MOBILITÉ

MODE DE VIE

Sophie Daguzé
Clara Jullien
Pauline Marchal
Maeva Rakotomanga
Cécile Terrié

Nous tenions à remercier nos commanditaires du Forum Vies Mobiles pour nous avoir permis de réfléchir sur un sujet aussi stimulant que les modes de vie et la mobilité. Nous avons pu apprendre beaucoup des lectures et des rencontres faites durant cet atelier, tout en mettant en perspective nos compétences d'urbanistes. Nous remercions également Jeanne Demoulin pour son accompagnement et ses conseils tout au long de ce travail. Enfin, nous remercions aussi les personnes qui ont accepté de nous rencontrer dans le cadre des entretiens réalisés pour l'étude, ainsi que celles que nous avons eu le plaisir de connaître durant le séminaire à Morges. Cet atelier fût une aventure universitaire et humaine très enrichissante pour la suite.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE 6

PARTIE 1 : ELEMENTS DE CADRAGE ET TRAVAIL D'ENQUETE 7

I. ETAT DE L'ART ET FICHES THEMATIQUES 7

RECHERCHES PRELIMINAIRES 7

Modes de vie et d'habiter 7

Mobilité 8

FICHES THEMATIQUES SUR « LES MODES DE VIE ASPIRATIONNELS » 9

Néonomadisme 9

Backpacking 11

Rving 14

Nomades digitaux et coworking 17

Les bi-résidentiels 20

Télétravail 22

Non-motorisation / modes actifs : ne pas avoir de voiture 24

Ancrages locaux et ruraux 26

CONCLUSION 28

II. TRAVAIL D'ENQUETE ET ECHANTILLON 30

1. METHODOLOGIE D'ENQUETE 30

Supports des recherches 30

Contacts 31

Les biais et les difficultés rencontrées 31

Réalisation d'entretiens semi-directifs à partir du questionnaire d'enquête 32

Modalités de réalisation des entretiens 32

Difficultés rencontrées lors des entretiens 34

2. COMPOSITION DE L'ECHANTILLON 35

Genre 35

Age 35

Situation familiale 36

Situation professionnelle 37

CONCLUSION 38

PARTIE 2 : ANALYSE 40

I- ANALYSE DES ENTRETIENS EN FONCTION DES CATEGORIES D'ENQUETE 40

Les télétravailleurs 41

Les mobiles actifs 50

Les voyageurs 59

Les camping-caristes 72

Les nomades digitaux 80

Les personnes ancrées localement dans un milieu rural 89

Cartes des modes de vie 100

II- ANALYSE DU CARACTERE ASPIRATIONNEL DES MODES DE VIE 106

Typologie d'analyse 106

III - FICHES D'ILLUSTRATION DU SYSTEME D'ASPIRATIONS 110

Préoccupation écologique 110

Gestion optimisée et libre de son temps 113

Liberté de déplacements et découverte de l'autre 116

Plaisir et praticité du déplacement 119

CONCLUSION : ANALYSE CROISEE DES MODES DE VIE 122

Analyse croisée de l'origine des modes de vie 122

Analyse croisée des rapports à la société 123

Analyse croisée des valeurs associées à un mode de vie aspirationnel 123

Analyse croisée des rythmes de vie 124

Analyse croisée des projections dans l'avenir 125

ANNEXES 129

Introduction générale

Le Forum Vies Mobiles est un institut de recherche financé par la SNCF. Créé en 2011, il s'intéresse aux mobilités et aux modes de vie et rassemble des chercheurs, des artistes et des professionnels du transport. Il cherche à préparer la transition mobilitaire. Il s'agit d'imaginer des systèmes de mobilité futurs, souhaitables individuellement et soutenables collectivement, et de penser leur mise en œuvre concrète. Le Forum croit en l'interdisciplinarité et au retour d'expériences issu de la vie quotidienne des citoyens. Dans cette perspective, une série d'ateliers, qui se dérouleront dans plusieurs pays, a ainsi été conçue. Ils visent à identifier et débattre des modes de vies capables d'ouvrir des perspectives pour un futur souhaitable et soutenable du point de vue de la mobilité, et à imaginer des actions pour les diffuser. Le but final est de proposer au débat public des actions pour favoriser des modes de vie aspirationnels et soutenables. Chaque atelier rassemblera pendant quelques jours des experts aux profils divers et des personnes ayant adopté des modes de vie aspirationnels venues partager leur expérience. Les ateliers auront lieu dans plusieurs pays. Le premier s'est déroulé en Suisse en mars 2016, trois étudiantes ont pu y participer.

Le Forum Vies Mobiles nous a confié, en tant qu'étudiantes de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, une mission d'identification et d'analyse des modes de vie aspirationnels sous l'angle de la mobilité. Cette mission comprenait plusieurs phases successives. La première consistait en un travail de recherches bibliographiques lors duquel nous nous sommes approprié l'étude, ses termes ainsi que les modes de vie potentiellement concernés. A l'issue de cette phase, nous avons pu proposer des modes de vie divers sur lesquels l'étude nous semblait devoir porter. Ces modes de vie devaient être : choisis et non pas subis, considérés comme bénéfiques pour l'individu ainsi que pour le bien commun, atypiques voire peu connus ou émergents et identifiables dans des pays francophones.

La deuxième phase de l'étude visait une enquête de terrain et la réalisation d'entretiens avec des personnes ayant adopté un mode de vie aspirationnel. Cette étape nous a permis de mieux envisager et comprendre les modes de vie sélectionnés.

Ces entretiens réalisés nous ont permis, lors d'une troisième phase, de produire une description et une analyse approfondies des modes de vie. Ce travail d'analyse comprend les caractéristiques générales du mode de vie, la place qu'occupent la mobilité et les déplacements dans la vie des personnes, les valeurs et aspirations qui sous-tendent le mode de vie, ainsi que les différents aspects techniques, matériels, et les innovations sur lesquels le mode de vie repose. En filigrane de ce travail se trouve également une analyse du potentiel de diffusion du mode de vie.

MAKIMOTO, T., The Age of the Digital Nomad: Impact of CMOS innovation. Solid-State Circuits Magazine, IEEE. 5, 2013, pp. 40–47
URRY J., Les systèmes de la mobilité. Cahiers internationaux de sociologie n° 118, 2005, pp. 23–35
DOBRE, M., L'écologie au quotidien, Sociologies et environnement. L'Harmattan, 2002

PARTIE I : ELEMENTS DE CADRAGE ET TRAVAIL D'ENQUETE

I. Etat de l'art et fiches thématiques

La première phase de notre étude était consacrée à un premier état de l'art sur les modes de vie aspirationnels. Nous avons commencé par nous familiariser avec certains termes comme "mode de vie" et "mobilité", centraux pour notre étude. Nous avons donc réalisé un état des lieux préliminaire des connaissances sur ces termes. De courts résumés des articles qui nous ont semblé intéressants pour définir les modes de vie et d'habiter d'une part et la mobilité d'autre part sont présentés ci-après. A la suite des résumés des articles, des synthèses des articles qui nous ont servi ont été réalisées.

Recherches préliminaires

Modes de vie et d'habiter

MARESCA B., DUJIN A., « La transition énergétique à l'épreuve du mode de vie », Flux n° 96, 2014, pp. 10–23

La lecture de cet article nous a permis de réfléchir à la définition du concept de mode de vie, définition qui a servi d'appui à notre introduction, en écho à celle de Lucas Pattaroni utilisée dans le cahier des charges. Le concept de mode de vie est relativement ancien. Celui-ci vient des prémisses de l'écologie de Kaeckel et de l'anthropogéographie de Ratzel dans l'Allemagne de la deuxième moitié du XIXe siècle. Ce concept est approprié en France, dans le cadre du développement de la géographie humaine au tournant du XXe siècle, par Paul Vidal de la Blache. Le principe est prolongé dans l'anthropologie fonctionnaliste américaine des années 1930. Ces approches appréhendent la diversité des cultures en tant que chacune représente une structure culturelle complexe, à la fois technique et symbolique, qui garantit la cohésion sociale. Weber a également réfléchi à la notion de mode de vie.

THOMAS M.-P., et PATTARONI L., « Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse » Espaces et sociétés n° 148-149 (1), 2012, pp.111-27

Cet article analyse les facteurs des choix résidentiels des ménages suisses. Ces choix résidentiels ne dépendent pas seulement des caractéristiques économiques du bien (taille et prix du bien), mais aussi de préférences sensibles et sociales des ménages. Un mode de vie peut être défini comme la composition dans le temps et l'espace, des différentes activités et expériences qui donnent sens à la vie d'une famille. L'étude menée repose sur une approche comparative entre deux régions urbaines suisses, Berne et Lausanne. Une phase qualitative a consisté en la réalisation d'une quarantaine d'entretiens semi-directifs avec des familles réparties dans huit quartiers de deux agglomérations se distinguant par leur situation géographique. Une phase quantitative a consisté en la passation d'un questionnaire téléphonique d'une durée de 25 minutes administré à 500 ménages familiaux de chaque agglomération. L'étude montre que les différences de revenu sont essentielles pour comprendre à la fois les inégalités en matière d'espace consommé et la capacité plus ou moins grande à faire coïncider idéal et réalité. Néanmoins, indépendemment du poids du capital économique, les ménages sont susceptibles de rejeter certains lieux qu'ils considèrent comme « repoussoirs ». L'enquête révèle ainsi des liens étroits entre le lieu où l'on désire vivre, la manière dont on vit actuellement et le lieu où l'on habite effectivement. Les transformations relatives aux formes de mobilité de l'habitat et de l'organisation de la famille, ont permis l'émergence de nouveaux modes de vie résidentiels des classes moyennes, sans toutefois faire disparaître certains modes de vie plus traditionnels. La diversification s'effectue donc dans un répertoire assez limité, encadré à la fois par les modes de vie et par les contraintes structurelles d'un territoire (morphologie urbaine, marché du travail, accessibilité voiture ou transport public).

BOURDIN Alain, « Les mobilités et le programme de la sociologie », Cahiers internationaux de sociologie n° 118 (1), 2005 pp. 5-21

Cet article vise à identifier les liens entre la sociologie et la mobilité, mais illustre également le rapport de la mobilité avec les modes de vies. Voici la définition que donne l'auteur de la mobilité : « ***Parler de la mobilité, et pas seulement de l'automobile, c'est aborder un ensemble de comportements, d'outils, de techniques, de services qui sont omniprésents dans notre vie quotidienne.*** »
Quelques pistes proposées sont intéressantes pour définir notre approche dans cette étude, comme l'idée de considérer la mobilité comme indissociablement liée à la consommation : la mobilité serait nécessaire à l'homme pour accéder à toujours plus de ressources. Pour l'auteur, la mobilité est également une grille de lecture de la société contemporaine. La mobilité est un fait de la société moderne, comme l'illustrent les grands mobiles, considérés pour la plupart comme nos élites. La mobilité permet en outre de mettre en avant les logiques de choix et d'aspiration des ménages. Elle ne trouverait alors sa place et sa définition que dans le rapport à l'immobilité. Devenant quotidienne, la mobilité s'inscrit ainsi au cœur des modes de vie et devient un élément à part entière de notre identité. Finalement l'auteur explique que la mobilité permet nos modes de vies actuels, et qu'elle est tout à la fois notre mode de vie actuel.

SCHEINER J., KASPER B., « Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens » Revue internationale des sciences sociales n° 176 (2), 2003, pp. 355-69

La fin de l'ère des classes a été suivie d'une montée de l'individuation. Cette dernière permet à la notion de mode de vie de prendre tout son sens. Dans ce cadre, les structures traditionnelles perdraient de leur pertinence. Les modes de vie peuvent se définir comme les « habitudes régulières de comportement, qui reflètent des situations structurelles en même temps qu'un comportement habituel et des affinités sociales » (Lüdtke). Depuis 1990, de travaux de recherche sur la mobilité ont commencé à traduire les « modes de vie » en « modes de déplacement ». A des groupes spécifiques de réflexion correspondent des formes spécifiques de mobilité. Le terme de mobilité comprend ici plusieurs sens car il désigne à la fois la mobilité spatiale et sociale, tout en incluant le recours aux médias, ou « mobilité virtuelle ».

MASSOT M-H, et ORFEUIL J-P., « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale » Cahiers internationaux de sociologie n° 118 (1), 2005, pp. 81-100

L'observation et la compréhension de toute la palette des motifs de déplacements et de l'individualisation croissante des pratiques ont amené l'usage d'un terme emprunté aux sciences sociales, la mobilité. La nécessité collective du déplacement s'efface devant les capacités stratégiques et les désirs spécifiques des acteurs. Ce nouveau concept insiste sur la compréhension du rôle des rationalités individuelles et de la formation de normes sociales dans le champ spécifique de la mobilité quotidienne. Il existe aujourd'hui une tension entre d'un côté un monde hyper mobile, composé de « ***smart cities*** » et de « ville connectées » et de l'autre la permanence de l'ancrage dans un territoire, le maintien des structures familiales fondamentales, les mouvements NIMBY [1]. Les dynamiques de mobilité résultent aussi bien de dynamiques micro-sociales (chaque personne choisit son propre mode de transport) que de dynamiques macro-sociales (effets de club). Le mouvement et la vitesse ont fait exploser l'exiguïté de la ville héritée. Les distances des déplacements ont été multipliées par quatre en un quart de siècle. Néanmoins, les principaux moteurs de la croissance sont derrière nous désormais. Seule la mobilité de certains groupes sociaux croit encore (les veuves par exemple). La mobilité a également une dimension sociale : au sein du quart le plus modeste en France, seule la moitié des adultes ont le permis de conduire. La voiture est utilisée pour seulement la moitié des déplacements des pauvres, contre près de deux tiers à l'échelle nationale.

[1] Les mouvements NIMBY (« Not in My Back Yard ») désignent des mouvements de riverains en opposition à des installations voisines dont ils considèrent qu'ils subissent ou subiront les nuisances.

Fiches thématiques sur « les modes de vie aspirationnels »

Afin d'établir un référentiel des modes de vies aspirationnels, il nous a semblé nécessaire de réaliser un état de l'art de ce sujet. Comme l'étude mobilise de nouvelles notions qui n'apparaissent pas telles quelles dans la littérature scientifique, il nous a fallu orienter nos lectures selon des thèmes qui se rapprochent le plus de cette notion. Nous nous sommes d'abord intéressées aux travaux sur la mobilité et les modes d'habiter pour avoir une vue d'ensemble sur le sujet. Les termes de l'étude qui ont été définis précédemment ont ensuite permis d'identifier des modes de vie émergents qui pourraient être aspirationnels. Nos lectures nous ont amenées à définir des thèmes et des sous-thèmes, car certaines catégories de modes de vie en regroupent d'autres, comme le néonomadisme. Les références ont été choisies pour leur approche d'un mode de vie qui nous a paru émergent et qui a un lien avec la mobilité. Les résultats exposés dans l'ensemble des travaux devaient être empiriques et théoriques. Nous n'avons exclu aucun support de recherche : des ouvrages, des revues, des articles sur internet, des blogs et des films ont été consultés. Toutes les catégories retenues n'ont pas été autant étudiées dans la littérature scientifique. Une littérature abondante a été trouvée au sujet des backpackers, des camping-caristes et des nomades digitaux. De même, le télétravail a visiblement donné lieu à de nombreux travaux de recherches. La pratique des modes actifs a été étudiée mais pas sous l'angle des modes de vie qu'elle structure. Ainsi, la littérature s'y référant concerne davantage le fait de ne pas prendre la voiture que le fait de pratiquer des modes actifs à proprement parler. Enfin, la catégorie des personnes ayant un ancrage très local est une catégorie hétéroclite pour laquelle il été difficile de trouver des références bibliographiques. Nous avons produit un résumé problématisé des travaux qui ont particulièrement enrichis notre réflexion et que l'on estime qu'il a été important de lire. Les références de ces travaux figurent ci-dessous et sont rangées par ordre alphabétique. A leur suite se trouve le résumé problématisé de ces travaux. Le tout est classé selon les thèmes de lecture.

