'y installent. Parmi eux d'anciens gobiers. Même lieu, autre nom. La cité provisoire est née.

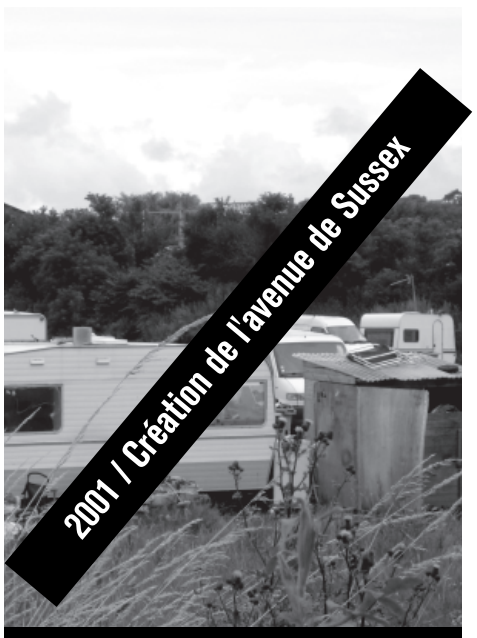
Perçue comme un abcès par les pouvoirs publics ils entreprennent, à partir de 1970, de la vider pour installer ses occupants dans du « logement vertical ».

Là encore on peut suivre des parcours individuels qui éclairent un destin collectif. L'espace rendu disponible par le déménagement des précédents occupants attirera assez vite les « gens du voyage » trouvant là un des rares endroits où poser leur caravane. Certains des premiers occupants ayant refusé de quitter leur habitation et y vivant donc toujours, les populations se fréquentent, s'hybrident et font mentir l'anthropologie dominante.

La ferme Huchet

C'est la création d'un centre commercial sur le site qui aura raison des occupants, contraints au départ. Une association est alors missionnée pour accompagner cette transition et tenter de transposer les modes de relations et de solidarité dans les quartiers HLM. Des solutions de relogement seront trouvées pour certains, entre autres des voyageurs, quand d'autres sédentaires préféreront « accrocher » et partir en caravane.

La ferme Huchet accueille depuis plusieurs familles. « Ici, ce ne sont que les personnes qui habitaient déjà en caravane à la cité provisoire. Pour ceux qui avaient un métier, les ferailleurs, le problème c'est qu'ils n'ont pas pu venir là. Tu ne pouvais pas. Les terrains étaient déjà restreints. Imagine qu'ils viennent mettre 300/400 m² de ferraille ! ». Certains ferrailleurs profiteront d'une proposition de la mairie, pour s'installer chemin de la rivière, sur une ancienne décharge, quand d'autres cherchent encore.



Terrains familiaux

24 personnes ont installé leurs caravanes sur un terrain proche du port et derrière la gare, après leur expulsion de la cité provisoire.

En 2000-2001, ce terrain fait l'objet d'un aménagement souhaité par la ville, l'avenue de Sussex.

Là encore c'est le chantier urbain, la ville officielle et normée en train de se faire qui fournit ou propose des solutions atypiques pouvant frôler la contradiction avec sa philosophie propre. Et ce sont les sociétés d'économie mixte (ici la SEMAD) qui jouent alors ce rôle de contorsionniste conceptuel. Leur marge de manœuvre étant générée et d'une certaine manière garantie par l'urgence du chantier « il faut que cette route passe ici et demain ! ». Alors, elles négocient avec certains des habitants, des propositions de logements adaptés, la création de terrains familiaux voire de véritables lotissements de caravanes sur des terrains viabilisés.

Les campings

Le camping - « hôtellerie de plein air », comme le désigne la langue administrative - est le parent pauvre de la côte. Comme tel, on aimerait bien qu'il se fasse discret. Discret, comme se doivent d'être les résidents « permanents » des campings.

L'adoption en novembre 2011, en première lecture à l'Assemblée nationale, de la loi sur le camping, proposée par le député Léonard et qui obligerait leurs résidents à fournir au bout de trois mois un justificatif de « véritable » domicile (?) ne fait qu'affirmer le caractère nécessairement furtif de l'habitat « hors normes ». Les déclarations de l'élu en question annonçant son intention de retirer le dit article lors de l'examen du projet de loi par le Sénat, ne suffiront sans doute pas à inverser une tendance généralisée pour les habitants de logements « atypiques » - qu'ils soient mobiles ou temporaires - à vouloir demeurer cachés.

Pourtant, au moins soixante-dix mille personnes seraient concernées par le logement en camping, sans même parler de celles résidant dans des habitats mobiles, temporaires, autoconstruits... La liste n'est pas exhaustive.

De quoi créer une ville de taille moyenne respectable. Peut-être serait-ce là le moyen le plus simple de rendre visibilité et droit de cité à ces autres modes d'habiter ? De les débarrasser d'une gangue de soupçons, de mépris, de méfiance ou, plus simplement, d'ignorance.

Pour l'heure, à Dieppe et dans ses environs, il n'y a officiellement pas de campeurs à l'année, tout juste « à la saison ». La nuance est d'importance puisqu'elle sépare le licite de l'interdit. Du moins, si l'on en croit la carte officielle au détriment de la traversée du territoire.

La centrale de Penly, le centre hospitalier et le port de Dieppe, entre autres, sont les premiers à démarcher les différents hôtes potentiels pour loger leurs employés temporaires. Ces nomades, nouveaux ou jamais disparus, qui, au gré des contrats, sillonnent la France des hôtels discount, des meublés et des mobil-homes. Bilan temporaire : territoire 1 / carte 0.

À genoux sur la ville,
les ongles saignent à arracher le film adhésif imprimé
du plan de cadastre qui la recouvre pour voir ce qui, en dessous, résiste.

Quelques exclus cependant

Reste quelques exclus de ces programmes, par choix, par défaut, par difficulté ou impossibilité de dialogue. Il suffit de faire un tour à proximité du port pour rencontrer des « Voyageurs Dieppois »

Minette vient de se garer. Il parle et bien. « On est ici depuis quatre jours. Il y a une mission évangélique en ce moment, à Martin-Église, il y a déjà cent vingt caravanes là-bas. Ça coûte quarante euros la semaine. Il y a l'eau et l'électricité. Mais il n'y a plus de place alors on est revenu ici. » Ici, ce n'est pas un terrain communal. C'est un terrain privé. « On est toléré. » « Les rapports avec la police ? » « Aucun mais elle passe tous les soirs pour relever les plaques. » Tolérés mais surveillés en somme. « Vous croyez qu'ils nous laisseraient nous installer en face le long des docks ? Non ! On ne peut pas s'installer autre part. » Pas d'eau, pas d'électricité mais des rats, et des beaux ! Au fond, à l'ombre des bosquets, derrière les caravanes, des cages sont alignées. « On a acheté des chats pour les éloigner. Vous voyez les cages là-bas, la journée, on les enferme et on les relâche le soir pour éviter que les rats montent dans les campings »

Il y a aujourd'hui neuf familles sur le terrain. Lui aussi insiste. « ça fait 40 ans que je suis là. Je me suis fait embaucher comme docker à 16 ans et demi, puis le port a fermé, alors on est devenu forains. Mais avec les taxes, on ne s'en sort pas. Mes parents, mes grands parents étaient déjà ici. A l'époque ils faisaient de la vannerie. » Deux, trois ou quatre générations à Dieppe ou dans les environs. Dieppois en somme et pourtant... Dire ça dans un micro ? Ça ne lui dit vraiment rien, il est pourtant passé deux fois à la télé. « Les gens nous connaissent ici. » tout ça ne serait donc pas une question d'ignorance ?

