(Auto)construire son quotidien : quelques pratiques et techniques contemporaines du savoir-vivre nomade

Autor(en): **Reitz, Maude**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tsantsa : Zeitschrift der Schweizerischen Ethnologischen Gesellschaft = revue de la Société suisse d'ethnologie = rivista della Società svizzera d'etnologia**

Band (Jahr): **19 (2014)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1007206

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

(AUTO)CONSTRUIRE SON QUOTIDIEN

Quelques pratiques et techniques contemporaines du savoir-vivre nomade

Texte: *Maude Reitz*

Mots-clés: *habitat mobile/léger; auto-construction; TIC; savoir-faire; apprentissage; France*

«Wayfarers (...) make their own way through the task-scape as do the walkers through the landscape»
Ingold 2010: 97

La recherche[1] que je mène depuis 2013 s'inscrit dans une époque où sévit en France et à l'échelle européenne une grave crise du logement caractérisée par une inadéquation entre l'offre et la demande rendant ce dernier inaccessible pour une large part de la population, surtout dans les grandes villes. Dans les pays industrialisés, se dessinent ainsi parallèlement de nouvelles formes de précarité sociale et de pauvreté ainsi qu'une mouvance de retour volontaire vers des modes d'habiter plus nomades (Jeanjean & Sénépart 2011), révélant le grand paradoxe des villes contemporaines, qui à la fois fabriquent et rejettent l'itinérance[2]. L'habitat mobile s'inscrit dans une longue chaîne d'habitats qualifiés de «non-ordinaires» ou «hors-normes»[3] et englobe, outre l'habitat mobile proprement dit, l'habitat précaire ou provisoire, ces dimensions pouvant par ailleurs se recouper. Niché au cœur de friches urbaines ou loin des centres-villes, sur les bords de route, entre campements éphémères et lisières de forêts, il est envisagé et pratiqué comme résidence permanente par certains et constitue pour d'autres une solution d'hébergement temporaire.

Dans ce vaste champ d'exploration, ma thèse porte sur les modes de vie des résidents - aux statuts sociaux et culturels hétéroclites – ayant opté pour une habitation sur roues, se déplaçant et vivant en camion, dans des fourgons ou des bus aménagés. J'aborde la «vie en camion» et ses modalités sociales et techniques comme une facette d'une «communauté de pratiques» (Wenger 1998, Geslin 2002) et m'inté-

---

[1] Elle s'inscrit dans le projet de recherche interdisciplinaire «noLand's man: enquête sur les pratiques et les valeurs d'un peuple invisible», en collaboration avec Sophie Greiller, architecte indépendante, Yves Pedrazzini (LaSUR, EPFL), sociologue, et Ferjeux van der Stigghel (Signatures), photographe. Ce projet est financé par le Forum Vies Mobiles, institut de recherches et d'échanges sur les mobilités créé par la SNCF réunissant chercheurs, artistes et praticiens du transport.

[2] En particulier, l'exemple en France contre ce que l'Etat nomme la «cabanisation», soit «(...) une occupation et / ou une construction illicite servant d'habitat permanent ou occasionnel. Elle se matérialise par une réappropriation et / ou une extension de cabanons traditionnels et par le stationnement, sans autorisation, de caravanes ou de mobil homes auxquels sont ajoutés terrasses, auvents ou clôtures» (Source: «Charte de bonne conduite dans le cadre de la lutte contre la cabanisation dans les Pyrénées-Orientales», document rédigé en 2006 par les services déconcentrés de l'Etat).

[3] Entrent ainsi dans cette définition, de manière non exhaustive, des constructions temporaires, mobiles et / ou auto-construites, avec ou sans roues, destinées au travail et / ou au loisir, répondant ou non aux normes de confort et de salubrité: baraques, cabanes, péniches, containers, mobile homes, véhicules aménagés, tipis, yourtes, tentes, abris, squats, roulottes, etc.

resse en particulier à la manière dont se formalise l'articulation habitat-mobilité et se tisse un habiter dans des espaces et des territoires supposés inhabitables du point de vue de l'ordre social et urbain.