Néonomadisme : l'émergence d'une nouvelle façon de voyager ?

Avec la globalisation et les nouvelles possibilités de déplacements, on observe l'émergence d'individus qui quittent la sédentarité pour voyager sur le long terme. Nous les appelleront les néonomades. Ils se différencient des nomades car il ne s'agit pas de personnes qui doivent bouger pour quitter un milieu hostile. Les néonomades tirent partie des évolutions du monde moderne pour pouvoir vivre selon leurs aspirations. La diversité de leurs pratiques dans le voyage donnent à voir plusieurs modes de vie.

ABBAS Y., « Néo-nomadisme : mobilités, partage, transformations identitaires et urbaine », FYP Editions, Paris, 2011

Le néonomadisme, comme l'explique Yasmine Abbas, exprime une transition qui peut être culturelle ou correspondre à un passage de limites (géographiques, physiologiques, académiques, urbaines). Il dénote une transformation psychologique résultant d'une mobilité multiple, à la fois physique, numérique et mentale. Cet essai porte un regard critique sur les transformations issues de ces nouvelles mobilités, qui ne sont pas toujours bien vécues. Cette approche critique est présente dans la littérature, mais elle ne concerne pas la mobilité multiple comme dans cet ouvrage. Yasmine Abbas a une approche transversale du néonomadisme en utilisant une diversité de disciplines des sciences humaines de la géographie à l'art et la littérature. Elle a beaucoup utilisé l'observation, notamment participante. Cela nous donne un éclairage sur la méthodologie à adopter pour aborder la mobilité de ceux qui voyagent beaucoup aujourd'hui.

CRESSWELL T., Imagining the nomad: mobility and the postmodern primitive, 1997, et D'ANDREA A., Neo-Nomadism: A Theory of Post-Identitarian Mobility in the Global Age, 2006

A travers ces deux articles, on peut voir qu'il existe une approche philosophique du néonomadisme, en ce qu'il apporte, par sa nouveauté, une nouvelle approche de la société contemporaine. Les auteurs traitent des représentations associées aux néonomades par la société. On apprend que ce mode de vie séduit et menace à la fois la société dominante sédentaire, et questionne la notion

d'identité dans le monde globalisé. Ces deux articles nous amènent à porter de l'attention sur les représentations que la société a des néonomades, et sur la manière dont ils s'y sentent intégrés eux-mêmes ou non.

LACHANCE J., « De la déconnexion partielle en voyage : l'émergence du voyageur hypermoderne. », Réseaux n°186, 4 / 2014, pp. 51-76

L'auteur interroge le rapport aux nouvelles technologies des voyageurs contemporains. Avec l'apparition des nouvelles technologies dans notre quotidien, mais aussi de la possibilité d'être connecté partout, les voyageurs doivent conclure un pacte de déconnexion, entre eux et leur point d'origine. Cette déconnexion est de deux ordres :
- celle avec les proches : il convient de rester joignable en cas de problème ;
- celle avec le travail : celui-ci induit souvent les contraintes dont les individus interrogés veulent se démettre.
Dans les deux cas, si l'individu choisit de rester connecté, c'est pour rendre possible une relation à sens unique et non un échange, auquel cas la séparation et le voyage en lui-même perdraient de leur sens. En effet, le voyageur hypermoderne vit plus radicalement, quotidiennement, l'affirmation et la réaffirmation de ses choix personnels, de son désir de « faire coupure ». Il s'agit de donner des nouvelles de temps en temps, ou d'alimenter un blog. Cet article est intéressant car il montre la dualité de l'utilisation des NTIC : c'est un outil indéniable pour faciliter les déplacements mais se déconnecter demande un effort afin de vivre pleinement son aspiration de « faire coupure ». C'est un point important à aborder lors de l'analyse des pratiques des voyageurs contemporains.

Les « nomades contemporains » ou « nouveaux nomades » font l'objet de récents travaux d'anthropologie et de sociologie. Il s'agit de groupes d'individus aux liens relativement lâches avec leur point d'origine et lieux de fixation, dont les déplacements s'organisent de manière flexible. Avant les années 1980, la mobilité et la flexibilité des groupes nomades ont surtout été étudiées en tant qu'adaptation aux conditions extrêmes d'un milieu naturel contraignant. Avec l'article de Cresswell, puis l'ouvrage d'Abbas, on peut voir que les néonomades complexifient l'approche du nomadisme. Ils ont des pratiques hybrides, en ce qu'ils sont tantôt en rupture avec la société contemporaine de consommation, et tournés vers une quête de la bonne vie ou du moins, d'un mode de vie moins contraignant ; tantôt connectés et usagers d'outils qui en font partie comme les infrastructures de transport ou les NTIC. C'est pourquoi le lien avec les territoires, eux-mêmes façonnés par les nouveaux modes de consommation et la multiplication des déplacements, est souligné dans certains travaux avec l'existence de territoire « fluides » (Abbas, 2011 ; Gagnol, 2011). Ces pratiques différencient le néonomade du voyageur dans la littérature scientifique d'avant les années 1980. Pour les deux, les déplacements sont aussi réfléchis par rapport au temps : ils s'adapte aux saisons ou au calendrier scolaire.

L'hybridité du néonomade lui donne des pouvoirs de dissidence et de transgression, et ce mode de vie donne lieu à diverses représentations, comme l'expliquent Cresswell (1997) et D'Andrea (2006). Il est intéressant de voir que dix ans séparent ces articles mais que les représentations des néonomades sont les mêmes (fascination et menace à la fois). Ce mode de vie donne également à réfléchir du point de vue de la classe sociale : le néonomade peut être précaire (emploi non fixe, habitat sommaire, comme un camion) mais cela peut être une résultante, souvent réfléchie, de la rupture qu'il veut opérer avec la société de consommation faite d'injonctions. Cela ne le différencie pas du nomade qui existait avant les années 1980.

Compte tenu des nuances propres aux modes de vie des néonomades exposées ici, nous considérons qu'il s'agit d'une catégorie de mode de vie qui comprend les backpackers, les Rvers, les nomades digitaux. Ces sous-catégories seront déclinées plus loin.

La littérature sur le thème du backpacking est très riche, particulièrement chez les auteurs américains. On la trouve essentiellement dans les champs de la sociologie et du tourisme. Les premiers travaux sur le voyage de longue durée (sans parler encore de backpacking) remontent aux années 1970 et 1980 notamment avec les recherches fondatrices d'Erik Cohen. La figure du backpacker a été très étudiée par la suite dans les années 1990-2000. A la fin des années 2000 on constate un regain d'intérêt pour ce sujet à l'aune du développement des NTIC.

Sociologie et ethnographie du backpacking

SORENSEN A., « Backpackers Ethnography », Annals of Tourism Research vol. 30 issue 4, 2003, pp. 847-867

Dans cet article paru en 2003, André Sorensen retrace l'évolution du concept de backpacker jusqu'alors. Cet article nous permet de dresser un portrait du backpacker à partir des caractéristiques qui ressortent de ces travaux : essentiellement originaires d'Amérique du Nord, d'Australie, de Nouvelle-Zélande et d'Europe de l'Ouest, en moyenne entre 18 et 33 ans, hommes et femmes à parts égales, degré d'éducation égal ou supérieur au niveau d'éducation moyen de leur pays. Le backpacking est une expérience transitoire (ne dépassant pas généralement un an et demi) qui débute souvent au moment d'une rupture dans la vie, vécue comme l'occasion de réaliser une aspiration antérieure. Les backpackers partagent la volonté d'être indépendants, nomades et flexibles, de dépenser le moins possible et de se détacher des possessions matérielles. En ce sens, A. Sorensen considère que l'on peut parler d'une culture du backpacking, même si celle-ci n'est ni rattachée à un espace ni à une groupe d'individus précis et stable.

DEMERS J-C., « D'une figure à l'autre. Discussion critique sur l'état de la socio-anthropologie du backpacking », Sociétés, 2 / 2012, pp. 85-96

J-C Demers propose lui aussi une analyse de l'évolution de la figure du voyageur, depuis celle du drifter décrit par E.Cohen dans les années 1970 comme un individu en quête d'une identité qu'il va chercher dans l'expérience sensible du voyage éloigné des notions de confort modernes, jusqu'à celle du backpacker. Le backpacker cherche lui aussi son identité dans le voyage, en même temps que son autonomie : il veut échapper à la standardisation et s'oppose à la société de consommation, notamment au tourisme de masse. Cependant, il peut être prisonnier de cette image, ne fréquentant que les voies toutes tracées des auberges confortables des guides de voyage et des sites touristiques et s'éloigner d'une forme d'authenticité. Selon J-C. Demers ces deux analyses traduisent l'évolution du backpacking, « l'institutionnalisation progressive d'une pratique autrefois marginale ». Mais le backpacker partage toujours les valeurs prônées par le drifter. Ainsi, J-C. Demers voit davantage dans le backpacking une culture en soi qu'une contre-culture en opposition à un consumérisme dénaturant la notion d'authenticité. Cet article permet d'étoffer l'idée d'une culture du backpacking comme celle d'un groupe social en y intégrant l'idée de norme.

DEMERS J-C., « Pour une typologie de l'expérience backpacker », Papiers du CEIC, 2011

Dans cet autre article, J-C Demers construit une typologie des backpackers. Cette typologie se structure autour d'un axe identitaire et d'un axe relatif à la notion d'authenticité. L'axe de l'identité opère des différenciations entre les backpackers suivant l'objectif personnel qu'ils trouvent dans le voyage et suivant les rapports de continuité ou de rupture avec l'avant et l'après voyage. L'axe de l'authenticité marque des distinctions davantage sur la pratique : la recherche de simplicité, le rapport aux autres backpackers (la recherche d'admiration par exemple), le degré auquel est poussée cette pratique. Ainsi, il identifie plusieurs profils de backpackers. Cela nous permet de prendre la mesure de la diversité de ce mode de vie aussi bien en ce qui concerne les motivations que les pratiques. Cet article permet aussi d'identifier plusieurs rapports à la société que peuvent entretenir les backpackers.

COHEN S., « Lifestyle Travellers. Backpacking as a way of life », Annals of Tourism Research vol. 38 n°4, 2011, pp.1535-1555

Cet article de S. Cohen permet de bien faire la distinction entre un backpacking de courte de durée, qu'il réserve aux « ***backpackers tourists*** » et un backpacking de longue durée pratiqué par les « ***lifestyle travellers*** ». A la différence des ***backpackers tourists***, les ***lifestyle travellers*** adopteraient cette pratique sur le long-terme, alternant durant plusieurs années entre des voyages longs (six mois ou plus) et des périodes courtes de travail. L'enquête menée par S. Cohen l'amène à caractériser ceux qu'il appelle les ***travellers*** : des individus qui construisent leur identité autour du voyage et aspirent à continuer à voyager. Ils ont pu adopter ce mode de vie en rupture avec leur vie d'avant ou bien cultiver cette aspiration depuis l'enfance. Ainsi, cet article permet de donner des premiers éléments d'analyse de ce mode de vie à partir d'une enquête déjà réalisée.

Evolution dans le temps du backpacking

PARIS C. M., « Flashpackers : an emerging sub-culture ? », Annals of Tourism Research vol. 39 n°2, pp. 1094–1115, 2012

L'article de Cody Morris Paris a l'intérêt de présenter une nouvelle figure du backpacker plus récente. Le terme de « flashpackers » désigne les individus pratiquant le backpacking tout en ayant un recours important aux NTIC, notamment par l'utilisation d'appareils mobiles. Ils sont généralement plus vieux que la moyenne des backpackers et disposent de revenus plus élevés. Les flashpackers se retrouvent en même temps dans la catégorie des backpackers et des nomades digitaux, ces individus qui vivent sans attache territoriale et travaillent n'importe où grâce à l'utilisation des technologies mobiles. Les flashpackers peuvent être considérés comme faisant partie d'une nouvelle élite hypermobile à la fois mentalement, physiquement et virtuellement. Les flashpackers seraient les créateurs et les explorateurs des espaces virtuels du backpacking comme l'ont été avant eux les drifters identifiés par E. Cohen avec les espaces physiques. Le développement des nouvelles technologies a radicalement modifié l'expérience du backpacking. Cody Morris Paris donne une perspective historique à l'analyse du backpacking en faisant le lien entre évolutions techniques et évolutions des pratiques du voyage de longue-durée.

VACHER L., BOULLOSA-JOLY M., LALLEMAND S., « Quoi de neuf chez les routards ? », Téoros 32-1, 2013

Cet article a l'intérêt de retracer l'historique de la figure du routard, pendant français du backpacker : depuis les jeunes aristocrates anglais du XIXème siècle, en passant par les beatniks américains des années 1940-1950 et les back-

packers australiens d'origine britannique, jusqu'à la jeunesse occidentale riche des Trente Glorieuses, pacifiste, qui dans les années 1965-1970 est curieuse de découvrir le monde. Ces jeunes vont progressivement proclamer leur mépris de la propriété privée et leur refus du travail routinier. Ils accordent une importance croissante aux rencontres éphémères sur la route, et décroissante aux liens familiaux. Les auteurs montrent le changement de regard sur cette population : réprobateur dans les années 1970, il devient bienveillant en 1980 notamment avec le développement d'une offre d'hébergement réservée. Leur analyse revient également sur l'impact des évolutions en matière de transport et de télécommunication, notamment le développement de la pratique du tour du monde. Le recours à internet particulièrement autorise une forme d'immédiateté qui modifie la pratique du voyage, et permet l'apparition de nouvelles offres d'hébergement comme le couchsurfing. Cet article permet donc de comprendre le cheminement dans le temps qui a façonné les backpackers d'aujourd'hui.

Les travaux universitaires sur les backpackers ne manquent pas. La sociologie et l'anthropologie se sont saisies de cet objet d'étude à partir des années 1970 à travers notamment la figure du drifter. Par la suite, les recherches pour le secteur touristique sont venues renforcer la connaissance de ce groupe. D'après E. Cohen, dans les années 1970, le drifter est considéré comme un individu déviant. Le voyage est pour lui une quête d'identité en opposition avec le confort moderne.

A la fin des années 1990, le terme de backpacker apparait. Le backpacker partage avec le drifter la recherche d'une identité dans le voyage et d'une forme d'émancipation. Il dénonce la société de consommation, et refuse de participer au tourisme de masse. Mais le backpacker court le risque d'alimenter à son tour l'industrie touristique qu'il rejète. Il s'éloigne alors de l'idée d'authenticité pourtant objet de sa quête initiale. Certains auteurs le voient ainsi comme la figure du narcissisme et de l'aliénation contemporaines. Selon J-C. Demers (2012) cette ambivalence traduit l'évolution du backpacking, « l'institutionnalisation progressive d'une pratique autrefois marginale ». A partir des années 1980 et surtout 1990, une offre d'hébergement destinée spécifiquement aux backpackers se développe, ces routards qui étaient jusqu'alors mal vus par les pays qu'ils visitaient sont intégrés au secteur touristique. Cependant, malgré ces apparentes contradictions, les valeurs du drifter d'hier (notamment l'ascétisme matériel et l'autonomie) restent toujours revendiquées par le backpacker d'aujourd'hui, ce qui fait dire à J-C. Demers que le backpacking peut être considéré comme une culture en soi, ayant ses valeurs et ses codes propres. Selon lui, le backpacking ne serait pas une contre-culture en opposition à un consumérisme dénaturant la notion d'authenticité, mais une pratique en rapport avec les principales institutions des sociétés occidentales qui valorisent elles-mêmes l'épanouissement d'une identité authentique. Dès 2003, A. Sorensen parle d'une culture du backpacking. Cependant, on note qu'il décrit à l'époque des individus réalisant des voyages d'une durée de deux mois et demi (seuil de différenciation avec les touristes) à un an et demi. Le backpacking est alors une expérience transitoire. En 2011 et 2012, lorsque J-C. Demers et S. Cohen écrivent, ils comprennent dans leur étude des individus qui aspirent à ne jamais cesser de voyager. S. Cohen distingue ainsi les *backpackers tourists* et les *lifestyle backpackers* qui alternent durant plusieurs années entre des voyages longs (six mois ou plus) et des périodes courtes de travail qui n'ont qu'une valeur utilitaire.