« On doit bouger tout le temps, on a des autorisations mais de deux ou quatre jours. Parfois d'autres viennent sur le terrain et on est obligé de partir pour éviter les ennuis. » Il connaît les lieux accueillants ou plutôt refuges : le camp de transit, où il a vécu, le terrain près de la déchetterie aussi. « Il est infesté de rats. Toute la fumée de l'incinérateur retombait sur nous. Il y a eu un enfant mort de méningite et des cas de thyroïde. Y'en a qui sont venus de loin pour faire des prélèvements. Ils portaient des combinaisons. Ils nous ont dit qu'il fallait partir tout de suite. Il y a de tout là dessous ! »

NIGLO BLASTER

VOIR LA VIDÉO : http://eiqr.eu/0099
MIGLOBLASTER

LE NIGLOBLASTER, RÉPONSE À L'IMPOSSIBLE CART

Cartographier était la commande. Mais, sans encore le savoir, nous arrivions bras chargés

De près d'un an de rencontres mensuelles avec des chercheurs, des militants, des artistes dont le travail prend pour centre la question de la mobilité. Cartographier donc… Impossible, réellement.

Mettre la mobilité au centre, ou la prendre comme prisme d'observation ou de compréhension de la ville amène immanquablement à un changement de paradigme. Pour les « professionnels » de la ville que « marginalement » nous sommes, il reste parfois difficile d'envisager la ville, la cité comme secondaire et dire, avec le géographe Denis Retaillé, que « le mouvement est premier » ; que nous ne vivons qu'un moment de l'aventure de l'espace des populations qui voit de manière probablement momentanée (et tout à fait incomplète) le triomphe de la ville.

L'appréhension de l'espace de l'homme comme un espace fixe, sédentaire ou immobil(ier), bien qu'évident, est en somme, une erreur pratique, une aliénation commode des pensées de la ville, du territoire ou de l'espace. Elle n'en forme pas moins le socle et l'essentiel des représentations. La cartographie moderne par exemple (qui donne naissance au cadastre et à ses dérivés comme au plan d'aménagement ou d'architecte) ne naît au XVIIIe siècle que pour permettre aux monarques de calculer avec précision leurs domaines immobiliers entendus comme l'espace de la nation (excluant de fait et dès l'origine les populations mobiles du territoire qui, échappant à la représentation, au plan, échappent de fait à l'État, qui n'aura, dès lors, de cesse de tenter d'inventer des moyens de comptages ou statistiques pour faire de nouveau entrer ces individus ou population dans la sphère territoriale et nationale à défaut du plan).

Comment dès lors, combattre l'aliénation avec des moyens aliénés ? Le mouvement, par essence, demeure in-cartographiable. La ville ou le territoire en mouvement ainsi que ceux qui les peuplent ne peuvent durablement du moins, entrer dans la carte. Celle-ci n'étant qu'un instantané du territoire le figeant dans un éternel présent illusoire.

Dès lors, l'habitat léger, la caravane, le camion, la tente et par extension, ceux qui vivent d'hôtels en hôtels ou encore le bidonville échappent à la représentation, socle et fondement de l'idée nationale. Ils ne peuvent alors être considérés que comme des anomalies en attente de traitement.

La commande dans le cadre du festival DIEP était de dresser la carte de ces mobiles ou de ces mobilités. Ce que nous avons consciencieusement tenté de faire, levant pas à pas les impossibilités et les contradictions qu'impliquaient le traitement cartographique (représentation d'un éternel présent) de ce mode d'habiter qui se déplace et modifie l'espace dans le temps. L'évidence s'est alors imposée : plus que le graphisme figeant du plan c'est la légende (comme dans la cartographie médiévale) qui seule peut nous amener à re-présenter ce territoire mouvant. C'est aussi cette légende (ce qui est digne d'être conté) qui met en évidence la manière dont le chantier urbain génère ces mobilités ou en quoi ces mobilités constituent des réponses à la modification du tissu urbain.

L'exposition, plus qu'une démonstration plastique est conçue comme un cerveau collectif ouvert où se présentent, parfois biffés, les différentes tentatives de réponse à la question « qu'est-ce que Dieppe mobile ? ». Sur ces questions, en forme de texte, image, carte, la dernière tentative de réponse : le Nigloblaster, une caravane pour vélo capable de lire et diffuser la légende du territoire : Dieppe invisible (puisque non-représentée). Sur le guidon du vélo un écran diffuse les images de l'invisible, l'histoire. Premier prototype, ce dispositif sera augmenté d'un système GPS permettant de déclencher sons et vidéos de manière contextuelle à travers la ville. En somme, un diffuseur de légende dans la carte à échelle 1:1.

« On est Manouche, Voyageur même, carrément ! »

Nito et Timothée sont nos voisins. Depuis quelques jours, nous les voyons passer derrière le grillage et les grilles de nos fenêtres, avec leurs vélos équipés de remorques, rejoignant les caravanes posées sur ce terrain près de la déchetterie. Ici comme ailleurs, ça se vérifie, pour trouver un terrain de voyageurs, cherchez le pire : souvent entre la voie ferrée et la déchetterie. Ici, c'est entre celle-ci, la rivière et une entreprise de polissage de métaux qu'on les trouve. Non pas que la proximité leur permette de pratiquer leur activité de récupérateurs de métaux, mais surtout parce que c'est souvent les derniers lieux où on les laisse en paix.
Ce n'est que plusieurs jours après que nous les rencontrons, à l'autre bout de la ville. Assis, en rendez-vous, nous sommes surpris d'entendre, comme à quelques mètres, une musique à plein volume. Un autoradio ? Un concert ? Un barbecue qui s'improvise ? Non, un étrange dispositif : vélo, carriole avec, entre les planches, un branchement complexe de batterie de voiture, transformateur, lecteur cd et une énorme enceinte. À travers la fenêtre nous reconnaissons nos voisins. Ils s'accrochent au rebord. « On est Manouche ! Voyageur, même carrément ! ». C'est ainsi qu'ils traversent la ville quand ils ne font pas de la ferraille ou n'aident pas un membre de la famille à tailler une haie, volume à fond. « L'autre fois on a même gagné vingt euros ! »

Nito et sa famille viennent d'Amiens. Il construisait déjà ces dispositifs sonores à l'époque sur des vélos, des scooters. Il est sur cette « place » depuis 5 ans. Possède depuis peu sa camping, attend une voiture sans permis et rêve d'accrocher avec sa sœur pour Marseille et y rester quelques mois. Il parle aussi du tatouage qu'il veut se faire sur le bras : un hérisson (le niglo symbole des voyageurs) avec des gants de boxe ou une mitraillette.