Les éléments développés dans cette contribution donnent à voir un premier recadrage de ma problématique à partir des résultats issus d'un terrain exploratoire démarré en France au printemps 2013. Sur une période d'environ six mois, j'ai principalement réalisé des entretiens informels avec des habitants vivant en camion en leur rendant visite dans divers «spots» (campements) éphémères (festivals, fêtes, récoltes), temporaires (terrains de stationnement pour saisonniers) ou plus permanents (lieux de vie) et, au gré des opportunités, avec leurs amis issus de leurs groupes d'interconnaissances vivant, pour une grande part d'entre eux, dans d'autres formes d'habitats légers, mobiles et / ou auto-construits (tels que caravane, roulotte, yourte ou cabane). Pour faciliter mes déplacements et mes installations temporaires, j'ai fait l'acquisition de mon propre véhicule utilitaire que j'ai petit à petit aménagé avec quelques coups de main. C'est principalement en circulant dans ces réseaux ayant pour caractéristique de ne pas être associés à un espace géographique particulier que se sont peu à peu révélés des pratiques et un univers de références autour du thème de l'auto-construction. Parallèlement, j'ai recouru à l'usage et l'analyse de blogs, forums et groupes sur les réseaux sociaux créés par des passionnés dans le but d'échanger et de partager des conseils, des astuces et des «bons plans» sur leurs aménagements de véhicules.

A partir de quelques éléments d'analyse, et faisant office de point d'étape, mon propos est ici de montrer que l'auto-construction n'est pas qu'un moyen d'acquérir des équipements à moindre coût et ne se réduit pas à une simple soumission à la nécessité. Prenant comme exemple une pratique créative et constructive, l'aménagement de véhicules, il s'agira de mettre en lumière, d'une part, l'importance du «faire soi-même» («Do It Yourself») ainsi que le sens et la valeur du travail manuel entourant les enjeux de fabrication de son propre habitat. D'autre part, j'analyserai comment cette pratique s'inscrit dans un processus d'apprentissage et de transmission caractérisé par une pluralité de formes, de modalités et de lieux.

Le camion: un objet hybride

Partant du constat que la crise économique rapproche, sans pourtant les mêler, les modes d'habiter de gens en situation précaire et ceux qui refusent le confort et la consommation, et que les habitats mobiles et légers se trouvent dès lors investis de valeurs nouvelles, je mobilise dans ma réflexion le terme d'auto-construction. Notion plus familière aux architectes qu'aux chercheurs en sciences sociales, l'auto-construction[4] est un terme utilisé globalement pour décrire un ensemble de pratiques et de techniques relatives à la construction, la modification et la réparation de divers artefacts sans l'aide d'experts et de professionnels. Ces pratiques d'auto-construction sont investies, du moins dans les récits de mes interlocuteurs, de valeurs et de principes tels que l'autonomie, l'entraide, la solidarité, la liberté, l'anti-consumérisme, la collaboration et la libre circulation des connaissances. Autant de catégories qu'il conviendra d'interroger sur mon terrain. Au fil des échanges sur le terrain, à force de navigation sur divers blogs, forums et réseaux sociaux, la place consacrée au lieu de vie, à sa fabrication, à son entretien m'est apparue comme cruciale dans le quotidien des résidents en habitat mobile. Au-delà des expériences individuelles et singulières, la constitution d'un chez-soi, à savoir le camion, s'est avérée être le dénominateur commun partagé par la plupart de mes interlocuteurs. Aussi, la manière dont ces espaces temporaires et parfois précaires peuvent conduire leurs occupants à réaliser un certain nombre de constructions et reconstructions d'ordre matériel et technique, certes, mais également d'ordre spatial, relationnel, symbolique et identitaire, s'est peu à peu constituée comme le cœur de mon objet de recherche. En tentant de croiser les récits de vie aux biographies d'objets (Kopytoff 1986), j'ai donc pris le parti d'appréhender le camion à la fois en tant qu'objet d'étude et comme moyen méthodologique de construire un itinéraire des pratiques, des expériences et des parcours de mes interlocuteurs.