A partir des années 2000, la pratique des backpackers évolue fortement, en lien notamment avec le développement des modes de transport et de télécommunication. Le tour du monde complet ou partiel devient de plus en plus populaire parmi les jeunes. Le recours à internet autorise une certaine immédiateté qui modifie la pratique du voyage.

Ainsi ces dernières années, on voit apparaître le flashpacking qui désigne une forme de backpacking incluant une utilisation importante des NTIC. A la fois backpackers et nomades digitaux, les flashpackers sont généralement plus vieux que la moyenne des backpackers, disposent de revenus plus élevés et ont adopté ce mode de voyage par choix et non par nécessité. Ils représentent une part croissante des backpackers, 20% des backpackers enquêtés par C. M. Paris (2012). Le développement des nouvelles technologies a généré la virtualisation de la culture du backpacking et ainsi des évolutions fondamentales dans le rapport des backpackers à l'espace et la construction de leur identité.

Le travail de Célia Forget donne une description de la pratique du RVing aux Etats-Unis, entre nomadisme et sédentarité. Elle se concentre sur les RVers à plein temps dont le nombre est estimé à trois millions dans les années 1990 en Amérique du Nord. L'étude révèle que les RVers proviennent en majorité du nord du territoire nord-américain, et se rendent dans les états américains du sud durant l'hiver. Elle permet de dessiner un profil socio-économique des RVers : aussi bien hommes que femmes, souvent en couple parfois avec enfants. Toutes les classes sociales sont représentées avec une surreprésentation de la classe moyenne. La majorité d'entre eux a plus de 50 ans et, surtout, la plupart sont retraités. Cet article a l'intérêt d'expliquer le développement historique de ce mode de vie aux Etats-Unis en lien avec les évolutions techniques et sociales.

FORGET C, « Rencontre avec un nomade moderne : le full-time RVer », Ethnologies vol. 27 n°1, 2005, pp. 103-130

Rving : snowbirds, grey nomads et migrations saisonnières franco-marocaines

Depuis leur apparition dans les années 1950, les RVers, Recreational Vehicle Users en anglais, ont fait l'objet de travaux de recherche de plus en plus nombreux à mesure que leur nombre augmentait. Le RVing consiste à vivre dans un véhicule récréatif (camping-car, camion aménagé…). Il devient un mode de vie quand il est pratiqué à plein temps. La recherche sur le sujet provient essentiellement des Etats-Unis et de l'Australie, là où s'est développé le RVing en priorité.

L'article de A. Hardy et U. Gretzel propose de penser le RVing comme une culture en soi qui comprend une attitude et un jargon propre. Le RVing représente un mode de vie qui offre liberté, flexibilité et camaraderie tout en profitant du confort d'une maison. Un autre apport de leur recherche et de relier le RVing et le backpacking en montrant que le RVing peut être l'évolution du mode de vie des campeurs et des backpackers qui recherchent davantage de confort en vieillissant. Cette évolution se poursuit au sein du mode de vie RVer par l'acquisition de véhicules plus spacieux. Le choix de ce mode de voyage répond à une volonté d'être libéré de toutes contraintes, notamment temporelles, et de ne pas avoir besoin de prévoir en avance. Il ré-

HARDY A., GRETZEL U., « Why we travel this way. An exploration into the motivations of recreational vehicle users », Drive Tourism, Trends and emerging markets, édité par Bruce Prideaux et Dean Carson, Routledge, Advances in Tourism, 2011, pp. 194-209

pond aussi à une envie de profiter de la vie, de prendre du temps pour soi après avoir consacré plusieurs années à ses enfants et ses parents, de dépenser l'argent durement gagné durant cette vie. Cet article permet notamment de comprendre en quoi les RVers forment une communauté aux Etats-Unis, qui se retrouvent lors de rallies.

HARDY A., GRETZEL U, « Touring North America in Homes on Wheels: an exploration of the recreational vehicle (RV) market in British Columbia », National Laboratory for Intelligent Systems in Tourism, Department of Recreation, Park & Tourism Sciences, Texas A&M University, 2007

Dans cet article, A. Hardy et U. Gretzel précisent leur description des RVers amércains en distingant RVers « individuels » (***individual roamers***) et RVers « communautaires » (***community builders***). Cet article développe davantage l'idée d'une communauté. Selon la lecture des auteurs les RVers « communautaires » seraient un sous-groupe de l'ensemble des RVers. Ces RVers communautaires se déplacent en groupe, on parle de « caravanes ». Par rapport aux RVers individuels, ils accordent plus d'importance au confort de leur véhicule et préfèrent les voyages très planifiés vers des lieux touristiques. L'analyse menée par les deux auteurs met en lumière la relative hétérogénéité au sein des RVers entre des individus plus solitaires tournés vers l'aventure et d'autres qui privilégient un mode de vie en communauté plus rassurant.

MATTINGLY G., « Individualistic Roamers or community builders? Differences and boundaries among RVers », Faculty of Mississipi State University, Deparment of Sociology, décembre 2005

G. Mattingly apporte une analyse plus fine encore des distinctions internes à la sous-culture RVers. Cet article permet de relativiser le caractère marginal du mode de vie des RVers par rapport à une norme sociale. D'après Mattingly, s'il est vrai que certains RVers revendiquent leur liberté en opposition à la société de consommation, beaucoup apprécient justement le confort associé au RVing et la possibilité de pouvoir se déplacer avec ses possessions matérielles. Il s'agit d'un groupe hétérogène divisé en plusieurs sous-groupes aux limites dessinées et reconnues par les RVers eux-mêmes. Les RVers se différencient selon leur profil socio-économique, selon leur pratique du RVing (courte, longue, occasionnelle, régulière, à plein temps) et selon leur degré d'investissement dans le mode de vie du RVing (évalué pour beaucoup par le type de véhicules et notamment son prix). Les différences de classes sociales entre les RVers transparaissent aussi à travers les RV parks utilisés. Ainsi, certains parcs « huppés » sont fréquentés uniquement par des RVers aisés ayant souvent fait des études supérieures et sont évités par les RVers de classes sociales plus modestes. Mattingly souligne le paradoxe entre une certaine indépendance des RVers et la recherche d'une forte sociabilité avec leurs pairs, qui pour certains se rapproche d'une logique grégaire. Cette description fine du mode de vie des RVers aux Etats-Unis sous toutes ses facettes est intéressante pour aborder l'étude de ce mode de vie itinérant en Europe.

Snowbirds et grey nomads

ONYX J., LEONARD R., « Australian Grey Nomads and American Snowbirds: Similarities and differences », The Journal of Tourism Studies, vol. 16, n°1, mai 2005, pp. 61-68

Les auteurs montrent que le phénomène du RVing est également très répandu en Australie mais que les RVers australiens ont une pratique et une conception différente de ce mode de vie par rapport aux RVers américains. Grey nomads australiens et snowbirds américains semblent avoir des pratiques similaires : individus âgés, souvent retraités, voyageant sur une longue durée dans un véhicule récréatif qui leur sert en même temps de logement. Cet article permet d'ailleurs de souligner que le développement de ce mode de vie est fortement lié au vieillissement de la population et au départ de plus en plus précoce à la retraite. Selon les auteurs, les snowbirds américains ont une pratique beaucoup plus tournée vers la communauté et les activités touristiques que les grey nomads australiens qui voyagent majoritairement seuls ou en couple, refusent catégoriquement d'être organisés et préfèrent les lieux isolés. Selon J. Ony et R. Leonard, les grey nomads australiens sont essentiellement motivés par un désir de liberté, d'émancipation vis-à-vis de la bureaucratie. Cette différence entre les pays est là encore intéressante dans la perspective d'analyser un mode de vie du même ordre dans un contexte européen différent.

VIALLON, P. « Retired Snowbirds », Annals of Tourism Research vol. 39 n°4, 2012, pp. 2073–2091

Il existe encore peu de recherches sur le phénomène de RVing en France et plus largement en Europe. Pourtant un nombre croissant de retraités européens, et particulièrement français, migrent de façon saisonnière sur la côte marocaine afin de passer l'hiver dans un climat plus doux. P. Viallon a le mérite de fournir une description de ces RVers français : des jeunes retraités en bonne santé venant majoritairement de zones rurales, bénéficiant de revenus assez importants qu'ils souhaitent utiliser pour passer l'hiver au soleil. L'auteur fait remonter le début de ce phénomène aux années 1990 et y voit le produit de la politique française mise en place depuis les années 1980 de départ anticipé à la retraite pour remédier au chômage. D'après son étude, les RVers français s'intéressent peu aux lieux touristiques mais apprécient les paysages et la mer. Ils restent majoritairement entre deux et trois mois, ne bougent quasiment pas durant cette période et reviennent chaque année au même endroit. Ils apprécient le RVing pour le confort et la flexibilité qu'il apporte, mais aussi beaucoup pour la proximité avec la nature. Ainsi, les snowbirds français se différencient aussi bien des snowbirds américains que des grey nomads australiens. De plus, le caractère transnational de cette mobilité crée une rencontre culturelle propre à l'expérience des RVers français. L'article de P. Viallon permet de récolter des premiers éléments d'analyse de ce mode de vie pratiqué par des français.

Le RVing désigne un phénomène né aux Etats-Unis dont le développement n'a cessé de s'accélérer depuis les années 1950. Il consiste à vivre dans un véhicule récréatif et à arpenter un territoire dans un but de loisir (l'acronyme anglais RV pour *recreational vehicle* a donné les termes RVing et Rver). De nombreux chercheurs font remonter les origines de cette pratique aux Etats-Unis aux roulottes des anciens pionniers. Par la suite, l'invention de la *motorhome* entre autres facteurs a largement contribué à sa popularisation. La population des RVers a été largement étudiée au début des années 1990, notamment pour le compte

des industries automobiles. Dans les années 2000 on constate un nouveau regain d'intérêt de la sphère universitaire pour ce phénomène. Les chercheurs s'intéressent particulièrement aux RVers qui adoptent ce mode de voyage à plein-temps et l'érigent ainsi au rang de mode de vie. Ces hommes et femmes voyagent souvent en couple et parfois avec enfants. lls sont en majorité âgés de plus de 50 ans et très largement retraités. Durant l'hiver, ils migrent depuis la snowbelt nord-américaine vers les états du sud des Etats-Unis, ce qui leur vaut la dénomination par les chercheurs de « snowbirds ».
Pour A. Hardy et U. Gretzel (2005 et 2007), le RVing constitue une sous-culture avec ses codes propres. Il représente un mode de vie qui offre liberté, flexibilité et camaraderie tout en profitant du confort d'une maison. De plus, ce mode de vie semble être l'évolution temporelle du mode de vie des backpackers. Il répond à une envie de liberté d'une part, et à une envie de profiter de la vie d'autre part, après avoir consacré plusieurs années à ses enfants et ses parents. Les RVers peuvent voyager de façon indépendante ou en groupe, sous forme de « caravanes ». Les RVers en caravane constituent un sous-groupe de jeunes retraités plus aisés que la moyenne des RVers et qui recherchent un mode de voyage social et rassurant à travers l'appartenance à une communauté. De manière générale, de nombreux RVers américains choisissent de se rendre dans des aires de camping où ils pourront rencontrer d'autres RVers.
Selon Jenny Onyx et Rosemary Leonard (2005), c'est précisément cette dimension « grégaire » et ce goût pour le voyage organisé et touristique qui distinguent les « grey nomads » australiens des « snowbirds » américains.

Par ailleurs, en 2005, lorsque C. Forget analyse le RVing américain, elle souligne que celui-ci se pratique au sein du territoire nord-américain et donc limite les différences culturelles. En 2012, lorsque Philippe Viallon décrit les RVers français, le phénomène est tout autre. Les snowbirds français sont une nouvelle population de jeunes retraités en bonne santé souhaitant passer l'hiver au soleil sur les côtes marocaines. Durant les deux ou trois mois qu'ils passent au Maroc, ils « ne font rien de spécial » et mènent leur vie habituelle indépendamment de l'industrie touristique, ce qui les distingue fortement des snowbirds américains.

Ces différentes formes de migrations saisonnières en véhicules récréatifs depuis les zones froides vers des climats plus doux qu'elles soient intra-nationales ou transnationales, individuelles ou collectives, connaissent un développement croissant qui devrait encore s'accélérer avec le développement des NTIC. Elles interrogent les politiques publiques pour qui le nomadisme représente encore aujourd'hui une pratique déviante par rapport à la norme.

Nomades digitaux et coworking : comment les nouvelles technologies permettent-elles l'apparition de nouvelles manières de travailler ?

Les NTIC et leur développement transforment les manières de travailler et les modes de vie en général. Elles estompent les frontières entre vie privée et vie professionnelle et permettent de s'affranchir de la présence physique grâce à toutes les possibilités de connexions virtuelles. Les personnes qui ont adopté ces nouvelles manières de travailler et de vivre s'appellent les nomades digitaux.

DE GOURNAY C., « En attendant les nomades, téléphonie mobile et modes de vie », Réseaux n°65 Paris, 1994, pp. 9-25

L'article porte sur les communications mobiles et leur implication dans l'apparition de modes de vie plus nomades. Selon l'auteur, la télécommunication, n'ayant pas supprimé le besoin de se déplacer, est aujourd'hui au service des transports. Les néonomades sont souvent des professionnels de la communication (yuppies, jet society, négociateurs …), cadres astreints à une circulation intense. Dans le contexte actuel où les exclus du travail sont aussi pénalisés par une localisation précaire (le problème du logement), les systèmes mobiles acquièrent ainsi un autre sens en devenant une « adresse » virtuelle permettant de maintenir le contact avec le monde, pour des gens privés d'adresse fixe. C'est dans cette mesure que la technique nomade n'est plus tout à fait un outil mais une arme, pour trouver sa place, pour inventer son territoire et son terrain d'activité.

MEYROWITZ J., « Global nomads in the digital veldt » in NYIRI K., Mobile democracy: essays on society self and politics, Passagen Verlag, Vienne, 2004, pp. 91-102

L'auteur analyse le rôle des communications mobiles et des médias, permettant des formes de connections possibles entre les hommes. Sa thèse est que l'on entre dans une période de globalisation et de connexion sans fil mais qu'on effectue à la fois un retour en arrière aux plus anciennes formes de liens humains : le nomadisme. Selon l'auteur nous devenons donc des « *global nomads* ». Les sociétés anciennes se caractérisaient par une dépendance à la proximité physique des autres personnes du clan pour chasser et cueillir. D'un point de vue comportemental, nous sommes revenus à des aspects de la vie nomade des sociétés anciennes, nous avons du mal à séparer les sphères professionnelles et privées. Les différences spatiales et temporelles entre nos différentes tâches s'estompent : avec un téléphone ou un ordinateur il est possible de faire nos courses, payer nos factures, faire nos devoirs, communiquer, travailler, rencontrer des étrangers, simultanément. Selon l'auteur, une part grandissante de nos interactions se déroule via les médias électroniques et la présence physique n'est donc plus essentielle.