TOGRAPHIE DE LA MOBILITÉ

Le Nigloblaster est un dispositif forain, « manouche, voyageur même, carrément ! » permettant de sous-titrer l'espace. Il diffuse la légende (ce qui est digne d'être conté) de la carte, jusque là, impossible de la mobilité. Prototype re-designé du véhicule utilisé quotidiennement par nos voisins voyageurs, le Nigloblaster diffuse dans l'espace urbain textes, chansons, témoignages et entretiens des personnes rencontrées et connaisseuses de cette ville invisible, méconnue et peut-être tue qu'est « Dieppe mobile ». Ce prototype sera prochainement équipé d'un système GPS permettant de géolocaliser sons et vidéos dessinant un parcours dans la ville. En somme, le Nigloblaster vise à devenir un lecteur de ville. Il pourra ultérieurement être prêté au public.

« Le fil rouge sur l'fil bleu et.... sinon t'as pas d'aigus » Histoire d'une co-invention

Nous faisons peu de choses en somme. Nous restons attentif au réel pour le recomposer et le re-présenter à ses acteurs. Rien ne nous importe moins que la mise en spectacle de la participation réputée citoyenne. Le travail, pour nous (c'est à dire les réalisations : films, affiches, objets) est le lieu de rencontre ; ce qui nous unit et dit « Nous ». Il semblait cependant utile de revenir (ne serait-ce que pour éclairer ces principes) sur la production d'un de ces objets. Manière aussi de revenir sur le rôle et la place centrale de Nito et Timothée dans le travail réalisé à Dieppe.

Nito et Timothée vivent depuis cinq ans en caravane sur le terrain à côté de l'endroit où nous travaillons. Presque tous les jours ils passent nous voir en revenant, fiers de leurs trésors exhumés de la déchetterie ou avant leur tournée avec leur charrette sonorisée accrochée au vélo.

Nous leur présentons des travaux plus anciens, des affiches réalisées avec des voyageurs. « hé Timothée t'as vu ? Il est bizarre le gadjé » Nous leur donnons des appareils photos en leur demandant de photographier leur quotidien. En moins d'une journée, ils les ont remplis. Nous développons. Leur montrons. Commençons ensemble à les sous-titrer. « là c'est mon camping », « là mon chien, il chasse les rats »... Plus tard ils reviennent « les photos, faut pas les publier. Ma mère elle veut pas. Elle veut qu'on soit discret. Elle n'a pas envie qu'on parle de nous » Et puis, lire, écrire, c'est pas leur truc.

Ils passent cependant tous les jours. Nous poursuivons ensemble, mais comme en privé, la construction d'affiche à partir de leur photos. Visite quotidienne de voisinage. Leur sono à fond, avec un de leurs airs préférés sur cd « Mor tchavo on va chiner ». On parle charrette, vélo, mécanique. On envisage de diffuser autre chose que de la musique sur la charrette. On réalise une première esquisse de ce qui pourrait être le tatouage de Timothée : un niglo, c'est-à-dire un hérisson, avec des gants de boxe qui ne remporte, auprès de l'intéressé, qu'un succès mitigé (mais comme rien ne se perd, nous le réutiliserons plus tard).

Parallèlement nous multiplions les rencontres, leur en parlons, leur montrons les images tournées. Ils commentent, interviennent, reconnaissent certaines familles à leur caravanes. A mesure, et en partie en raison du refus de leur mère de voir figurer leur « place », le projet de carte statique de la mobilité à Dieppe semble de plus en plus compromis voire injustifié. Nous décidons de nous concentrer sur la légende de la carte, plus que sur le fond de plan. Rêvons tout haut d'un dispositif qui lirait le territoire ou le paysage comme une carte à l'Echelle 1:1.

Nous revoyons nos voisins, prenons conseil auprès d'eux pour réaliser un attelage vélo/carriole sonorisé capable de diffuser les différents entretiens, images et textes recueillis pendant un mois dans la ville mobile de Dieppe. le Nigloblaster est né.

Nous trouvons une charrette, commençons à la re-designer. Ils passent, en selle, circonspects. Passer autant de temps à peindre, enduire, poncer pour un truc qui marche si bien avec deux planches et un tendeur... décidément bizarres les gadjés ! Ils font le tour, soulèvent le capot, regardent les branchements. « C'est pas comme ça qu'il faut brancher ! Le fil rouge sur l'fil bleu et.... sinon t'as pas d'aigus ! » Nito soulève le dispositif. Nous l'emmenons à l'intérieur. Il se penche, arrache la gaine des fils avec les dents, les torsade. Rebranche et pousse le volume à fond. « c'est mieux mais le haut-parleur est mort. Timothée ? Le gros dans ton camping, on pourrait pas leur passer ? »

« on va trouver »

Le jour de l'exposition venu, le choc de la découverte de leur portrait en fresque passé, ils enfourchent à tour de rôle le vélo et tournent dans la salle. C'est aussi le leur.

De la foire au logiciel libre : allers et retours

par Arnaud Lemarchand

La foire a été un des incubateurs des distributeurs et des jeux automatiques, à l'époque où s'y inventait le cinéma. Les industriels forains qui animaient des trains fantômes ont conduit des recherches menant à la musique électronique. Les tous premiers « tourneurs de films » ont monté des dispositifs alliant tirs à la carabine et projections (le chaland tirait sur des films), ce qui préfigurait certains jeux vidéos. Le monde des voyageurs a donc participé à l'émergence du monde numérique, dans sa phase « monstrueuse », avant leur sur-codage ultérieur. Ces liens séculaires seront réactualisés dans les années 1970. Atari utilisera le réseau des foires pour diffuser le premier jeu vidéo « Pong ». En ce début du XXIe siècle, les liens historiques entre l'économie itinérante et ces innovations sont à reconsidérer. Mais d'autres rapprochements sont possibles dans la période contemporaine : dès 1998, Eric Raymond a utilisé le concept de « bazar » pour décrire le développement du logiciel libre, pour l'opposer à la hiérarchie de la cathédrale. Or, à cette époque, les rares chercheurs qui étudient le retour des formes d'économie nomade, notamment Péraldi et Tarrius, utilisent aussi ce concept d'économie de bazar. Les recherches sur la « mondialisation par le bas » font référence à l'économie de bazar pour décrire le colportage (le shuttle trade dans la terminologie de l'OCDE) et les formes renaissantes de travail itinérant, auquel l'habitat mobile est associé. Cette économie de Bazar, telle que Michel Péraldi l'analyse, est un enchevêtrement, et non une hiérarchie, de conventions de prix (à la pièce, à la tonne, selon le statut social ou la nationalité de l'acheteur), qui mêle passagers et sédentaires, dans des interstices aux confins des firmes et des États (et non en dehors). Le bazar est donc une foire continue. Ce qui peut se rapprocher du mode d'échange d'informations des hackerspaces ou des communautés du logiciel libre.

Ces principes communs entre formes d'économie foraine et d'économie de la connaissance pourraient expliquer des phénomènes d'hybridation, tels ceux observables dans le développement du co-working. Ces espaces de co-working sont des dispositifs pour des travailleurs nomades ou des travailleurs à domicile ayant besoin de lieux pour échanger des expériences et des pratiques. Ces deux publics sont mentionnés dans les textes officiels sur ces espaces, quand ils sont « institutionnalisés », ce qui esquisse un rapprochement « conventionnel » entre ces travailleurs, aux limites de l'entreprise, et que les conventions statistiques de l'OIT regroupent sous la catégorie des « vulnérables ». Terminons par une citation de Richard Stallman sur l'informatique au début des années 1980 : « Un programme évoluait comme une ville. Certains quartiers étaient remplacés, reconstruits ; de nouveaux éléments étaient ajoutés. Mais il était toujours possible d'en regarder un bout et de dire : Bon, d'après le style, cette partie a été construite dans les années 1960, et cette autre au milieu des années 1970. »

On est tenté d'ajouter qu'une grande partie est faite par les squatteurs et les roulottiers. Mais en retour, cette économie du logiciel libre peut peut-être nous aider à comprendre l'évolution des villes et de l'habitat, en dehors de la planification ou du marché.