La transformation d'un véhicule en maison requiert à la fois les compétences de l'architecte, du mécanicien, de l'électricien, du plombier, du designer et de l'artiste, mais aussi de nouvelles compétences d'habitant. Qu'il s'agisse de la pratique d'aménagement de son camion (isolation, plomberie, électricité, chauffage, construction de l'ameublement et des facilités comme la cuisine ou parfois les sanitaires, décoration) ou de celles du «faire soi-même» entourant le quotidien nomade[5], toutes néces-

---

[4] D'usage commun dès les années 1950 en référence aux projets d'amélioration de l'habitat, le terme a pris une expression plus large et couvre, dans le contexte des mouvements critiques des années 1960, une gamme de compétences à subvenir soi-même à ses besoins en court-circuitant les rapports de production ou d'échange basés sur le profit.

[5] Elaboration et entretien des lieux de vie plus ou moins éphémères, fabrication de toilettes sèches, panneaux et fours solaires, phytoépuration, entretien de la mécanique, etc.

sitent la (ré)appropriation de savoirs et savoir-faire en lien avec des matériaux, des outils et des objets techniques divers, mais sont également très coûteuses en temps et en travail. La plupart de mes interlocuteurs ont commencé par des petits modèles – voiture, camionnette ou petit fourgon – en «se lançant» dans l'aménagement avec peu de connaissances, parfois «à l'arrache», en faisant des erreurs. Expériences qui leur ont permis, avec le recul, de se «faire la main». Puis, avec l'envie d'avoir un peu plus de confort, un peu plus de place, la nécessité s'est imposée, pour certains, d'acquérir un véhicule plus gros et d'investir, de fait, du temps et du travail dans l'aménagement. Ce travail fait par soi et pour soi se caractérise par une maîtrise à la fois des choix tant matériels que techniques et de la destination du produit de son travail, ce qui n'est pas anodin en regard du temps passé, allant de quelques semaines (à plein temps) à plusieurs mois avec un travail à côté. En parcourant les forums, j'ai trouvé de nombreuses images postées par les créateurs eux-mêmes présentant leurs réalisations et documentant souvent les différentes étapes du processus d'aménagement. Les réactions aux images telles que «beau taff!» et «boulot propre!» en guise de commentaires d'internautes témoignent également du fait que la beauté de la production est indissociable du travail incorporé. En ce sens, un «camtar[6] unique», «qui se démarque» et «qui a de la gueule», s'il reflète une expérimentation de formes, d'associations et de configurations techniques relatives à l'habitat, exprime également une dimension esthétique et symbolique qualifiant la relation de l'individu à son «chez-lui» tout en autorisant en même temps une certaine affirmation de soi.

Par principe, par choix, par plaisir, mais aussi souvent par souci d'économie de moyens, l'acquisition de la matière première pour arranger son quotidien se fait parfois via l'achat de produits neufs ou d'occasion, mais passe le plus souvent par la récupération d'objets, d'outils et de matériaux usagés, au hasard des rencontres et des découvertes, aux puces, dans la rue ou sur les chantiers de démolition. De même que sont glanés les faits, les gestes et techniques hétéroclites qui peu à peu se transforment en savoir-faire, sont recyclés les trésors et les déchets générés par les modes de consommation des sociétés industrielles. Ainsi, une vieille porte de frigo se transforme en devanture de placard, alors qu'une banquette arrière de voiture fera office de canapé du salon, un panneau solaire se crée à partir d'un vieux frigo, un camion se transforme en maison. Si l'activité de récupération en elle même exige peu de travail à première vue, elle suppose néanmoins un savoir-faire et une inventivité certains, ne serait-ce que pour savoir où et quand prospecter et repérer ce qui peut servir et à quoi. Les activités productives de transformation, quant à elles, tels que la conversion d'un bidon d'essence en poêle à bois ou le filtrage de l'huile de friture qui deviendra carburant, suppose un travail conséquent et un investissement important de temps. Rejoignant le principe des «arts de faire» (De Certeau 1980), ces pratiques de détournement mettent en lumière la synergie qui doit s'opérer entre l'auto-constructeur, l'outil, le matériau, la matière et l'environnement. L'efficacité de l'action se caractérise alors par sa capacité à improviser, à se reconfigurer afin de rester au plus proche de la particularité de cette action, des matériaux, des imprévus, des étrangetés qu'elle rencontre sur son chemin (Ingold 2010).