MORISET B., « Tiers lieux de travail et nouvelles territorialités de l'économie numérique : les espaces de coworking », SET-CNRS, Pau, 2011

Pour l'auteur, la numérisation de l'économie entraîne une multiplication des tâches de traitement de l'information, et des métiers associés à la manipulation de cette information. Or, la multiplication des points d'accès fixes ou sans fil à internet, et la puissance et la versatilité croissante de l'informatique mobile (PC portable, «smartphone», tablette, clé 3G, réseau privé), apportent une quasi-ubiquité informationnelle aux « manipulateurs de symboles » (Reich, 1991) ou à la « classe créative » (Florida, 2002). Un nombre croissant d'individus est en mesure de travailler partout et à tout moment, en se connectant par les dispositifs évoqués ci-dessus à ce méta-réseau informationnel qu'est internet. Selon l'auteur, pour satisfaire les besoins des télétravailleurs nomades, ou de ceux qui ne peuvent pas ou ne veulent pas travailler à leur domicile, on a vu émerger des espaces dédiés dits « tiers-lieux de travail », par opposition aux premiers et seconds lieux que sont, respectivement, le domicile et le bureau.

TOWNSEND A., « Seoul searching, cybernomads and the ubiquitous city », Receiver, n°13, 2005

L'auteur étudie de manière générale les télécommunications à Seoul qui est, selon lui, la ville du monde où les technologies de télécommunications sont les plus avancées. La connexion internet est la plus rapide, la couverture 3G est étendue, le wifi public est présent dans de nombreux endroits, le réseau mobile est

puissant etc… La cyberculture de Séoul est donc très sophistiquée. Le gouvernement participe à la mise en place de cette culture : il encourage le développement des technologies sans fil et c'est grâce à lui que la cyberculture s'étend largement.

O'BRIEN M., « Fiding a home for the " digital nomad " », Ephemera Journal n°15, 2011

La thèse de l'auteur est que la limite entre l'utilisation des TIC pour le travail ou les loisirs s'estompe. Des nomades digitaux utilisent les espaces publics pour travailler grâce aux TIC. L'auteur montre par exemple l'utilisation nouvelle des cafés avec internet, le wifi, qui deviennent aussi des espaces de travail. Selon lui, les cafés sont remplacés par des espaces de coworking permettant des interactions sociales. Sa définition du coworking est la suivante : un travail sur ordinateur, de manière indépendante dans un lieu partagé par d'autres utilisateurs où on loue un bureau, dans un environnement similaire à un café, c'est à dire détendu. Le fait que de plus en plus de personnes travaillent dans des cafés révèle, pour l'auteur, une rupture du lien social initialement permis dans ces lieux. En même temps que les TIC évoluent, nos modes de vie changent aussi ainsi que la manière dont on envisage le travail. De nos jours, on perçoit une augmentation du travail immatériel et individuel. Différents termes pour qualifier ces nouveaux travailleurs recoupent les mêmes réalités : « *digital nomads* », « *digital bohème* », « *creative class* ». Ils sont souvent mal perçus, et menaçant l'ordre du travail actuel.

En 1997, un livre intitulé « Digital Nomad » est écrit par T. Makimoto et D. Manners, il identifie surtout des cadres d'entreprises, c'est la première apparition du terme « nomade digital » dans la littérature scientifique. Les nomades digitaux, sont des personnes ne travaillant plus seulement chez elles, dans des cafés ou des espaces de coworking. Ils se déplacent en permanence et parcourent la planète. Ils peuvent être chercheurs, développeurs, architectes, designers, publicistes, journalistes, consultants, artistes, écrivains, créateurs d'entreprise, analystes, ingénieurs, juristes... Certains auteurs les qualifient « d'élite numérique » ou « classe créative » (Florida).

Le terme « nomade digital » englobe une notion de mode de vie et de mode de travailler. Le mode de vie des nomades numériques est minimaliste : convergence entre mobilité permanente et aspiration à la frugalité, la possession matérielle représente pour eux un fardeau. Leur statut ne dépend plus de l'acquisition de biens ou d'un capital social, ce qui importe sont les expériences. Leur réussite sociale se mesure au nombre de lieux ou ils ont vécu et à la satisfaction qu'ils tirent de leur projet de vie. Le mode de vie qu'ils adoptent, en lien avec leur façon de travailler, doit leur apporter un épanouissement personnel.

Pour se développer, ce mouvement s'est appuyé sur des outils permettant de s'affranchir du lieu fixe. Les outils de travail ont évolué, on peut maintenant tout faire par ordinateur portable ou tablette. Pour collaborer avec leurs équipes ou collègues ils utilisent Skype, Cloud, Google hangouts… Leur travail est axé sur des projets et sur l'autonomie grâce à des contrats free lance. Il leur est donc possible d'organiser leur vie indépendamment d'un poste de travail physique. Récemment la tendance se développe, de nouveaux courants de nomades numériques apparaissent, qui ont leurs propres réseaux sociaux, annuaires et guides de vie.

La question de la birésidentialité est traitée par de nombreux travaux sociologiques, et nous avons eu des difficultés à faire un tri entre les articles que nous avions à lire. Les articles traitaient principalement des contraintes familiales et de la dimension genrée de la birésidentialité dans les familles (Bonnet, Collet, et Marine, 2006 ; Bunker, Zubek, Vanderslice et Rice, 1992). D'autres articles décrivent plus précisément le phénomène. Cette thématique reste néanmoins assez bien documentée.

BONNET E., COLLET B., MAURINES B., « Les carrières familiales de cadres nomades bi-résidentiels », in Colloque international de Durban, AIS - Comité de recherche Sociologie des groupes professionnels CR 52, France, 2006

Ce premier article parle des arrangements familiaux inhérents à la birésidentialité. Des changements dans la vie personnelle induisent des changements dans la vie familiales et inversement. L'étude a porté sur des couples de 25 à 60 ans, où l'un des deux conjoints est absent une ou plusieurs nuits chaque semaine pour des raisons de travail. L'étude démontre qu'il y a une tension entre le « je » et le « nous ». Cette situation demande de trouver un équilibre entre les ambitions professionnelles et familiales des deux conjoints, qui sera sous tension dans la durée. Ces situations familiales font l'objet d'une négociation plus ou moins grande selon les couples et les situations professionnelles et familiales. Malgré tout, la femme est le plus souvent le membre du couple consacrant le plus de temps à la vie domestique.

BUNKER B., ZUBEK J M., VANDERSLICE V J., et RICE R W. « Quality of Life in Dual-Career Families: Commuting versus Single-Residence Couples », Journal of Marriage and Family 54 (2), 1992.

Cet article montre que la birésidentialité n'est pas un poids pour tout le monde. On reconnait généralement que la double-résidence est difficile à vivre pour les couples, qui sont en attente de pouvoir résider ensemble la semaine entière. Pourtant, la double-résidence peut garantir un meilleur épanouissement personnel et professionnel du côté du double-résident au moins. La personne ayant quitté le domicile en semaine n'a pas à supporter le poids de la vie familiale. L'échantillon de l'enquête comprend un tiers de chercheurs, un tiers de managers et un tiers d'autres professions. Elle prend en compte 90 double-résidents et 133 personnes vivant au même endroit toute la semaine, et cherche à effectuer des comparaisons. L'enquête n'a pas fait émerger d'importantes différences de stress et de satisfaction, suivant que le ménage soit double-résident ou non, étonnamment.

COULEAUD N., DECONDE C., SAGOT M., ROGER S., et VIROT P., « La double résidence concerne surtout des jeunes et des retraités parisiens », Insee Ile-de-France, Insee Analyses Ile-de-France n°12, février 2015

Dans cet article l'auteur donne les caractéristiques des double-résidents à Paris et en France. Il permet de comprendre qui sont ces ménages double-résidents aujourd'hui en France. A Paris, la double-résidence concerne majoritairement les jeunes adultes ainsi que les retraités. Partager son temps entre deux logements concerne un quart des parisiens, mais seulement 14% des Franciliens et moins d'un Provincial sur 10. La bi-résidence à Paris est plus forte en période d'études et au début de la vie professionnelle ainsi qu'après la vie active, mais pour des motifs différents. Les moins de trente ans maintiennent un lien avec leur famille tandis que les plus de soixante ans utilisent cette double-résidence pour leurs vacances et leurs loisirs. Si les Franciliens recherchent avant tout un cadre de vie agréable en Province pour se détendre, c'est le travail qui motive principalement les Provinciaux qui ont un autre logement en Ile-de-France. L'Ile-de-France est la région d'accueil de 214 000 provinciaux, soit seulement 6% des bi-résidents de Province. Des caractéristiques socio-démographiques influent sur la pratique ou non de la double-résidence par les couples. Un propriétaire de son logement a plus de chances d'être double-résident. De même, un cadre a 70% de chances de plus qu'un ouvrier d'être double-résident.

KAUFMAN, V., « Pendulaires ou bi-résidentiels en Suisse : un choix de vie ? », in ATHIER J-Y., BONVALET C., LEVY J-P. (dir.), Elire domicile. La construction sociale des choix résidentiels, Presses Universitaires de Lyon, 2010, pp.169-184

La mobilité traduit une évolution des rapports à l'espace et au temps, qui dépendent de formes spécifiques de capital social. La pendularité ou la bi-résidentialité sont des produits de types de capital social face à un élargissement des possibles en matière d'affranchissement des distances. L'étude repose sur 21 entretiens menés dans les grandes agglomérations suisses, avec 7 birésidentiels et 14 pendulaires de longue distance. Le choix de ne pas déménager repose le plus souvent sur une bi-activité à l'intérieur du couple et par une précarité professionnelle. Le fait de choisir la pendularité longue distance plutôt que la bi-résidentialité repose en partie sur des attaches sociales et spatiales. Les pendulaires de longue distance sont le plus souvent des sédentaires. Leur capital social est dit de type « chaîne », car ces personnes ont des liens sociaux forts et des relations familiales étroites. Les bi-résidentiels et les personnes mobiles ont un réseau et des attachements aux lieux multiples. Leur capital social semble être davantage de type « pont ». La bi-résidence est favorisée car elle permet la pratique d'une autre culture et d'une autre langue. Certaines formes sociales sont abandonnées, mais non regrettées.

VIGNAL C., « Devenir " célibataire géographique " ? », Cahiers du Genre n°41, 2006, pp.139-57

Dans cet article l'auteur donne à voir les doubles-résidents dans le cadre de ménages relativement pauvres. Alors que la double-résidence concerne dans les représentations communes les franges les plus aisées de la population, Cécile Vignal examine les choix de ménages relativement pauvres et les déterminants de ces choix face à une opération de délocalisation d'une usine de câbles située à Laon, en Picardie. La production de cette usine a été délocalisée à Sens, en Bourgogne, en 2000. Les salariés ont dû choisir entre le licenciement, le déménagement définitif en Bourgogne ou une période probatoire de double-résidence pendant six mois. Les trois-quarts des salariés ont finalement opté pour le licenciement. Les analyses de Cécile Vignal révèlent que le choix ou non de la double-résidence est sociologiquement différencié. L'enquête a montré que les femmes (22% contre 28%) et les salariés les moins qualifiés ont moins souvent accepté la mutation que les hommes et les salariés qualifiés. 40% des techniciens ont finalement déménagé contre seulement 25% des ouvriers. L'enquête montre également que l'ancrage local des familles les plus défavorisées est très fort et constitue le frein principal à la mobilité résidentielle.

La double résidence, un choix libre de tout déterminisme ?

La double-résidence est un phénomène répandu en France, quoiqu'inégalement réparti. Partager son temps entre deux logements concerne un habitant de la Province sur dix contre un Parisien sur quatre. Cette bi-résidence est plus forte en période d'étude, au début de la vie professionnelle, ainsi qu'après la vie active. Les motifs sont néanmoins différents : maintien des liens avec la famille pour les moins de trente ans, loisirs et vacances pour les plus de soixante ans (Insee, 2015). La double-résidence peut donner lieu à des pratiques différenciées, suivant le lieu de résidence. Ainsi, des personnes âgées parisiennes utilisent uniquement leur voiture dans leur résidence secondaire, alors qu'ils empruntent presque exclusivement les transports en commun à Paris (Espinasse, 2012). Si la double résidence au titre des loisirs est importante, le cas des actifs bi-résidentiels est plus emblématique. L'arbitrage menant à la double-résidence peut donner lieu à des conflits conjugaux et est le résultat de négociations et d'accords tacites (Bonnet, Collet, Maurines, 2006), qui révèlent souvent une hiérarchie dans le couple. Cécile Vignal analyse les arbitrages menant au choix d'une double-résidence temporaire dans le cadre d'une opération de délocalisation. Elle montre que ces choix dépendent de la catégorie socioprofessionnelle et des caractéristiques du ménage (présence ou non d'enfants, place de la femme) (Vignal, 2006). Les femmes et les couples propriétaires ont ainsi moins souvent accepté la mutation. Une fois choisie, la double-résidence pour des raisons professionnelles est souvent perçue comme source de souffrance. Pourtant, une étude américaine montre que les modes de vie induits peuvent être positivement vécus par les double-résidents, qui déclarent avoir une vie moins chargée puisqu'ils n'ont pas à s'occuper

de leur vie familiale en semaine. L'épanouissement de soi dans le travail, résultat d'un choix déterminant, participe également d'une perception positive de la double-résidence (Bunker, Zubek, Vanderslice, Rice, 1992). Une typologie des différents vécus de la double-résidence pour motifs professionnels a été réalisée par Estelle Bonnet, Beate Collet et Béatrice Maurines. Elles identifient trois manières de vivre cette double résidence. Les auteurs forgent le concept de « carrière familiale », conçu comme l'interaction des événements de la vie conjugale et familiale avec la carrière professionnelle de chacun des conjoints. Ces trois manières de vivre la situation de double résidence sont : « la cité par projet », où le couple s'épanouit en structurant sa vie autour de cette double-résidence, chaque membre du couple gérant sa vie individuellement, la « cité industrielle », où le couple subit la double résidence et réagit en séquençant davantage l'espace-temps entre vie familiale et vie professionnelle, et enfin les couples qui souhaitent mettre leur vie familiale au centre et dont l'épanouissement est entravé par cette double-résidence (Bonnet, Collet, Maurines, 2006).

LARGIER A., « Le télétravail. Trois projets pour un même objet », Réseaux n°106, 2001, pp. 201-229

Le télétravail est un concept né il y a plus de 30 ans, bien qu'il ne se soit pas autant développé qu'on ne l'aurait cru, du moins dans la forme du télétravail à domicile. Mais le télétravail est un objet difficile à cerner et à définir, tant il renferme des réalités multiples qui coexistent. Il y a le télétravail indépendant ou salarié, nomade ou fixe, à domicile ou dans des télécentres… Mais dans toutes les définitions possibles, il existe deux invariants : le télétravail s'inscrit dans un rapport à la distance et à l'usage des NTIC. Dans une définition où il permettrait l'amélioration des conditions de vie, le télétravail est perçu comme un moyen de resserrer les liens familiaux ou encore de retourner à la nature. Il peut également être pris comme un moyen de redynamiser les espaces ruraux en y créant de l'emploi. Le télétravail est aussi une nouvelle forme d'organisation du travail qui permet de se dégager des contraintes géographiques et temporelles en utilisant les réseaux de télécommunication. Le télétravail change ainsi les conditions de vie, les rapports sociaux privés et professionnels. C'est également la possibilité de travailler n'importe où et n'importe quand. Cet article nous permet ainsi de poser la définition du télétravail.