La Métropole

Le concept de métropole apparaît dans les années 70 et répond à une volonté d'aménagement et d'équilibre du territoire. Il se caractérise surtout par une volonté de concentration des personnes et des activités (économiques, politiques, culturelles et de fonctions tertiaires) dans les grandes villes. Avoir plus d'un million d'habitants signifie être visible à l'échelle internationale, ce qui constitue un argument favorisant le déplacement des investissements. Au-delà de cet argument somme toute relatif compte tenu du nombre déjà très important d'agglomérations dépassant ce chiffre (377 selon wikipedia), la conséquence directe de la métropolisation est une transformation des découpages territoriaux administratifs. La réorganisation des compétences des communautés de communes et des départements, en faveur de la méga-structure métropole, aura pour conséquence de diminuer le nombre d'élus locaux et avec eux le service de proximité. Et au-delà, de diviser le territoire entre zone très urbanisée, tournée autour d'une grande ville, et communes rurales, dont le poids démocratique sera inexistant.

Constituée autour d'un centre-ville dans lequel se concentrent les activités à forte valeur ajoutée, la métropole fabrique, par conséquent, de nouvelles couronnes urbaines. Il en résulte une marginalisation des populations les plus pauvres contraintes, par l'augmentation des loyers notamment, de s'éloigner toujours un peu plus de ces centres (parfois à plus de 50 km), et de fait une accentuation des disparités sociales à l'intérieur de la métropole. Cette dissociation des lieux de résidence et d'emploi avec l'extension de l'urbanisation est une des principales causes de mobilités résidentielle et migratoire, et de l'augmentation des bidonvilles proches des centre-villes.

Symbole et vocable d'une hypermodernité supposée, la métropole fait cependant réapparaître une image du territoire propre à la Rome antique avant sa déclinaison médiévale : la cité état. C'est à dire un espace géographique contrôlé par une ville qui possède la souveraineté. La relative dislocation de ce système au moyen-âge aboutira, dans les représentations cartographiques en particulier, à un réseau insulaire de villes et d'espaces urbanisés reliés entre eux par des routes traversant la mer verte des campagnes et des bois, espaces de « relégation » des monstres et autres figures fantastiques.

petites annonces

We need you

La caravane MKN-VAN est un projet, sa construction doit commencer en juin 2013.

En partie financée par des dons via Ulule, il lui manque encore beaucoup pour exister.

Nous sommes à la recherche de matériaux : Contreplaqué, contreplaqué marine, bois, tasseaux, matériel d'électricité automobile, led et ampoules, accumulateurs, batteries, enceintes, amplis, VP, peinture, vernis, etc.

Mais aussi de savoir-faire : Menuiserie, électricité, peinture, résine, mécanique générale.

Particuliers ou entreprises, contactez Christophe par mail, christophe@echelleinconnue.net ou par téléphone, 02 35 70 40 05. Vos dons peuvent vous ouvrir droit à une réduction fiscale.

Toute autre aide est la bienvenue.

We need you

petites annonces

TEARDROP

Inventeur
Louis Rogers
Pasadena, Californie, USA)

Date
1930

Désignation
mini caravane simple essieu comprenant : 1 couchage pour deux adultes (+ 1 enfant pour les grands modèles). 1 cuisine aménagée incorporée à l'arrière. Peut aussi inclure : placards, éclairage, rangements, radio, télévision, air climatisé, etc…

Dimensions
1980mm (Longueur) x 1194mm (Largeur) x 1066mm (Hauteur) + coffre arrière ouvrant l'espace cuisine.

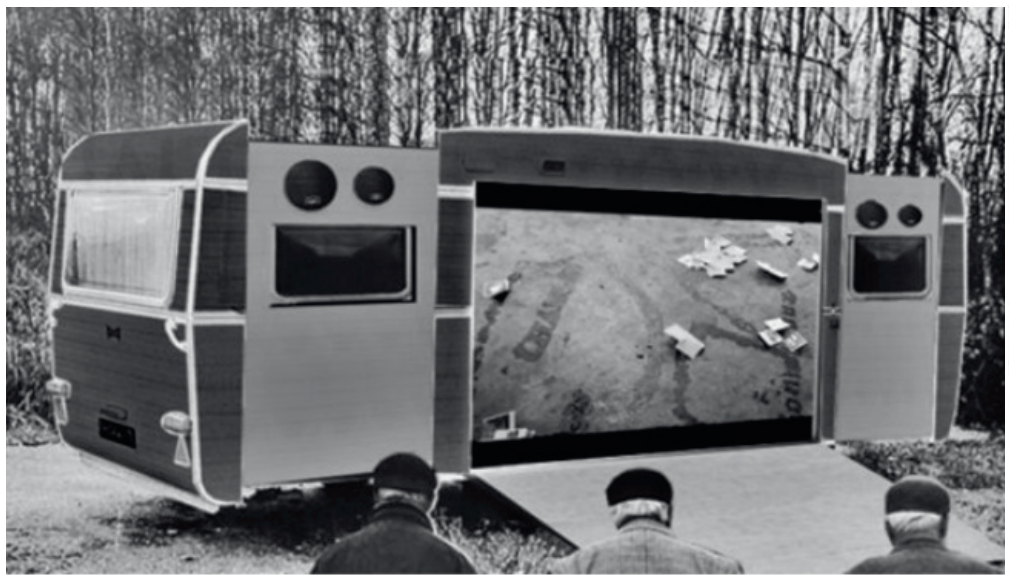
Historique
Moyen simple et abordable de voyager en weekend ou en vacances sans l'inconfort des tentes de camping, le Teardrop tire son nom de son profil en larme (tear). Compromis entre tente et caravane, il devient très populaire dans les années 1930 et 1940. Après la seconde Guerre Mondiale, les Teardrops sont construits avec des matériaux de récupération des surplus de l'armée : châssis en poutrelle d'acier ou en tubes, roues de Jeeps, parfois marquées d'impacts de balles, et extérieur en aluminium provenant des surplus de l'aviation.

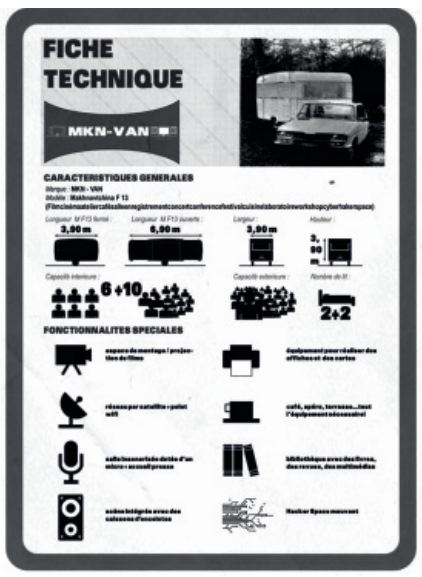
Caractéristiques :
économique à l'usage et à la fabrication, pesant moins de 500 kilos, le Teardrop est dispensé de Carte Grise. Garde au sol importante et faible poids offrent des capacités hors route et des possibilités de tractage pratiquement n'importe où. Pouvant se remorquer avec un véhicule de petit gabarit, la consommation de carburant est très peu affectée.