Prises d'espace tout autant que prises de parole, il apparaît que les transformations de camions en habitats racontent des récits et véhiculent des valeurs avec lesquelles et au travers desquelles s'inventent et se construisent les identités. Elles sont le produit d'arts de faire, de tactiques, d'usages, de petits gestes, et de performances quotidiens. Les objets et les matériaux, véritables ressources pour l'action, occupent ainsi au quotidien une place centrale en tant qu'acteurs dans la construction des personnes, des pratiques et des identités. Prenant acte que les objets et les techniques, et plus largement la culture matérielle, sont complètement imbriquées dans le cadre des pratiques sociales, j'envisage ainsi le camion comme un objet hybride ayant pour fonction concrète de transporter autant que d'abriter et se situant à la croisée entre l'objet technique, esthétique et affectif. Ma démarche s'inscrit ainsi à la confluence de plusieurs courants des sciences humaines qui s'intéressent à l'objet matériel comme élément du jeu social. Elle s'inspire notamment des travaux de Tim Ingold (2013), Trevor Marchand (2010) et de Jean-Pierre Warnier (1999) qui intègrent à la fois les matières, les gestes et les connaissances dans leurs analyses des rapports entre les hommes et leurs environnements. Entre jeu créatif, exploration et intelligence pratique, les savoir-faire manuels de même que le mode de production propre à l'auto-construction apparaissent ainsi comme sources de plaisir, de liberté et de reconnaissance.

Apprentissage, transmission et TIC[7]: enchevêtrement des formes, des modes et des lieux

Aménager son camion, et par extension son lieu de vie, intègre dans ses modalités la transformation de l'univers quotidien et de l'individu, en fonction des nouvelles trouvailles, au gré

[6] Versus un «*Tupperware* (camping-car) construit en série», «fragile» et à l'«esthétisme trop luxueux».

[7] Technologies de l'Information et de la Communication.

des désirs et des besoins, au fur et à mesure de ses déplacements, des mouvements familiaux (une rupture, l'arrivée d'un enfant). De part son caractère expérientiel, expérimental et intuitif, la constitution de ce répertoire de savoirs et de savoir-faire s'inscrit de manière intrinsèque dans le mouvement, au sens de *work in progress* (Marchand 2010, Harris 2007) et consiste bien en un art de «faire avec», un art de composer avec les ressources et les contraintes matérielles, techniques et spatiales, certes, mais également sociales et politiques. En effet, soumis d'une part aux contraintes législatives, il devient en lui-même une pratique évolutive qui mélange l'improvisation, l'imagination, l'exploration et l'adaptation permanente aux codes (code général des collectivités territoriales[8], de la route, de l'urbanisme[9]), aux réglementations (PTAC[10], longueur, largeur, hauteur du véhicule), aux formalités administratives (contrôles techniques, assurances, homologations), etc. Tributaire de certaines contraintes matérielles, ce mode d'apprentissage inscrit dans la pratique s'exprime, d'autre part, dans une confrontation avec l'environnement ordinaire. Par exemple, l'entrée d'un grand nombre de parkings européens étant limitée à une hauteur de 2m10, certains futurs habitants mobiles privilégieront l'achat d'un véhicule de type léger (ayant une hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et un poids inférieur à 3.5 tonnes) afin de pouvoir bénéficier des opportunités de stationnement dans un maximum de parkings, tout en profitant de la discrétion, de la circulation facilitée en centre-ville ainsi que d'une moindre consommation de gasoil. Ce qui engendrera automatiquement, du fait de la taille réduite de l'habitacle, des choix et des types d'aménagements appropriés.