Télétravail : en quoi le télétravail peut-il changer les rapports aux lieux et au temps ?

Dans le cadre de cette étude nous avons pensé que le télétravail pourrait être une approche intéressante, dans la mesure où un nouveau rapport au travail peut avoir des conséquences sur les déplacements quotidiens. S'il existe une littérature scientifique sur le télétravail et ses conséquences dans l'organisation sociale du travail et sur ses retombées économiques potentielles pour les territoires, finalement la question des conséquences sur les déplacements des télétravailleurs n'est pas vraiment abordée.

MONOD J., DE CASTELBAJAC P., « Voies économiques de l'aménagement du territoire », L'aménagement du territoire , Presses Universitaires de France édition Que sais-je ?, 2012, pp. 40-82

Quelques lignes de cet ouvrage général sont consacrées au télétravail en France. L'auteur distingue deux types de télétravailleurs. Ceux qui travaillent au moins un jour par semaine à leur domicile d'un côté. Et de l'autre les télétravailleurs nomades, qui travaillent ailleurs qu'à leur bureau ou domicile, comme par exemple chez un client ou dans les transports. Il montre que la France n'est pas un pays où cette forme de travail est très développée. Les télétravailleurs représentent 7% de la population active (5% nomades, 2% à domicile), contre 17% en moyenne en Union Européenne et 25% aux Etats-Unis. L'auteur explique alors que la diffusion du télétravail est entravée en France par la défiance des partenaires sociaux, hostiles à une modification conséquente des conditions de travail. Cet ouvrage nous donne un aperçu de la diffusion du télétravail en France.

SAJOUS P., « Télétravail à temps complet : la liberté de choisir ses routines. L'action de développement local "Soho solo" », Espace populations sociétés, 2015

Dans cet article l'auteur analyse les routines associées au télétravail. Le télétravail fait l'objet d'un marketing territorial valorisant une forme de déroutinisation, dans l'idée qu'il permet de s'extirper d'une trame quotidienne préalable. Cette dimension du télétravail occupe le fait que le travail soit désormais placé au centre du mode de vie. L'analyse porte sur des télétravailleurs ayant utilisé un dispositif mis en place par le département du Gers, « soho solo », destiné à favoriser l'implantation de télétravailleur sur le territoire. Malgré ce mode de travail novateur, une routine cognitive semble néanmoins s'installer, à travers plusieurs éléments. En premier lieu, la voiture individuelle demeure dominante. Ensuite, l'autonomie spatiale n'empêche pas les télétravailleurs d'avoir des trajets réguliers, qui réinstaurent des routines. Enfin, la mobilité professionnelle répond à un principe de planification et de régularité (déplacements réguliers vers des grandes villes). Le télétravail offre donc l'opportunité de vivre autrement ses activités sociales, de manière flexible et désynchronisée en comparaison avec des formes de travail plus traditionnelles. Néanmoins, le travail est désormais placé au centre du mode de vie, car c'est en fonction des modulations qui lui sont appliquées que le reste de la vie s'organise.

Le télétravail et le travail à domicile correspondent à une volonté de limiter les déplacements liés au travail. Ce mode de travail s'appuie sur les télécommunications, qui remplacent les déplacements domiciles-travail et permettent de travailler à distance. On distingue le télétravail à domicile du télétravail nomade (travail autre qu'au domicile ou au bureau, par exemple chez le client, dans un moyen de transport, tiers-lieux, etc…). Force est cependant de constater que cette forme de travail n'a pas encore trouvé sa place en France, car seulement 7% de la population active est concernée, contre 17% en moyenne en UE et 25% aux USA (Monod J., De Castelbajac P.). Néanmoins, cette demande en télétravail est de plus en plus prise en compte par les politiques publiques, et les équipements qui permettent le travail à distance sont en France de plus en plus nombreux, parfois à l'initiative des services départementaux. Le télétravail peut ainsi prendre place dans des lieux diversifiés. La notion de tiers-lieux désigne les environnements sociaux se distinguant des deux environnements principaux que sont la maison et le travail. Ces tiers-lieux prennent la forme d'espaces partagés qui allient le confort du travail à domicile et la sociabilité du travail en entreprise. Dans le cas du télétravail, les tiers-lieux les plus souvent cités sont les télécentres et les espaces de coworking. Ces espaces naissent en 2005 à San Francisco (Brad Neuberg), avec la « Hat Factory ». Cette tendance correspond à une remise en cause d'une conception du travail fondée sur une organisation pyramidale : aujourd'hui, le travail se fait en réseau et l'organisation du travail doit répondre aux impératifs de rapidité et de flexibilité du marché mondial actuel. Les coworkers prônent les valeurs d'égalité, d'entraide et de partage. Cette mode touche notamment la nouvelle génération de travailleurs indépendants : développeurs, concepteurs, blogueurs, journalistes, architectes, consultants en marketing ou encore auto-entrepreneurs. Le coworking se distingue du travail en télécentre, conçu comme plus individuel, plus segmenté. Les télécentres n'ont pas vocation à fédérer une communauté de travailleurs, mais proposent uniquement les équipements nécessaires au travail connecté (matériel informatique, connexion internet, salles de réunions et de rencontre). Ces lieux intermédiaires, accessibles à pied, en vélo ou en transport en communs permettent de marquer la rupture entre la vie familiale et la vie professionnelle, sans générer de fatigue ni de stress, et favorisent des pratiques de mo-

bilité plus durables que les navettes pendulaires quotidiennes entre les espaces ruraux et la ville. De même, le télétravail est rendu possible grâce au développement d'espaces collaboratifs, appelés aussi plates-formes collaboratives, qui sont des espaces de travail virtuels. Cet outil est de plus en plus utilisé par les entreprises pour permettre la conduite de projets sans la contrainte de la présence physique dans le cadre formel du bureau. Ce système permet d'économiser les coûts de déplacement puisque le travail peut se faire dans tous les lieux reliés à internet. L'espace collaboratif peut prendre la forme d'un blog, d'un site, d'un système de partage de fichiers et tout ce qui se rapporte à l'organisation collective du travail.

Non-motorisation / modes actifs : ne pas avoir de voiture : un choix libre ?

On trouve peu de travaux sociologiques sur les personnes ayant fait le choix des modes actifs. Les seuls travaux sociologiques pouvant être trouvés concernent ceux qui doivent vivre sans voiture et qui peuvent éventuellement en souffrir. Dans la mesure où les personnes qui n'ont pas de voiture sont donc moins dépendantes de modes producteurs de carbone, on peut supposer que ces personnes font davantage usage des transports en commun et des modes actifs et ont donc des modes de vie plus durables. C'est ce qui a justifié d'effectuer des recherches avec des mots-clé tels que « car-free » ou encore « vivre sans voiture ». Ensuite, les recherches ont été élargies aux ressources de l'immobilité plus généralement.

DAVEY J., « Older people and transport: coping without a car », Ageing and Society n°27, 2007, pp. 49-65

Dans cet article l'auteur met en évidence des difficultés qu'ont les personnes âgées à ne pas avoir de voiture, et montre en quoi le fait de ne pas être motorisé peut affecter les capacités psychologiques des personnes âgées. Cet article est réalisé à partir d'une enquête menée par l'Office for Senior Citizens of the New Zealand, sur la base d'entretiens semi-directifs avec 28 couples et 43 personnes seules, dont 14 hommes et 29 femmes. 75% des personnes interrogées vivent dans les principales aires urbaines et seulement 8% en zone rurale. L'étude cherche à comprendre l'impact de la non-motorisation sur l'état physique et psychologique des personnes âgées. Celle-ci montre que ces impacts varient suivant le genre, la santé et les opinions personnelles (degré d'indépendance) des individus. Par exemple, si les hommes finissent souvent par arrêter de conduire suite à des tests, la plupart des femmes décident volontairement d'arrêter de conduire, alors qu'elles le pouvaient encore. 81% des hommes, mais seulement 55% des femmes ont mentionné les effets négatifs de l'arrêt de la conduite. L'article suppose que ces chiffres sont liés au fait que les femmes ont une vie sociale davantage centrée autour de leur domicile. Ces différents déterminants peuvent amener à un processus d'exclusion sociale, dommageable pour la santé psychologique des personnes âgées.

FOL S., « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres: les ressources de la proximité », Regards sociologiques n°40, 2010, pp. 27-43

La mobilité n'est pas une notion libre de toute valeur. Le fait d'en être privé s'apparente à une sorte d'enfermement. Les classes sociales les plus pauvres ont un accès moindre à la mobilité. L'accessibilité de ces populations à des ressources de plus en plus dispersées est restreinte. L'hypothèse du *spatial mismatch* avance que les populations les plus pauvres habitent à distance des plus grands centres d'emploi, ce qui les contraindrait à l'immobilité et compliquerait leur accès à

l'emploi. De plus la concentration de pauvreté en certains endroits aurait des répercussions négatives sur ces populations défavorisées (concept d'effets de quartier). Néanmoins, les populations trouvent dans leurs quartiers et dans le local des ressources sociales importantes. C'est ce qu'on appelle le capital d'autochtonie. De la fin du XIXe siècle aux années 1960, le quartier ouvrier était un élément constitutif de la cohésion sociale et de l'identité du groupe ouvrier. Aujourd'hui encore, les études montrent que les populations pauvres privilégient le local dans leur recherche d'emploi (60% refusent de bouger beaucoup contre 33% parmi les franges de population les plus aisées). Le réseau local est largement mobilisé : garde d'enfant, covoiturage. L'essentiel du temps libre est passé chez des proches.

REUTTER U., et REUTTER O., « Car-free households: who lives without an automobile today? », World Transport Policy & Practice n°2 (4), 1996.

Cet article nous a apporté des éléments sur le type de ménages qui vit sans voiture aujourd'hui et la dispersion spatiale de ces ménages. L'article réalisé porte sur 146 ménages vivant sans voiture dans la ville de Dortmund en Allemagne, qui est une ville de 580 000 habitants. Une enquête de 1993 avait montré que 14 millions de personnes vivaient dans des ménages sans voiture, sur les 80 millions d'habitants de l'Allemagne. A Dortmund en revanche, 32% des ménages vivent sans voiture. La proportion de ménages possédant une voiture varie avec la taille de la ville, ainsi que la mixité d'usage à l'intérieur de la ville. La possession d'une voiture dépend de l'âge de l'adulte de référence du ménage, de la présence ou non d'enfants, de la capacité à avoir un emploi fixe ou non. Trois types de ménages émergent parmi les profils des enquêtés. Les retraités, qui ont des rythmes de vie peu contraints et représentent 62% des ménages interrogés. Les ménages de jeunes professionnels, ayant entre 18 et 55 ans, sans enfants, représentent un quart de l'échantillon interrogé. Enfin, les ménages avec enfants sont peu nombreux dans l'échantillon et représentent seulement 6% des personnes interrogées.

ROCCI A.; De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale. Université René Descartes-Paris V, 2007

Malgré les problèmes liés au réchauffement climatique, la voiture demeure le mode de transport dominant dans les villes françaises et le transport routier est responsable de 94% des émissions de GES des transports intérieurs, dont 55% par les voitures particulières. Malgré cet impératif de réduction des GES, Les savoirs sociologiques en matière de mobilité urbaine demeurent limités. Cette thèse vise à comprendre les freins et les leviers qu'implique le passage d'une mobilité centrée sur l'automobile à une multimobilité. L'auteur propose d'apporter des clés de compréhension des logiques individuelles. Cette thèse montre l'importance du « capital mobilité ». La mobilité suppose en effet des compétences et des connaissances, que certains individus n'ont pas. Cela peut empêcher les individus de considérer les solutions pour se déplacer autrement ou changer leurs habitudes. L'existence de solutions alternatives ou l'adhésion aux valeurs environnementales ne suffisent pas toujours à inciter au changement face à la force de l'habitude. Les individus agissent plutôt sous contrainte (sociales, matérielles, économiques). L'entourage social, la norme (du système urbain, des micro-groupes d'appartenance), les événements dans le cycle de vie ou encore les mesures politiques peuvent développer ce « capital mobilité ». Les actions à mener sont diverses. Si les mesures coercitives sont efficaces, des actions communication / formation peuvent amener à une meilleure compréhension des enjeux globaux.

D'éventuels travaux sociologiques traitant spécifiquement de ceux qui ont fait le choix de ne pas utiliser de modes motorisés n'ont pas été trouvés. En effet, le manque de mobilité associé à la non-motorisation est plus généralement considéré comme une privation, un poids (Massot et Orfeuil, 2005). Des articles ciblés s'intéressent plus particulièrement aux ménages non-motorisés : qui sont-ils, quelles sont leurs modus vivendi ? Dans les années 1990 en Allemagne, 18% de la population vivaient sans voiture (Reutters et Reutters, 1996). La part de ménages sans voiture dans les centres urbains augmente avec la taille de la ville. Sur un échantillon de 146 personnes vivant sans voiture à Dortmund dans les années 1990, près des deux-tiers sont des retraités même si la non-motorisation concerne également des personnes sans enfants vivant dans le centre ville. Chez les personnes âgées particulièrement, l'impossibilité d'utiliser une voiture personnelle pour des raisons de santé est perçue comme un poids. En Nouvelle-Zélande, les personnes âgées ayant échoué à un examen passé 80 ans ne sont plus autorisées à conduire, ce qui est source de souffrance (Davey, 2007). Enfin, la non-motorisation concerne les personnes pauvres. Seule la moitié des adultes appartenant au dernier quartile de revenu ont le permis de conduire, contre 80% pour l'ensemble des adultes français (Massot et Orfeuil, 2005). Néanmoins, ce défaut de mobilité lié à la non-motorisation peut être mis à profit, puisqu'il a été montré que les populations pauvres s'appuient davantage que les populations les plus riches sur les ressources du voisinage (garde d'enfant, conduite, solidarités) (Fol, 2010). On dit alors que ces populations pauvres disposent d'un capital d'autochtonie, puisqu'elles parviennent à tirer profit des ressources du voisinage. Malgré l'absence de ressources bibliographiques sur ceux qui ont fait le choix de ne se déplacer qu'avec des modes non-motorisés, il existe des associations de cyclistes en Ile-de-France, qui travaillent à promouvoir le vélo comme mode de déplacement urbain. Les représentants de ces associations pourront être interrogés. Un site recense ces associations en Ile-de-France : http://www.mdb-idf.org/spip/spip.php?article667

Ancrages locaux et ruraux : quels modes de vie peut-on identifier dans les espaces ruraux ?

Les recherches bibliographiques sur le thème de l'immobilité donnent peu de résultats. Quelques articles ou ouvrages sur des thématiques variées et indirectement liées à l'immobilité nous permettent cependant de trouver des pistes de réflexion. Quelques articles sur la mobilité dans les espaces périurbains ou ruraux donnent également à voir les problématiques qui peuvent se dégager dans ces espaces, notamment chez les jeunes et les plus âgés. Mais la mobilité dans les espaces ruraux ou l'immobilité ne sont pas étudiées de prime abord dans la plupart des articles.