NOUVEAU

MKN-VAN

ATELIER MOBILE, CARAVANE OUTIL

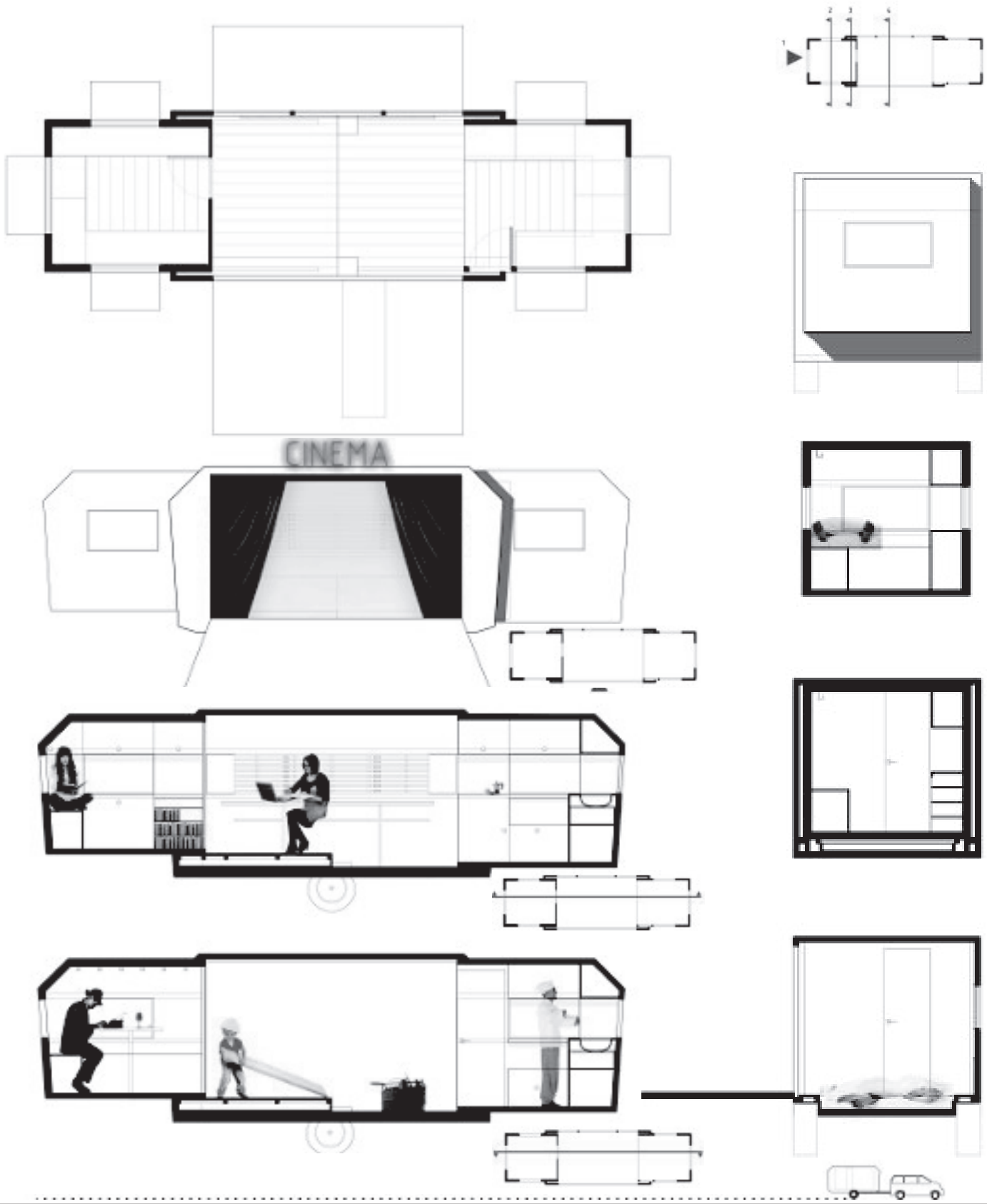




Quel lieu de 6m² + 6m² + 5m² permet d'être à la fois …

un atelier, un lieu de rencontre, une salle d'enregistrement, un espace de création, de conférences, une cabane de chantier, un parapluie collectif, un hackerspace, un cybercafé, une boite aux lettres, un centre ressource, un espace d'exposition, une maison d'édition, un cinéma forain, un mégaphone et un hôtel camping ?!?

La caravane MKN-VAN, une fois transformée, parcourra les routes à la rencontre de ceux qui vivent en habitats légers et/ou mobiles pour discuter, créer des affiches, des cartes, des films, des journaux, recycler et bidouiller des vieux outils numériques, récolter de la matière et des connaissances et les diffuser, les projeter, les rendre accessibles. Une caravane pour relier et faire communiquer des lieux distants et se pensant comme distincts, pour créer un lien réflexif entre eux, et sans doute, pour dire en quoi l'espace mobile est premier. Et comme en hommage au cinéma forain, le travail réalisé à un endroit sera visible dans le suivant et ainsi de suite…



NOMADISME ET MÉTROPOLE

Rejet, détournement et récupération

Première aire urbaine du pays et quatrième aire urbaine d'Europe après Moscou, Londres et Paris, Milan est considérée comme le cœur économique de l'Italie et un des centres névralgiques de la mode. On parle ici comme ailleurs du Grand Milan et la ville définit depuis plusieurs années un important programme urbain de requalification. Tout, l'architecture, la communication, l'urbanisme veulent témoigner, signer et signifier la vitalité économique de la ville.

Voilà ce qu'il en est de l'image officielle largement communiquée et parfois même intégrée. Mais un autre Milan existe. Il s'est développé en même temps que l'arrivée de la main d'œuvre nécessaire à son industrialisation, un Milan marginal qui, depuis le milieu du vingtième siècle, prend parfois des aspect a-normaux : cabanes, squats, bidonvilles, caravanes...