Ce mode d'apprentissage, ancré largement dans le registre de l'action, s'inscrit par ailleurs dans une attitude critique affirmée contre la professionnalisation, l'institutionnalisation des pratiques de production et une posture critique du système marchand. Si cet apprentissage se fait parfois seul, l'auto-construction valorise, d'une part, l'importance des contacts humains selon un principe d'échanges marchands et non marchands de biens et de services, de partage et de transmission des savoirs, des savoir-faire et des expériences individuelles. D'autre part, elle combine des compétences puisant, certes, dans le répertoire vernaculaire des savoir-faire manuels mais également dans les potentiels des TIC, mettant alors en lumière le caractère enchevêtré des formes, des modes et des lieux d'apprentissage et de transmission tels que vécus par mes interlocuteurs. Le partage de connaissances se fait la plupart du temps en *live*, que cela soit à l'occasion de rassemblements entre amis, via des discussions informelles ou de l'échange de biens et de services, en «filant la main» lors de chantiers collectifs ou de festivals, en fréquentant les «garages solidaires»[11] ou encore par le biais des activités professionnelles saisonnières (cueillettes, vendanges, taille, restauration, etc.). C'est au moment d'aménager mon propre véhicule que j'ai découvert l'existence de blogs, forums[12] et réseaux sociaux entièrement consacrés au partage et à l'échange en matière d'aménagement de véhicules. Ils sont dès lors devenus à la fois un objet d'analyse et un mode d'entrée en contact avec des interlocuteurs potentiels. Loin d'être déconnectés, il s'avère que les habitants mobiles rencontrés investissent largement les TIC via l'utilisation de téléphones et d'ordinateurs portables, l'usage répandu de clés 3G[13], en captant les wifi commerciaux[14] ou encore partageant ponctuellement certains lieux avec les hackers[15], tels que les squats. Sans se substituer aux autres formes d'échanges citées plus haut, ces usages s'inscrivent plutôt dans un rapport de continuité ou de complémentarité dans le sens où leurs modes de fonctionnements font écho à certaines valeurs et principes partagés. En l'occurrence, les modalités d'échanges en ce qui concerne l'aménagement de véhi-

---

[8] Pour le stationnement sur la voie publique.

[9] Pour le stationnement sur le domaine privé.

[10] «Poids Total Autorisé en Charge». Il s'agit du poids limite du véhicule additionné à ce qu'il y a dedans. Celui-ci ne doit pas dépasser 3 500 kg pour un véhicule dit «léger» (VL), sinon il entre dans la catégorie poids lourd (PL) et exige dès lors la possession d'un permis C.

[11] Appelés aussi garages participatifs ou associatifs. Garages où il est possible, contre adhésion et cotisation annuelle, de venir réparer son véhicule, seul ou avec l'aide de bénévoles.

[12] En particulier les forums de discussion mercotribe.net et fourgon-nomade.net.

[13] Clé de type USB avec carte SIM intégrée se branchant sur l'ordinateur et fournissant un accès à Internet mobile directement par le biais des antennes relais des opérateurs.

[14] Parkings de *McDonald's* et de certains hôtels.