GAMBINO M., et DESMESURE O., « Habiter les espaces ruraux : les enjeux des formes de mobilité des jeunes. Regards interdisciplinaires », Norois n°233, 2015, pp. 25-35

Dans cet article, les auteurs essaient de faire le point sur les différentes formes de mobilité des jeunes dans les espaces ruraux, entre mobilité et espaces subis, choisis, désirés. Pour certains, ils se sentent captifs de ce monde rural et vivent leur déplacements comme nécessaires et contraignants. Les déplacements se font à l'échelle la plus locale possible car c'est le territoire qu'ils connaissent, et ils n'aspirent pas à aller ailleurs. Mais au sein de cet espace réduit les circulations sont denses et l'espace est réellement approprié. Pour d'autres, la campagne est un lieu de refuge. La mobilité devient pendulaire, entre un attachement à l'espace rural et une vie qui s'établie en ville. Ces jeunes ont un espace de vie local, mais plus

élargi et éclaté que pour la catégorie précédente. Enfin, d'autres jeunes choisissent l'errance, une forme de mobilité mal perçue par les adultes et la société, mais qui leur permet de se trouver. Dans cet article, les auteurs utilisent des méthodes d'enquête selon deux approches : l'une géographique (comprendre le rapport à l'espace de manière concrète) et l'autre psychologique (comprendre le rapport à l'espace dans le vécu).

GAY C., KAUFMANN V., et LANDRIEVE S., Mobile Immobile : quels choix, quels droits pour 2030, Édition de l'Aube, 2011

Un ouvrage en deux volumes qui permet de faire le tour des grands enjeux concernant la mobilité dans le futur. A la fois un ouvrage général sur la mobilité, mais aussi un travail de prospective. S'agissant de travaux du Forum Vies Mobiles, cet ouvrage permet surtout de se familiariser avec l'approche de la mobilité et de ses enjeux tels qu'ils les perçoivent. Cela permet également de s'approprier un peu plus le sujet et l'étude qui nous est demandée.

LORD S., « Le choix de vieillir à domicile : l'inévitable adaptation des modes de vie », Retraite et société n°60, 2011, pp. 197-213

La part relative des aînés augmente dans les sociétés occidentales et la mobilité quotidienne des personnes âgées devient un enjeu important. Les auteurs de cet article s'attachent à décrire les stratégies adoptées par les personnes âgées qui aspirent à vieillir dans les banlieues résidentielles. Cette aspiration fait généralement écho à un désir de vieillir dans un environnement familier, et s'inscrit dans un mouvement d'attachement à une identité banlieusarde. Ainsi, la majorité de l'échantillon d'enquête est marquée par une forte stabilité résidentielle. L'étude montre que si l'aspiration d'origine, vieillir en pavillon, est la même pour tous, les pratiques de mobilités sont en revanche très variées. Certains demeurent très mobiles (les hypermobiles dans l'article) tandis que d'autres deviennent quasiment immobiles, leur sphère de mobilité se restreignant presque uniquement au domicile. Néanmoins, les obstacles à la mobilité ne les incitent pas à déménager. Ils développent au contraire des stratégies d'adaptation qui leur permettent de continuer à vivre en banlieue. La famille et les proches sont les plus sollicités pour permettre ce mode de vie, mais également les services à la personne mis en place par les collectivités. Le désir d'indépendance, marqué par la conservation d'une voiture, pourtant largement sous utilisée, est au cœur de l'aspiration et influence les stratégies d'adaptation. On apprend donc que l'immobilité peut être une aspiration afin de conserver un mode de vie auquel on est attaché.

MESINI B. « Quelle reconnaissance de l'habitat léger, mobile et éphémère ? », Techniques & Culture. Revue semestrielle d'anthropologie des techniques n° 56, 2011, pp. 148-65

En milieu rural, et plus particulièrement en Méditerranée, on observe l'émergence de groupes qui souhaitent habiter autrement. Dans un triple mouvement de retour à la terre nourricière (autonomie et autosuffisance), de prise de distance avec la société et de retour à des formes de sociabilité plus conviviales et solidaires, ces groupes aspirent à un mode de vie alternatif. Ils rassemblent des personnes d'horizon variés : artisans, étudiants, ouvriers, saisonniers, forains, artistes, sportifs, thérapeutes, voyageurs, nomades, travellers… Les formes d'habitats choisis traduisent un attachement à des valeurs écologiques : yourtes, cabanes végétales, tipis. Ces habitats sont à la fois respectueux de l'environnement et nomades, ce qui permet de ne pas avoir d'empreinte durable sur le terrain. Le rapport à la mobilité pour ces groupes est à contre-courant des tendances actuelles. Le désir de retrait de la société et d'autosuffisance conduit à une mobilité restreinte. Ce qui n'induit pas une isolation sociale puisque le mode de vie s'inscrit dans un cadre communautaire. L'auteur de l'article plaide ainsi pour que le « droit à l'habitat choisi » soit reconnu, afin de permettre la pérennisation de ces modes de vie alternatifs.

ROUGE L., GAY C., LANDRIEVE S., LEFRANC-MORIN A., et NICOLAS C., Réhabiliter le périurbain : comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?, Edité par le Forum Vies Mobiles, 2013

Cet ouvrage rassemble des propos de professionnels, artistes, chercheurs… Il vise à déconstruire les idées reçues sur les espaces périurbains. A travers divers supports : photographies, interviews, articles, l'ouvrage illustre à la fois le quotidien, décrit le fonctionnement et le potentiel de ces espaces, notamment en ce qui concerne les déplacements et le développement durable. Il offre donc une analyse du fonctionnement des espaces périurbains. Dans le cadre de notre étude, cet ouvrage nous permet de saisir l'importance des espaces périurbains et rurbains en tant que lieu de vie de nombre de Français. Il ne faudra donc pas oublier les modes de vie qui peuvent se créer au sein de ces espaces et leurs conséquences en termes de mobilité.

La littérature concernant les modes de vies ruraux perçus sous l'angle de la mobilité est peu développée et traite rarement d'une mobilité choisie. Il nous paraît pourtant nécessaire d'identifier des pratiques de mobilité dans ces espaces, notamment en identifiant des pratiques qui relèvent d'un ancrage local fort. Ainsi, dans cette catégorie, la mobilité est abordée davantage sous l'angle de l'immobilité. Les recherches bibliographiques concernant cette catégorie permettent d'amorcer la réflexion sur les éléments à identifier dans les modes de vie que nous étudierons, comme par exemple la question de l'attachement au territoire, le rapport à l'espace et aux distances, le rapport à la société (notamment du point de vue de l'alternativité) et les liens entre habitat et mobilité.
La faiblesse de la littérature sur ce thème peut ainsi être partiellement comblée par des travaux sur les formes d'habitat par exemple, mais également par des sources moins scientifiques telles que des sites d'associations ou des journaux.
Souvent décriés comme le lieu de vie des ménages effectuant de longues migrations pendulaires, des études commencent à montrer que dans les espaces ruraux et périurbains le développement durable est pris en compte par les politiques publiques et par les habitants eux-mêmes, et que ce ne sont pas nécessairement dans ces espaces que les modes de vies et les pratiques sont les moins durables. C'est pourquoi il nous parait important de ne pas les oublier dans notre étude.

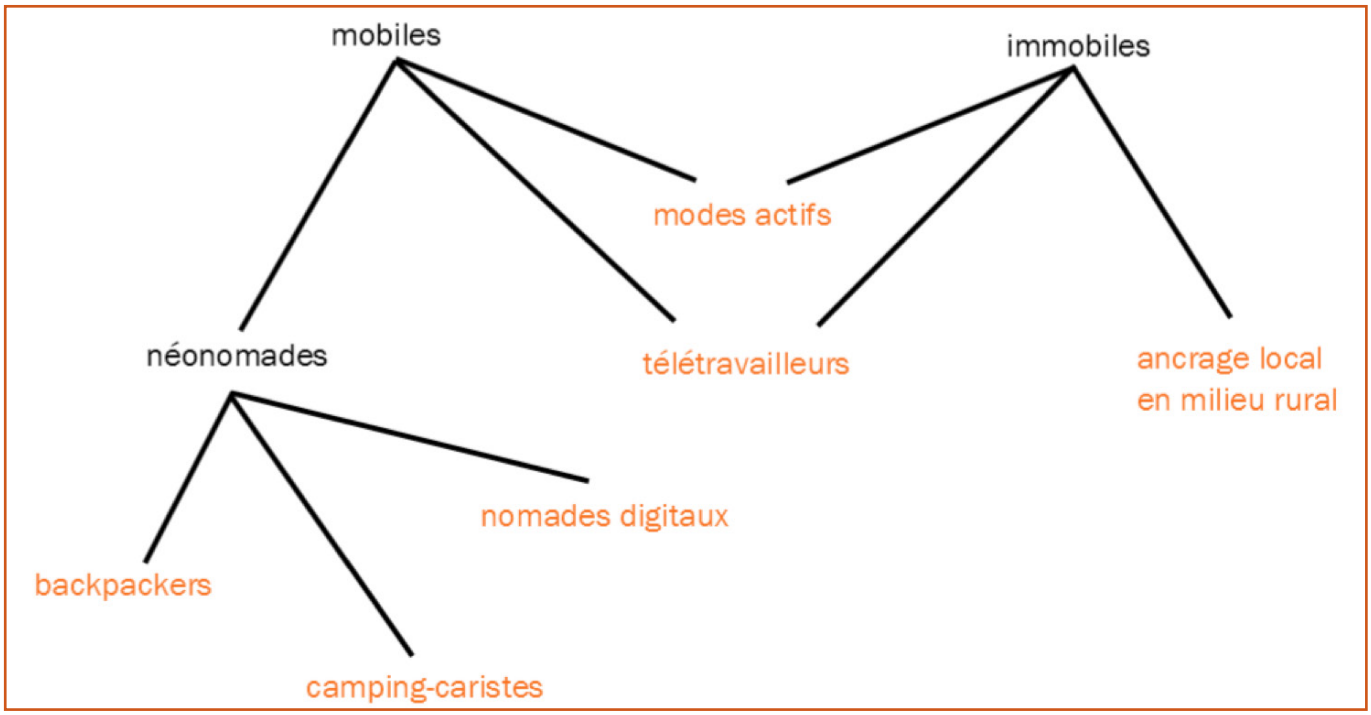
En outre, l'association « Collectif ville campagne » ou le magazine « Passerelles » promeuvent les modes de vie ruraux et soutiennent les initiatives locales en matière de développement des espaces ruraux. Ils soutiennent également les expérimentations de nouvelles pratiques dans ces espaces, notamment en partant du principe qu'une transition écologique doit aussi se faire par les initiatives des habitants. Ces exemples illustrent le rôle des associations et des journaux dans la diffusion des pratiques dans ces espaces.
On trouve également dans les espaces ruraux des groupes de personnes qui vivent en communauté. L'inscription dans le territoire local et le modèle de fonctionnement en circuits courts rendent ce mode de vie intéressant dans le cadre de notre étude, notamment dans la mesure où ce mode de vie induit des déplacements aux distances et / ou fréquences limitées.

Conclusion

Les recherches bibliographiques ont permis de se faire une idée d'ensemble des différents modes de vie et des différentes pratiques de mobilité susceptibles de rentrer dans l'étude. A partir de ce premier panorama, certains thèmes ont été abandonnés, d'autres affinés. Ce travail de sélection a abouti à cinq catégories, auxquelles est venue par la suite s'ajouter une sixième catégorie :

1. Les backpackers de longue durée
2. Les camping-caristes de longue durée
3. Les télétravailleurs, birésidentiels
4. Les personnes utilisant les modes actifs
5. Les personnes ayant un ancrage très local dans un milieu plutôt rural
6. Les nomades digitaux

Au regard des travaux de recherche répertoriés dans l'état de l'art bibliographique et à partir des orientations données par le Forum Vies Mobiles, ces six catégories nous sont apparues comme aspirationnelles. Nous avons ainsi mis au point une typologie d'enquête qui peut être représentée sous la forme d'une arborescence à trois niveaux :



Deux grands pôles doivent être distingués dans cette typologie : mobiles et immobiles. La différence est une question d'échelle. D'une part, on regroupe sous le terme de « mobiles » les personnes dont les déplacements s'inscrivent dans une petite échelle, pour certains internationale. D'autre part, le terme « immobiles » désigne les personnes dont les déplacements se limitent à une échelle plus locale.

Par ailleurs, backpackers, camping-caristes et nomades digitaux sont tous des figures de néonomades. Il s'agit dans les trois cas d'individus très mobiles,on pourra parler pour certains d'hypermobilité. Les néonomades dans leur ensemble sont donc une sous-catégorie des mobiles. On désigne par néonomadisme les styles de vie actuels qui s'affranchissent de la sédentarité. Ce terme ne doit pas porter à confusion. Les modes de vie néonomades ne sont pas forcément nouveaux, simplement ils s'inscrivent dans nos sociétés modernes, caractérisées par des avancées sociales et technologiques susceptibles d'influencer les modes de vie. Les néonomades ne se déplacent pas tous à une échelle internationale. De plus, les néonomades ne sont pas nécessairement complètement nomades. De la sédentarité au nomadisme, tout un panel d'arrangements existe : entre l'individu qui se cantonne à un périmètre géographique très restreint et celui qui n'a aucun point d'attache, on peut aussi trouver des personnes ayant plusieurs points d'ancrage ou encore des personnes se déplaçant régulièrement et alternant entre mobilité et immobilité. Ainsi, les termes de semi-nomades et semi-sédentaires peuvent être pertinents dans certains cas.

A la différence des backpackers, des campings-caristes et des nomades digitaux, d'autres catégories ne se définissent pas par l'échelle de vie des personnes ou la fréquence des déplacements. Les télétravailleurs (dont certains sont birésidentiels) se définissent par leur mode de travail, les personnes pratiquant des modes actifs se définissent par leur mode de déplacement. C'est pourquoi, télétravailleurs et partisans des modes actifs peuvent être aussi bien mobiles qu'immobiles selon la distinction opérée plus haut.

Quelques précisions doivent être apportées sur ces catégories:
Premièrement, selon les consignes de l'étude, les modes de vie des backpackers et des camping-caristes étudiés devaient s'inscrire dans le temps long. Un seuil de trois ans de voyage minimum a donc été privilégié. Ce point est d'importance car l'état de l'art et plus tard l'enquête semblent montrer que le backpacking et le camping-carisme sont aussi souvent pratiqués pour une période plus brève, de un ou deux ans seulement.
Deuxièmement, les nomades digitaux qui avaient été étudiés dans l'état de l'art n'ont dans un premier temps pas été retenus pour la phase d'enquête. Ils ont été réintégrés à l'étude tardivement car il s'est avéré que ce profil manquait à un panorama complet des modes de vie aspirationnels.
Troisièmement, un changement sémantique a été opéré à partir de la veille bibliographique pour définir les catégories d'enquête. Le terme de « RVers » anglo-saxon n'est pas employé en français et se traduit par « camping-caristes ». Il faut noter cependant que les camping-caristes ne sont pas uniquement les personnes vivant en camping-car mais plus généralement les personnes vivant dans un véhicule motorisé.

II. Travail d'enquête et échantillon

Après cette première phase de recherche bibliographique qui nous a permis de définir les différentes catégories d'étude, nous avons réalisé un travail d'enquête de terrain. Le but dans cette phase a été de rencontrer des personnes correspondant aux différentes catégories d'enquête que nous avons retenues après le travail bibliographique afin d'avoir un aperçu précis de leurs modes de vie et de leurs aspirations.
Dans un premier temps, nous avons donc fait un travail méthodologique de préparation de cette phase d'enquête. Nous nous sommes réparti les recherches et les prises de contact en fonction des catégories retenues pour l'étude dans le but de mieux cibler nos recherches et d'éviter que nos travaux respectifs ne se recoupent. Nous avons ensuite défini les supports et les moyens utilisés pour rechercher et entrer en contact avec des personnes correspondant aux profils recherchés. En parallèle, nous avons également fait un travail de précision des éléments et des thématiques à aborder pendant les entretiens grâce à l'élaboration d'une grille d'entretien. La phase d'enquête en elle-même s'est déroulée de mi-janvier à début mars. Nous présentons donc dans un second temps le déroulé de cette phase, la méthodologie appliquée pour mener les entretiens, ainsi qu'une présentation de l'échantillon final d'enquête.