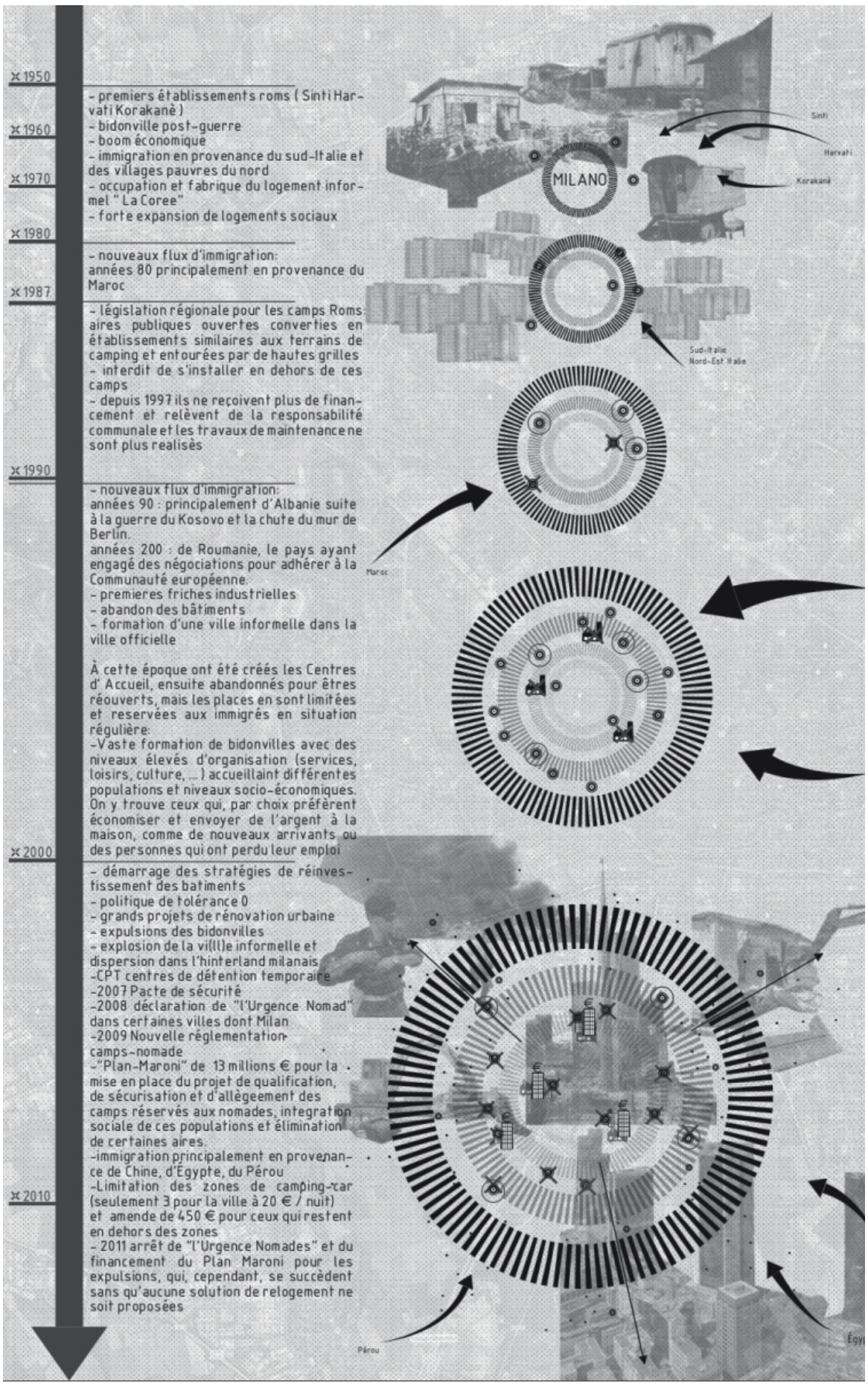
L'exclusion et la marginalisation ne sont pas seulement liés aux dynamiques de développement de la ville contemporaine. La difficulté de contrôle et de planification d'un habiter mobile et léger ont toujours nourri l'hostilité envers ce type particulier de développement dans nos villes.

Dès les années cinquante et soixante, décennies des premières immigrations à Milan, on trouve trace de l'auto-formation d'un habitat mobile et léger. Seuls les aspects négatifs de ces installations sont mis en évidence, sans reconnaissance du potentiel d'intégration à la vie de la ville qu'elles peuvent porter. Ces banlieues nouvelles, composées de fermes délabrées ou de maisons construites illégalement en l'espace d'une nuit, que l'on connaîtra sous l'appellation péjorative de « Corées » en référence à la guerre que les américains menaient à l'époque dans ce pays, ont été perçues négativement du point de vue idéologique et illégales du point de vue de la législation. Illégalité s'appuyant sur une loi promulguée par le régime fasciste établissant une relation de réciprocité entre l'habiter et l'économie. Ainsi, selon elle, pour trouver un travail, il faut être résident dans la zone d'emploi, et, pour obtenir un statut de résident, il faut déjà avoir un emploi...

Une continuité historique donc plus qu'un phénomène nouveau tant la situation actuelle de Milan semble similaire ; même dynamique d'expulsion, en particulier de personnes dont le statut de citoyens n'est pas reconnu en raison de la nature spécifique de leur habitat.

En réaction immédiate à l'absence de planification, ce type d'habitat se recrée dans des espaces officiellement définis comme vides urbains ou zones sous-développées : zones industrielles, zones de chemin de fer, zones militaires (comme ce fut le cas à Paris quand la « zone » s'installa sur le périmètre militaire non ædificandi entourant les fortifications de la capitale française). Suite à la promulgation de lois telles que le « paquet sécurité », des modifications législatives qualifient désormais d'infraction pénale, l'immigration illégale.

Ainsi, le statut criminel implicite de l'immigré s'ajoute aux appétits immobiliers et aux politiques de densification pour favoriser et normaliser la persécution de certains modes de vie et de subsistance.



NOIRE

DU CAFÉ MAGIQUE À L'INSTANTANÉ VOYAGEUR.

Ça tourne en rond depuis un moment. Alors quoi, pour dire noire ? Le café ukrainien que peu probablement buvait Makhno ? Un projet de café mobile ? Les cafés qu'on a avalé sur les « places » et terrains des voyageurs ? Les cafés roumains des bidonvilles que l'on dit Rroms ?

Ça tourne mais pas de quoi en faire un article rendant hommage à la noirceur de la boisson des dieux. Alors on fouille le web pour y trouver « j'ai toujours détesté le café » un article de la linguiste Marie Treps attaché au CNRS, récit anthropologique qui voit (évidemment) dans le café un rituel de cette obscure tribu d'indiens que sont les Manouches. Tendre observatrice en safari, elle conte que « chez les Manouches on en boit des litres », que, même vite expédiés, les cafés ponctuent la journée. Une visite, un café ! Rendez-vous compte !

Je regarde nos collections de cafetières italiennes qui trônent dans l'atelier, les grandes, les petites, celles au joint pété qui fuient et bullent sur la plaque électrique à force d'être utilisées. Chez nous aussi, bizarrement, une visite, un café ! C'est la première chose proposée en partage à nos visiteurs. Peut-être ferions-nous bien de nous placer sous un œil anthropologique expert. Puis je revois la cafetière éternelle sur le bord du poêle de la maison ouvrière de mes grands-parents. A chaque visite un café ! Étaient-ils manouches infiltrés ? Et puis d'un coup, ça me revient !

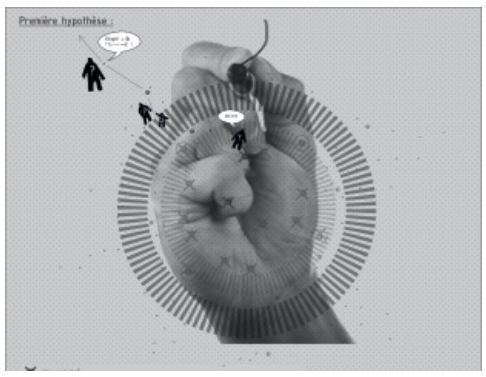
Souvenir encore : le type, les coudes posés sur la toile cirée de la pièce unique, raconte comment il a arrêté de fumer. La visite chez un vieux Manouche qui, en échange d'une somme, qui représentait pour l'enfant que j'étais un sacré nombre de pièces jaunes, lui avait fait boire une infecte mixture à base de café. « j'ai dégueuler pendant trois jours, mais après, impossible de refumer une cigarette ! » disait-il. Tous les éléments étaient là : la nuit, le vieux, la potion, le sorcier pendant naturel à la gitane diseuse de bonne aventure qui lit dans le marc. Le noir breuvage retrouve alors dans le fantasme partagé (par gadjés et Manouches) son auréole mystérieuse, mystique !