[15] Le terme s'applique en particulier aux domaines de l'informatique et des technologies et renvoie aux «bidouilleurs» de soft ou de hardware, de réseaux (sécurité, anonymat, réseaux pairs à pairs, piratebox), etc.

cules et l'auto-construction, sont à mettre en résonance avec le phénomène d'ampleur croissante des médias dits «participatifs», adoptant des modes de production et d'édition basés sur l'auto-production et l'auto-régulation des contenus. Les logiciels libres, l'*open source*, les diverses formes de «publications ouvertes» (blogs, réseaux sociaux, forums, wikis) permettent à chacun à la fois de créer de l'information, de glaner des conseils auprès d'«experts» sur des questions pointues, de s'approprier des plans de fabrication d'artefacts et des tutoriels en tous genres, de les photocopier, de les diffuser, de les modifier et ainsi de diffuser du savoir, des techniques, des pratiques et des réalisations. Auto-construire son quotidien consiste dès lors en une pratique d'apprentissage et un processus de connaissance.

Conclusion

Pris dans ce processus d'apprentissage pluriel et hybride, l'aménagement d'un camion en habitat, de même que le quotidien dans ses dimensions pratiques, sont le résultat de renégociations constantes en fonction des rencontres, des expériences, des besoins et des savoir-faire acquis, *chemin faisant*. Aussi, et afin de saisir de manière fine ce quotidien, il apparaît dès lors également nécessaire de se pencher de manière attentive sur les enjeux entourant l'itinérance de ces habitants mobiles. Une maîtrise à savoir lire les territoires, l'aptitude à les qualifier, les explorer ainsi qu'à prospecter, la faculté à se déplacer dans et entre les villes sont autant de compétences qui se constituent sur la route au fil du temps et que certains ont déjà qualifié de «compétences circulatoires» (Tarrius 1992; Stock 2006). Il s'agira, par la poursuite de cette recherche, de tenter de dessiner ce que l'on pourrait définir comme un répertoire de compétences du savoir-vivre nomade.

RÉFÉRENCES

de Certeau Michel
1980. *L'invention du quotidien 1: Arts de faire*. Paris: Gallimard.

Geslin Philipe
2002. «Les formes sociales d'appropriations des objets techniques, ou le paradigme anthropotechnologique». *ethnographiques.org 1*. http://www.ethnographiques.org/2002/Geslin, consulté le 26 octobre 2013.

Harris Mark
2007. *Ways of Knowing: Anthropological Approaches to Crafting Experience and Knowledge*. New York, Oxford: Berghahn Books.

Ingold Tim
2010. «The Textility of Making». *Cambridge Journal of Economics* 34(1): 91-102.

2011. *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. London: Routledge.

2013. *Making: Anthropology, Archaeology, Art and Architecture*. London: Routledge.

Jeanjean Agnès, Sénépart Ingrid (Dir.)
2011. «Habiter le temporaire: habitations de fortune, mobiles, éphémères». *Techniques & Culture* 56(1).

Kopytoff Igor
1986. «The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process», in: Arjun Appadurai (Ed.), *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, p. 3-63. Cambridge: Cambridge University Press.

Marchand Trevor H.J.
2010. «Making Knowledge: Explorations of the Indissoluble Relation between Mind, Body, and Environment». *Journal of the Royal Anthropological Institute* 16(1): 1-21.

Stock Mathis
2006. «L'hypothèse de l'habiter poly-topique: pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles». *Revue EspacesTemps.net*. http://www.espacestemps.net/articles/lrsquohypothese-de-lrsquohabiter-poly-topique-pratiquer-les-lieux-geographiques-dans-les-societes-a-individus-mobiles, consulté le 24 octobre 2013.

Tarrius Alain
1992. *Les fourmis d'Europe: migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*. Paris: L'Harmattan.

Warnier Jean-Pierre
1999. *Construire la culture matérielle: l'homme qui pensait avec les doigts*. Paris: Puf.

Wenger Etienne
1998. *Communities of Practice. Learning, Meaning and Identity*. Cambridge: Cambridge University Press.

AUTEURE

Maude Reitz est assistante-doctorante au Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR) de Ecole Polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Elle prépare une thèse de doctorat sur les savoirs et les arts de faire techniques, sociaux et spatiaux des nomades contemporains en matière d'habitat et de mobilité.

EPFL ENAC INTER LASUR
BP 2131, Station 16, 1015 Lausanne
maude.reitz@epfl.com