1. Méthodologie d'enquête

Supports des recherches

Pour trouver des personnes ayant adopté l'un ou plusieurs des modes de vie retenus, nous avons utilisé différents supports de recherches. En premier lieu, nous avons trouvé un certain nombre de contacts grâce à nos réseaux de connaissances personnelles et par le bouche à oreille. Nous avons aussi organisé une rencontre avec Brenda le Bigot, doctorante qui réalise une thèse sur les mobilités internationales des jeunes backpackers et des retraités, et qui nous a fourni de précieux renseigne-

ments bibliographiques, des conseils sur comment contacter les personnes, ainsi que des coordonnées de personnes à interroger potentiellement.
Internet est l'un des outils que nous avons privilégié. Afin de trouver des profils variés, nous avons diversifié notre utilisation d'internet et avons mobilisé différentes ressources et moyens de contacter des personnes :
- Les réseaux sociaux, tel que Facebook (groupes Facebook de communautés ou pages Facebook de "fans"), Instagram ou Pinterest nous ont surtout permis d'entrer en contact avec des backpackers et camping-caristes ;
- Les sites d'associations et leurs annuaires nous ont fourni des contacts de personnes ayant adopté une mobilité active. Nous avons contacté des gérants d'associations, qui nous ont souvent recommandé des membres qu'ils pensaient correspondre à l'étude ;
- Les journaux en ligne nous ont permis d'accéder à des personnes ancrées localement. De plus, certains journaux ont posté notre appel à témoignage sur leur site ou leur newsletter ;
- Les blogs de récit de vie et blogs de voyage sont principalement tenus par des backpackers et des camping-caristes, ainsi que des mobiles actifs. En les parcourant nous avons pu prendre contact directement avec leurs auteurs, qui indiquent souvent leurs coordonnées personnelles ;
- Grâce à internet nous avons aussi pu trouver des centres de télétravail (dans l'Orne, l'Aveyron, le Cantal) qui ont diffusé notre appel à témoignage à des utilisateurs qui nous ont ensuite contactées.

Nous avons également pu découvrir des profils de personnes correspondant à notre étude dans des reportages télévisés proposés par Arte, notamment sur les nouvelles formes de travail et le coworking.

Contacts

Les personnes trouvées par Facebook ont été contactées directement par le biais de leur profil, en leur envoyant un message privé. Nous avons contacté par mail ou par téléphone les associations, les centres de télétravail ainsi que les personnes qui tiennent des blogs pour expliquer leur mode de vie. Dans certains cas nous avons reçu des réponses rapides de personnes motivées, mais nous avons aussi souvent dû insister, par relance de mails ou appels téléphoniques, pour obtenir des entretiens.

Les biais et les difficultés rencontrées

Nos outils de recherches et modes de contact, par Facebook ou via des blogs, ont impliqué des biais. Nous avons d'abord surtout trouvé des personnes jeunes par les réseaux sociaux et nos réseaux personnels. Puis nous avons élargi nos recherches pour trouver des profils plus variés tels que des familles ou des retraités par exemple. La recherche par sites d'associations impliquait également un biais, les personnes que nous contactions, en l'occurrence les dirigeants des associations, étaient militants et tenaient donc un discours spécifique. C'est pourquoi nous avons aussi rencontré des adhérents.
Certaines difficultés se sont posées pendant cette phase de prise de contact, particulièrement pour les catégories des « camping-caristes de longue durée » et des « personnes ayant un ancrage très local dans un milieu plutôt rural ». Ces dernières sont moins visibles, au sens où, contrairement à des backpackers par exemple, les personnes peu mobiles et très ancrées localement tiennent moins souvent des blogs ou des sites visant à les faire connaître. Elles vivent de manière plus autarcique avec moins d'échanges et de communications. Pour les « camping-caristes de longue durée », l'un des critères de l'étude était qu'ils soient retraités. Cela a impliqué qu'ils étaient moins nombreux à utiliser les outils de communication tels Facebook ou les blogs. C'est pourquoi il a finalement été décidé de ne plus seulement restreindre cette catégorie à des retraités. Selon les critères initiaux, les camping-caristes devaient voyager dans le sud de la Méditerranée, mais il s'est avéré que ceux qui fréquentent cette zone

ne restent pas assez longtemps pour que cela constitue un mode de vie à part entière. De fait, nous avons élargi l'aire géographique de recherche.
Outre ces difficultés à identifier des personnes correspondant à ces catégories de mode de vie, nous avons aussi rencontré une autre limite. Certaines personnes que nous avons pu contacter ne comprenaient pas l'étude et ne se sentaient pas concernées ou ne correspondaient pas aux critères que nous présentions. Cela a engendré quelques refus de participer à des entretiens, principalement de la part des personnes ayant un ancrage local fort et des camping-caristes. Ces problèmes ont fini par se résoudre en ciblant la question des modes de vie plus que celle des mobilités.
Enfin, plusieurs de nos catégories de modes de vie regroupaient des personnes voyageant beaucoup ou vivant à l'étranger, c'est le cas des « backpackers de longue durée », des « camping-caristes de longue durée » et des « nomades digitaux ». Pour contacter certaines de ces personnes nous avons rencontré des difficultés purement techniques liées à des problèmes de connexion ou de décalage horaire. Pour plusieurs personnes il a été impossible de fixer des rendez-vous.

Réalisation d'entretiens semi-directifs à partir du questionnaire d'enquête

L'enquête auprès des personnes a consisté principalement à réaliser des entretiens semi-directifs à partir d'une grille d'entretien prédéfinie (voir annexe 1). Elle comprend plusieurs parties et thématiques à aborder pendant l'entretien. Il s'agit dans un premier temps pour la personne de décrire ses pratiques de mobilités en faisant le lien avec ses pratiques sociales, son travail et son rapport à l'habitat. Plus généralement il s'agit de comprendre la place des déplacements et les pratiques de mobilité au sein du mode de vie de la personne. L'entretien doit également permettre de revenir sur les circonstances de l'adoption du mode de vie, ainsi que sur le système de valeurs et d'aspirations qui lui sont associées. Enfin dans la dernière partie de l'entretien, nous avons amené l'enquêté à avoir une réflexion plus globale sur son mode de vie, en abordant les freins qui entravent l'adoption du mode de vie, sa possible généralisation à une plus grande part de la population ou encore en cherchant des pistes d'amélioration possibles.
Les questions inscrites dans la grille nous ont permis de structurer nos entretiens. Nous les avons réalisés en binôme pour deux raisons. D'abord afin d'assurer la complémentarité des questions posées pendant l'entretien en fonction des sensibilités de chacune au discours de la personne interrogée et ensuite pour garantir une plus grande impartialité pendant l'entretien. Cette organisation a permis à chacune d'entre nous de réaliser des entretiens avec des représentants de l'ensemble des catégories d'enquête définies. Cela a permis à chacune d'avoir une vision plus complète du sujet. Ces entretiens ont été enregistrés et retranscrits intégralement.
Dans l'ensemble, les entretiens ont permis d'obtenir les informations voulues et la grille a bien fonctionné du fait de sa flexibilité, en adaptant les questions selon les réponses et les réactions de la personne interrogée. Il s'agit donc bien d'entretiens semi-directifs dans la mesure où les questions sont ouvertes et adaptées à la personne répondante.

Modalités de réalisation des entretiens

Au total, nous avons interrogé 48 personnes ayant adopté divers modes de vie et diverses mobilités.

Répartition des entretiens par catégorie d'enquête	
Camping-caristes	8
Nomades digitaux	3
Backpackers	9
Modes actifs	8
Télétravailleurs	10
Ancrages locaux/ruraux	10
Total	48

Parmi ces 48 personnes, nous comptons 7 couples, soit donc un total de 41 entretiens. La répartition est assez équilibrée entre toutes les catégories, malgré les difficultés que nous avons rencontrées pour établir les contacts. Seuls les nomades digitaux sont peu nombreux, car ils ont été intégrés à l'étude plus tardivement.
Néanmoins ces entretiens n'ont pas tous été réalisés dans les mêmes conditions. Cela a pour conséquence une appréciation plus ou moins complète des éléments recherchés selon la modalité de réalisation de l'entretien. La liste ci-dessous reprend les différentes manières dont se sont déroulés les entretiens, de celle nous permettant de recueillir le moins d'informations à la plus exhaustive possible.

- Entretien à distance (Téléphone / Skype)
- Entretien de visu dans un lieu extérieur et neutre pour tout le monde
- Entretien de visu au domicile de l'enquêté
- Entretien réalisé dans le cadre d'une observation participante (24h, une nuit au domicile)

Dans la majorité des cas, nous avons pu rencontrer les personnes interrogées et donc établir un contact direct avec la personne. Ces entretiens sont souvent les plus complets et permettent de saisir davantage d'éléments que ceux réalisés à distance, grâce à des échanges informels avant et après l'entretien. De fait, les entretiens téléphoniques et Skype sont souvent plus courts que ceux réalisés de visu (davantage pour les télétravailleurs que pour les personnes nomades). Enfin, on constate que la modalité d'entretien peut être structurellement liée à la nature du mode de vie de la personne interrogée. En effet, les backpackers, les camping-caristes et les nomades digitaux sont par définition souvent à l'étranger, ce qui rend difficile un contact physique avec eux. A l'inverse, les personnes ayant un ancrage très local ou utilisant les modes actifs ont cherché à avoir un contact plus direct avec nous et ont globalement préféré nous rencontrer. Ainsi, les 3 personnes avec lesquelles nous avons pu faire de l'observation participante appartiennent toutes à la même catégorie d'enquête, à savoir les personnes ayant un ancrage local en milieu rural.

Répartition des modes de communication		
Mode de communication	Nombre	% de l'échantillon
Téléphone	6	12.5 %
Skype	15	31.25 %
De visu	27	56.25 %

Lors des entretiens, nous avons également demandé aux personnes interrogées de réaliser des cartes mentales afin d'avoir un aperçu de la manière dont ils se représentent eux-mêmes leur territoire de vie et les formes de mobilité qui y sont associées. 20 personnes en ont réalisé une, soit 42% de l'échantillon, dont une partie en couple. Les personnes interrogées à distance ne pouvaient effectivement pas en faire, et dans certains cas, il n'a pas été possible de convaincre ou de demander aux personnes de se prêter à l'exercice. En effet, certaines personnes manquant de patience, avaient tendance à bâcler l'exercice. Ce matériau d'enquête est utile pour l'analyse, mais nous ne pourrons inclure une analyse systématique ou une partie dédiée à ces cartes mentales du fait de la non exhaustivité de leur réalisation. Cela constitue donc davantage une aide à l'analyse, un matériel supplémentaire à prendre en compte. La réalisation ou non d'une carte mentale implique donc encore un écart de compréhension du mode de vie et des pratiques de mobilité des personnes.

Difficultés rencontrées lors des entretiens

Durant les entretiens, nous avons parfois rencontré quelques difficultés, qui peuvent avoir des répercussions sur le résultat obtenu. En ce qui concerne les entretiens effectués à distance, la mauvaise qualité de la connexion a parfois affecté le bon déroulé de l'entretien, et par la suite empêche parfois une retranscription fidèle des propos tenus (passages incompréhensibles à la réécoute). Ainsi, les entretiens par Skype avec Paul ou Lucie ont été ponctués de coupures, ce qui rend difficile la fluidité des échanges, et les entretiens dans les cafés sont parfois très bruyants. En outre, la forme de l'entretien semi-directif, malgré sa souplesse, n'a pas toujours bien fonctionné. Dans certains cas il a été difficile pour les personnes interrogées de nous parler d'elles, de leur vie personnelle, ce qui s'est traduit par des réponses plus généralistes sur la condition et le mode de vie des personnes de leur catégorie en général. Cela a été le cas pour Katerina et Valérie par exemple. Parfois c'est le dialogue en lui-même qui a été difficile, notamment avec Renaud, pour qui la grille d'entretien n'était pas du tout adaptée et nous a bloquées plus qu'elle ne nous a aidées à mener la discussion. Ce dernier ne souhaitant pas se plier à une forme classique d'entretien semi-directif, a préféré nous chanter sa vie accompagné de sa guitare. En outre, un couple de camping-caristes, Anne-Cécile et Thomas, ne rentre que partiellement dans l'étude, car ils vivent dans un camping-car uniquement dans le cadre du tourisme (même si c'est parfois sur de longues périodes). Enfin, Anselme ne rentre pas du tout dans l'étude car ses pratiques de mobilités ne sortent pas des pratiques habituelles et ne relèvent pas de nos catégories.

Localisation des enquêtés

Observer la localisation des personnes au moment de l'entretien donne un premier aperçu des différents choix de vie des personnes et donne à voir de premières différences entre les différentes catégo-

ries d'enquête. On remarque ainsi que les backpackers, les nomades digitaux et les campings-caristes sont logiquement les catégories les plus dispersées, notamment du fait de leur répartition à l'échelle internationale. Ainsi, ces trois catégories confondues, 10 personnes se trouvaient en France lors de l'entretien, et 9 à l'étranger. L'échantillon des télétravailleurs est plus dispersé sur le territoire français et le choix a été fait durant l'enquête de privilégier des télétravailleurs habitant plutôt en zone rurale. Ensuite, les représentants des modes actifs semblent se situer davantage dans les villes françaises de taille moyenne et restent dispersés sur l'ensemble du territoire. Cela s'explique par le fait que dans les villes des infrastructures existent et que ces modes de transport peuvent difficilement être adoptés pour des distances très longues, ce qui rend compliqué son adoption dans les zones très peu denses. Enfin, les personnes ayant un ancrage local et rural semblent quant à elles se concentrer davantage dans le Sud de la France. Cela peut s'expliquer par le climat plus doux, qui permet d'avoir des ressources sur une plus grande partie de l'année (énergie solaire, jardin qui donne des légumes toute l'année…). Selon nos catégories d'enquête, on distingue des différences entre territoire national et international, dispersion et concentration, nord et sud, ville et campagne.
A l'issue des entretiens nous avons réalisé une analyse de la composition de l'échantillon afin de percevoir ses caractéristiques globales et de nous assurer de sa diversité.

2. Composition de l'échantillon

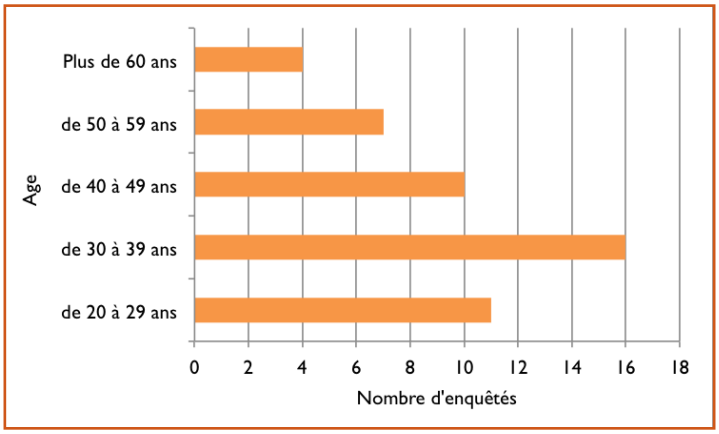
Les profils interrogés ont différents niveaux de contraintes familiales et professionnelles que nous allons décrire dans cette partie plus descriptive de l'échantillon d'enquête. Les catégories familiales et professionnelles retenues ici ont été créées pour l'échantillon, en fonction du niveau de contrainte de chacun de chacun des modes de vie afin de donner à voir la diversité des profils rencontrés.