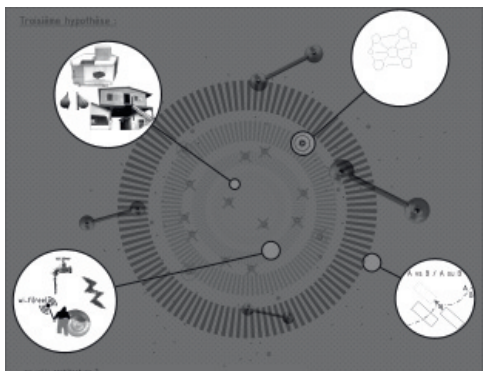
Plus prosaïque, il existe un autre « café manouche », un de ceux qui vous empêche de dormir et que certains cadres affectionnent paraît-il désormais ; un café dans lequel on laisse infuser une cigarette. Sans doute le café que notre linguiste identifie comme celui du « troisième cercle » qu'elle n'a pu visiter. Ce café bu lorsque l'on veille les morts pendant plusieurs jours sans dormir.

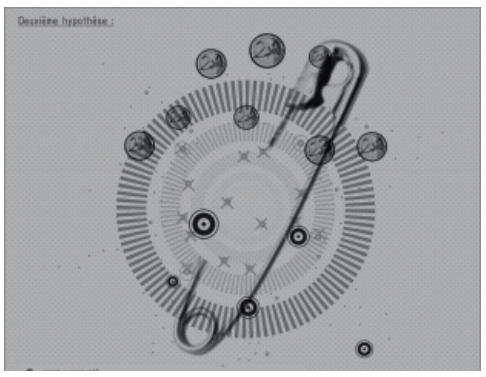
C'est dans le fantasme en habit scientifique ou en civil que se joignent volutes noires du breuvage et circonvolutions supposées des « fils du vent ». Dans le pli de la page du récit sociétal, la tache brune du café joue au test de Rorschach. On finit bien par y voir ce que l'on veut. A lire les liens entre café et « mobiles » on voit surtout apparaître un nouveau couple mystérieux de la discrimination positive. Ainsi, après la gitane et ses arts divinatoires, voici le manouche et son café. Tout est à sa place !

A l'épreuve du réel, c'est autre chose ; voilà un an qu'on ne s'est pas vu et Fredo nous invite à prendre le café dans la camping. Il allume la bouilloire et sort un pot de café instantané... Le réel est rétif aux fantasmes même les plus savants.

La ville encourage-t-elle la mobilité et le nomadisme ?







Il est rare que mobilité et nomadisme correspondent au désir de groupes entiers d'individus. La ville les génère, quand elle en a besoin pour fonctionner, innover, investir des capitaux et générer des revenus. Les populations les plus pauvres, ou plus récemment arrivées sur le territoire trouvent souvent dans l'habitat léger et mobile l'unique possibilité d'hébergement. Elles entrent alors dans un cercle vicieux loin du droit et de la dignité. Reléguées aux marges, obligées de se cacher ou de se disperser dans l'arrière-pays, elles deveniennent nomades, ce qui s'accompagne généralement de la détérioration de leurs conditions de vie.

D'un côté, nous trouvons les villes riches, reliées entre elles par des réseaux et des trains à grande vitesse, des billets d'avion « intercité » coûtant moins cher que des billets de trains reliant ville et campagne. De l'autre, une population qui se déplace dans ce qui est désormais un territoire urbanisé infini, dans lequel mobilité et nomadisme sont nécessaires pour échapper à l'augmentation des loyers ou pour suivre le marché fluctuant du travail. Dans ce contexte, la possibilité d'imaginer un avenir, de s'installer, est de plus en plus difficile.

Non seulement les nouveaux immigrants ou migrants de l'ancienne génération sont les victimes de ce système, mais de plus en plus de population se trouvent face à un dilemne : choisir ou être forcé a vivre la ville de manière mobile, légère, précaire : l'ouvrier du bâtiment qui travaille au noir, l'infirmière qui ne peut pas se permettre une maison avec son salaire, les précaires, les personnes divorcées en ruine, les voyageurs, etc. toute personne qui dans la mégalopole du luxe qu'est Milan ne peuvent trouver d'espace propre pour mener une vie digne.

Cartographier la ville errante avec les invisibles et marginalisés touchés par cette réalité, recueillir leurs expériences à travers des histoires, des interviews, la création participative de documents et d'installations, témoigner et donner voix à ceux qui, trop souvent, sont oubliés ou délibérément ignorés. Voilà ce qu'il convient de faire, déjà.

Quand se rencontrent ville officielle et ville légère et nomade ?

Conteneurs installés comme support de publicité ou aménagés pour les affaires et le divertissement, foires commerciales, parcs d'attractions, grands événements, etc. Milan à l'heure de l'exposition universelle, des festivals et des salons ne cesse d'accueillir ces pièces en mouvement, temporaires, conçues pour le plaisir de consommer, vendre et divertir.

Ces évenements comme le salon du meuble sont des outils de renouvellement d'image de la ville. Des quartiers entiers, des espaces vides ou habituellement inutilisés, accueillent aujourd'hui ces équipements éphémères et se trouvent par là requalifiés. Ses événements marquent et assignent une nouvelle identité à ces lieux que la communication nomme désormais district : district de la mode, district du design.

Ces dispositifs mobiles et légers, à la fois contenants et contenus, sont conçus pour construire une identité nouvelle à des quartiers entiers. Les effets de ces injections persistent, l'organe mobile, l'événement laissent des traces dans l'identité et l'urbain, son simple passage suffit à créer de la valeur ajoutée. La ville « nomade » ou « foraine » influence et modifie la ville officielle, la redirige, la redéfinit. La conséquence directe en est l'augmentation de la valeur foncière.

Ici comme en France, on constate à quel point le « mobile », le « léger » s'intègre et participe de la ville fixe, officielle et de ses enjeux. Ce n'est donc pas la mobilité qui est discriminée mais bien certains individus « indésirales » pour qui le logement mobile et léger reste la dernière solution. Cependant par une pratique d'un aïkido urbain et conceptuel sans doute est-il possible de s'appuyer sur les espaces où la « mobilité » officielle est acceptée pour favoriser l'installation et l'acceptation d'une mobilité réputée informelle. Ceci en s'appuyant sur une analyse historique de la ville nomade et de ses influences sur la ville d'aujourd'hui.

À suivre ...

Prima tappa di un lavoro di ricerca e di sperimentazione, il progetto Makhnovtchina è la realizzazione di una identificazione attiva delle nuove mobilità urbane e periurbane in Normandia (Francia) e in Italia (Lombardia). Si tratta di uno laboratorio itinerante di produzione partecipata d'immagini (fisse, video, dispositivi multimediali), di testi, di cartografie, di giornali, « Work in progress ». Questo lavoro fatto da architetti, geografi, creatori informatici, sociologi ed economisti è la prefigurazione di proposte di architetture o equipaggiamenti mobili e leggeri (2014-2016). Questo nuovo progetto di ricerca e di creazione si inserisce in continuazione di alcuni lavori realizzati a partire dal 2001 : lavoro su l'utopia con delle « gens du voyage » (2001 - 2003) partecipazione a l'agora de l'habitat choisi (2009), realizzazione di un istallazione video con i Rom espulsi dalla bidonville de la Soie a Villeurbanne (2009), supervisione al workshop europeo « migrating art academy » con degli studenti in arte, lituani, tedeschi e francesi (2010). Questo progetto tenta di esplorare le nozioni di città leggera, mobile e non pianificata insieme a chi la vive.

ASPETTATIVE DELLA MOBILITA' OGGI

Metropoli e mobilità sono diventati « in sé » carichi di valori positivi che non sembrano in alcun modo messi in dubbio. Essi sono diventati delle ingiunzioni fatte alle città come agli individui. Le città devono diventare metropoli e gli individui devono essere mobili. Quindi, insieme, questi due termini non promettono che una mobilità particolare, una mobilità di tipo « plug and play » che, per delle ragioni professionali o di piacere vede gli individui spostarsi da una metropoli all'altra, continuamente connessi grazie ad un insieme di dispositivi tecnologici. In questo modo, i cambiamenti di gestione del territorio disegnano una mobilità particolare.
Tuttavia, nell'era della crisi immobiliare, del ridisegno del territorio in funzione della metropoli, sempre più persone sono costrette a subire, a inventare, a costruire o praticare, delle urbanità mobili e provvisorie. Senza dubbio la comunicazione urbana gioca sempre più sui valori e le forme della architettura mobile e « informale ». Evidentemente, pero, la città ha cambiato di natura. Si allontana dai limiti dell'immobiliare per « virtualizzarsi » nelle reti e la comunicazione, cambi per i quali le aspettative scappano ancora all'analisi.

OBIETTIVIE'

Questo tentativo di analisi che Echelle Inconnue si propone di realizzare insieme a voi ponendo e tentando di incrociare, secondo differenti modalità di progetto, le seguenti questioni :

> Da una parte, quali questioni e aspettative politiche, economiche, sociali e urbane, i nomadismi contemporanei rivelano? Qui sono storicamente (gens du voyage) o attualmente (travellers, operai delle nuove imprese di reti che vivono il tempo di un cantiere in camping-car o in hotel « low cost »...) ? Da lì, prevedere come si possa pensare la questione di una mobilità inter o extra urbana se non addirittura intra-europea.

> Da un'altra parte, in cosa le nuove tecnologie mobili modificano il nostro rapporto con lo spazio? E come servirsi di forma libera e collettiva di ciò che costituisce un nuovo calco posato sulla città ?

Con questo lavoro si propone inoltre di esplorare i futuri vuoti o terre incognite che creano o creeranno le metropoli.

Si propone una escursione, a partire dai terreni che accolgono Gens du Voyage fino al mercato dei luna park passando per gli spazi dei nuovi nomadismi generati dalla destrutturazione delle imprese, tra le quali, delle reti, così come, per i camping dove, in mancanza di denaro, si abita tutto l'anno.

Una traversata per comprendere come la città del catasto rigetta, proibisce, tollera, organizza, richiede o fabbrica la mobilità e il nomadismo.

ECHELLE INCONNUE

Une guerre silencieusement a lieu, guerre urbaine, guerre des représentations de l'espace avant tout. Guerre qui atteint son paroxysme dans le mariage du bulldozer et de l'uniforme. C'est une guerre sourde qui voit la victoire d'Haussmann, des octrois de Ledoux, de l'urbanisme périphérique, de la vidéosurveillance, du banc anti-SDF ou de l'urbanisme d'empêchement préventif à destination des populations Rrom ou mobile. Une ville contre l'étranger, le pauvre, contre la connaissance aussi.

Depuis 1998 nous, Echelle Inconnue, groupe réunissant des individus issus des mondes de l'architecture, de l'art, de la géographie, du journalisme, de la sociologie et de la création informatique, tentons d'y prendre part en faisant émerger la carte de ce qui manque à notre compréhension du réel. Traçant les pourtours d'une ville complexe et polyphonique plutôt qu'unidimensionnelle et consensuelle et ce, à partir des ses marges ou espaces de crise.

Notre travail se voudrait un grincement. Nous avançons dents serrées croyant qu'il existe une autre ville que celle des architectes, des urbanistes, des politiques. Une ville ou des villes invisibles, probables, en attente, là.

FINIR EN CHANSON

http://youtu.be/bB4MFiHH1qw

Oui, une chanson, mythe, canular, détournement, très sérieux, grave peut-être. C'est sur l'album « pour en finir avec le travail » produit par Jacques Le Glou en 1974, que l'on entendit pour la première fois cette chanson attribuée à Nestor Makhno lui-même. Il s'agit en réalité, sur l'air de la version bolchévique des « partisans », de parole écrites pour l'occasion par Pierre Roda-Gil. On trouve aussi sur cet album des détournements de chansons à la mode comme « les technocrates se ramassent à la pelle » ou d'autres, non signées, mais écrites par Guy-Ernest Debord ou Alice Becker-Ho.
Que vient faire l'auteur de « Alexandrie Alexandra » au milieu de cette bande de situs ? Etienne, de son vrai nom Esteve, Roda-Gil, est le fils de l'anarchiste espagnol Antonio Roda Valles, membre de la CNT, combattant de la colonne Durutti arrivé en France en 1939 où il s'engagea dans le maquis. Ceci explique peut-être cela, il existe une histoire souterraine au vingtième siècle ou plus simplement, à l'instar de Manuel Valls, les re-productions de républicains espagnols constituent parfois de biens ironiques détournements...

Depuis 2011, le projet Makhnovtchina a reçu le soutien de :

HALEM France / FNASAT (Paris) / Le PERU (Paris) / RELIER (Saint Affrique) / Le relais d'accueil des gens du voyage (RAGV) de Sotteville-lès-Rouen / Les étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Normandie (Darnétal) / Laboratoire Ailleurs (géographie culturelle et sociale) au sein de l'ERIAC à l'Université de Mont-Saint-Aignan / L' Institut de Recherche en Sciences Humaine et Sociale – Université de Mont-Saint-Aignan (IRISHS) / Le foyer Duquesne (Dieppe) / Ecran Voyageur (Le Havre) / Denis Retaillé (Professeur de géographie à Bordeaux III) / Jacques Lévy (Professeur de géographie à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) / Arnaud Lemarchand (maître de conférences en économie au Havre) / Odette Louiset (professeure de géographie à l'Université de Rouen) / Michel Maffesoli (Professeur de sociologie à la Sorbonne) / Olivier Sirost (Professeur en STAPS à Rouen) / Marion Jenkinson (Docteure en Droit à Paris II) / Marc Bernardot (professeur de Sociologie au Havre)

Ce projet a été financé par :

La Fondation de France « programme Habitat et Développement social des territoires », La Région Haute-Normandie, Le Département de Seine-Maritime, la DRAC Haute-Normandie, l'association Cybèle dans le cadre du festival Diep, 78 souscripteurs.

Echelle Inconnue est financée au titre du fonctionnement général par la Région Haute-Normandie et la ville de Rouen.