Genre :

L'étude nous a amenées à interroger 20 femmes et 28 hommes. La surreprésentation des hommes s'observe principalement parmi les personnes adeptes des modes actifs (6 hommes pour deux femmes interrogées), les nomades digitaux (aucune femme), et les backpackers (6 hommes sur 9 personnes interrogées). Ce déséquilibre dans les genres est fortuit, la petite taille de l'échantillon ne permettant pas d'en faire une interprétation. De fait, parmi les backpackers, hommes et femmes ont été contactés équitablement, mais il se trouve que les hommes sont plus nombreux que les femmes à avoir accepté répondu. Cela ne signifie pas pour autant que les backpackers soient majoritairement des hommes.

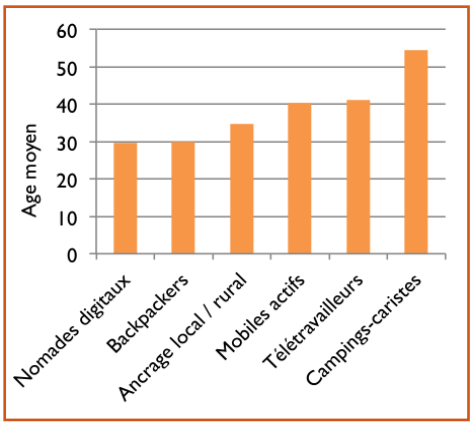
Age :

Les enquêtés ont en moyenne 39 ans, et ont tous entre 23 et 64 ans, ce qui correspond aux âges d'activité professionnelle. On peut émettre l'hypothèse que la manière d'entrer en contact avec les enquêtés, principalement par internet et les réseaux sociaux, explique en partie l'absence des plus de 65 ans. Il se peut aussi que certaines catégories d'enquête restreignent les classes d'âges concernées (les télétravailleurs sont forcément des actifs, les nomades digitaux sont plus familiers des nouvelles technologies). Dans l'échantillon considéré, un quart des enquêtés a moins de 30 ans et seulement un quart des enquêtés a plus de 46 ans.



Répartition des enquêtés en classes d'âge

Les âges moyens des enquêtés diffèrent suivant la catégorie d'enquête. Les camping-caristes ont en moyenne 54 ans et demi, dans la mesure où nous nous sommes dans un premier temps focalisées sur les camping-caristes retraités. Les backpackers sont beaucoup plus jeunes et ont en moyenne 30 ans, le fait de ne retenir que des backpackers de longue durée tire certainement cette moyenne vers le haut par rapport à l'ensemble des personnes pratiquant le backpacking. Les nomades digitaux interrogés ont à peu près le même âge. Les télétravailleurs ont en moyenne 41 ans, car cette pratique est souvent précédée d'un temps de travail en entreprise, aux contacts avec d'autres professionnels de son milieu.



Age moyen par catégorie

Situation familiale

Les personnes interrogées ont des structures familiales diversifiées. Près de 40% des personnes interrogées vivent en couple avec enfants et presque 30% des personnes interrogées vivent en couple sans avoir d'enfant à charge (plutôt des couples jeunes). Un peu moins du sixième de l'échantillon est célibataire sans enfant. Encore ici, les chiffres diffèrent suivant la catégorie d'enquête : de ma-

nière générale, les individus qui voyagent (backpackers, nomades digitaux, camping-caristes) ont des contraintes familiales moins fortes et n'ont pas d'enfant à charge (à l'exception de Nadine et Stéphane). A l'inverse, 8 télétravailleurs interrogés sur 10 ont des enfants à charge et sont en couple.

	En couple avec enfants	En couple sans enfant	Célibataire sans enfant	En couple enfants grands	Célibataire enfants grands	En couple ne vivant pas en couple	Total
Télétravailleur	8		2				10
Ancrage local/rural	3	6			1		10
Backpacker		4	4			1	9
Camping-cariste	2	2		4			8
Mobilité active	6		1		1		8
Nomade digital		1	1			1	3
Total	18	15	8	4	2	2	48

Situation familiale par catégorie

Situation professionnelle

Les personnes interrogées ont également des situations professionnelles diversifiées. Majoritairement, les personnes interrogées ont un travail régulier et durable, soit 29 personnes sur les 48 interrogées. Parmi les personnes qui ont un emploi régulier et sur le long terme, la moitié sont des indépendants et travaillent à leur compte. Ces personnes sont donc surreprésentées dans l'échantillon, comparé à leur représentation globale parmi les actifs français, inférieure à 10% (Insee, 2012). La majorité des retraités sont des camping-caristes, tous ceux qui ont un travail salarié par intermittence sont des backpackers. En revanche, les personnes adeptes des mobilités actives et les télétravailleurs ont presque toutes une activité professionnelle à plein temps.

	Indépendant	Salarié	Sans activité professionnelle	Retraité	Salarié par intermittance	Service civique	Total
Backpacker		1	5		3		9
Camping-cariste	2			6			8
Nomade digital	3						3
Ancrage local/rural	3	4	2			1	10
Mobilité active		7	1				8
Télétravailleur	7	3					10
Total	15	15	8	6	3	1	48

Situation professionnelle par catégorie

Conclusion

Ce premier travail bibliographique nous a permis de bien cerner les termes de l'étude et de comprendre à quoi se rapportent les modes de vie aspirationnels. Cette étape était nécessaire avant d'établir nos catégories d'enquête. Nous avons ensuite pu commencer la phase d'enquête de terrain afin d'interroger des personnes dont les profils correspondent aux critères de l'étude. Nous avons ainsi réussi à trouver plusieurs individus aux modes vies intéressants et variés, malgré leur caractère alternatif et donc à priori peu visibles. A chaque étape, l'application d'une démarche méthodologique précise s'est avérée cruciale pour nous organiser et remplir nos objectifs. Les entretiens réalisés donnent à voir une diversité de caractéristiques en termes de mode de vie, de profils socioéconomiques et de pratiques de mobilité, ce que nous recherchions. Ils vont à présent faire l'objet d'une analyse approfondie.

PARTIE 2 : ANALYSE

Les entretiens réalisés ont permis d'aborder toute la complexité des modes de vie des enquêtés. Très vite, il nous est apparu que les personnes ont des manières de vivre hétérogènes. C'est pourquoi nous avons choisi d'analyser les entretiens séparément, par catégorie d'enquête (backpackers, camping-caristes, nomades digitaux, ancrages locaux et ruraux, modes actifs, télétravailleurs). Cela nous a permis de faire ressortir des caractéristiques propres à chaque catégorie. Nous avons ensuite remarqué que les enquêtés avaient des aspirations communes, quelle que soit la catégorie à laquelle ils appartenaient. Ces aspirations structurent les façons de vivre : les enquêtés font des compromis et s'affranchissent souvent des mêmes difficultés (familiales, techniques) pour pouvoir vivre en accord avec ces aspirations. C'est pourquoi nous sommes arrivées à la conclusion que les aspirations ont une place centrale dans l'analyse des modes de vie. Ces analyses par catégories nous ont amené à formuler une nouvelle typologie se fondant sur les aspirations, ce qui nous a permis de développer les catégories d'enquête initiales. Il a ensuite été plus aisé de faire une analyse croisée des modes de vie, en regroupant thématiquement les aspects que l'on retrouve dans tous les entretiens. Ce travail nous a permis de prendre du recul sur la généralisation possible de ces modes de vie, sur les éléments en commun qui les structurent, et sur leur place dans la société.

I- Analyse des entretiens en fonction des catégories d'enquête

Dans un premier temps, les entretiens sont analysés en conservant les catégories d'enquête, afin de construire une analyse détaillée de chacun de ces modes de vie. Pour cela nous avons utilisé une grille d'analyse commune, afin d'harmoniser la méthodologie d'analyse et ainsi pouvoir dégager une généralisation plus globale par la suite. Cette grille est disponible en annexe et reprend les grands thèmes abordés pendant les entretiens. Les analyses présentées ci-dessous n'ont pas vocation à donner les résultats exhaustifs obtenus par l'analyse détaillée de chaque entretien. Elles donnent plutôt à voir les caractéristiques principales du mode de vie ainsi que sa complexité, en effectuant un premier effort de synthèse. Ces catégories sont présentées dans l'ordre qui suit, selon une classification tenant compte du degré de distance aux normes de chacun des modes de vie :

- Télétravailleurs
- Modes actifs
- Voyageurs
- Camping-caristes
- Nomades digitaux
- Ancrage local dans un milieu rural

Les Télétravailleurs

Par télétravail, nous entendons une activité professionnelle menée au domicile, donc hors des locaux de son entreprise (pour les salariés) ou à distance de son donneur d'ordre (pour les travailleurs indépendants), grâce aux Technologies de l'Information et de la Communication (TIC). Le télétravail peut être à temps complet, dans le cas des télétravailleurs indépendants, ou à temps partiel, dans le cas des travailleurs salariés (Sajous, 2015). L'échantillon analysé compte 10 télétravailleurs, dont 3 seulement sont salariés. L'intégralité des télétravailleurs habite, au moins une partie de leur temps, à distance des grandes aires urbaines. Ces télétravailleurs ont beau avoir des rythmes de vie diversifiés et exercer des métiers différents, on retrouve dans leurs aspirations des éléments communs, découlant du fait qu'ils aient fait le choix de télétravailler. Le télétravail n'englobe pas a priori tous les champs du mode de vie, puisqu'il concerne seulement l'aspect travail. Dans quelle mesure le télétravail est-il un mode de vie aspirationnel ?

Le télétravail requiert des éléments spécifiques pour la bonne conduite de ce mode de vie et s'inscrit dans un cadre spatio-temporelle spécifique. Il demande des arrangements pour préserver la vie familiale et la vie professionnelle.

1. Le choix d'un mode de vie qui nécessite des supports techniques et humains

L'adoption du télétravail demande des moyens techniques spécifiques (tiers-lieux, connexion internet, matériel informatique). Il entre souvent en jeu après avoir fait le choix d'aller vivre à la campagne et de ralentir son mode de vie.

Adoption du mode de vie

Le choix de télétravailler et de s'installer à distance des grandes villes a été fait pour différents motifs. Une partie des enquêtés a choisi ce mode de vie pour (re)trouver un rythme de vie moins intense, en ayant davantage le choix des horaires de travail. Comme le déclare Louis [2], qui a monté une affaire de revente de livres d'occasion sur internet pour stopper sa vie de cadre dans une grande entreprise : « *Alors ça c'est un truc qui change c'est que maintenant je suis plus jamais pressé quoi* ». La recherche d'un cadre de vie plus agréable est également un motif régulièrement invoqué par les enquêtés qui ont fait le choix de s'installer dans un espace rural. L'un des enquêtés, Bastien, a par exemple décidé de quitter Aurillac après une vie d'ingénieur à Paris :

« *Moi je travaillais sur Paris, j'en avais marre de la vie parisienne, pour pas mal d'explications diverses et variées, type le cadre de vie qui me convenait plus. J'en ai eu marre, j'ai choisi un point sur la carte de France où je connaissais un petit peu de gens et je suis arrivé ici* ».

Il s'agit néanmoins de tempérer l'idée selon laquelle les télétravailleurs auraient été totalement libres de leur choix en adoptant ce mode de vie. La contrainte familiale est parfois invoquée, deux enquêtés affirmant avoir fait ce choix pour suivre leur compagne. Laurent, consultant en immobilier dans l'Aveyron, explique: « *c'est ma femme qui travaillait là, donc elle pour le coup, elle avait un emploi qui nécessi-*

[2] Les prénoms cités ont été changés pour préserver l'anonymat des enquêtés.

tait d'être géographiquement dans cette région, et c'est pour ça que je suis venu là ». Pour 3 enquêtés sur 10, c'est en raison d'un déménagement dans une zone peu dense que le télétravail s'est justifié, en l'absence d'un travail salarié sur place.

Les supports techniques du télétravail : la connexion internet

Les télétravailleurs ont tous pour caractéristique d'utiliser quotidiennement les outils informatiques. Le téléphone, internet et l'ordinateur sont utilisés chaque jour par toutes les personnes interrogées. A l'exception de deux enquêtés, tous utilisent régulièrement les vidéoconférences pour communiquer avec leurs partenaires, clients ou employeurs. Dans la mesure où l'utilisation d'internet est quasi quotidienne, la mauvaise connexion est un problème récurrent, qui oblige souvent les enquêtés à élaborer des stratégies pour être bien connecté au réseau. Deux télétravailleurs cantaliens rencontrés, qui ont monté un espace de coworking font ainsi pression sur les élus pour l'installation de la fibre internet. Certains en viennent même à idéaliser ce rapport à la technique. Par exemple, Jean, ingénieur au Parc Naturel des Grandes Causses (Aveyron), perçoit positivement l'arrivée des nouvelles technologies dans sa pratique professionnelle, comme en témoigne le terme « *révolution* » qu'il utilise :

« *Ce logiciel (inconnu de l'enquêteur) est un outil de gestion du réseau de sentier, il est partagé avec tous mes collègues des communautés de communes. Je le gère, j'en suis responsable, je gère la donnée, mais ils y ont accès, ils peuvent m'aider à la gérer la donnée. Et ça, ça c'est une révolution quoi. Il y a vingt ans, on ne pensait même pas que ça pouvait exister et aujourd'hui, je l'ai depuis un an.* »

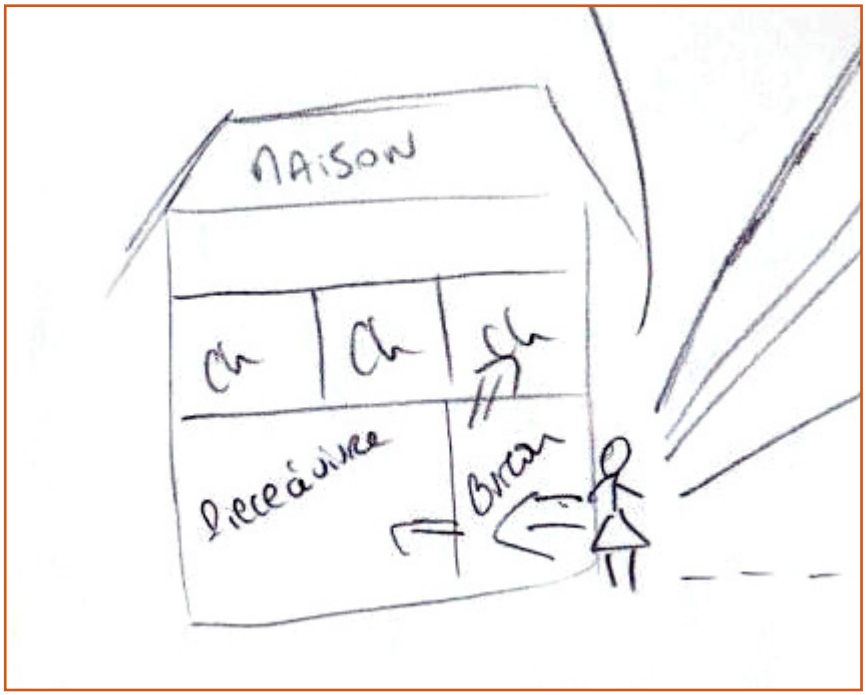
Les moyens de communication ne dispensent aucun télétravailleur de rencontres physiques avec des clients et fournisseurs, ne serait-ce qu'en raison des supports matériels nécessaires à leurs activités. Par exemple, Louis fait de la vente de livres d'occasion et doit aller chercher des livres chez ses fournisseurs. Aurélie, graphiste indépendante, travaille sur des supports papier, ce qui la contraint à emmener avec elle du matériel. Même ceux qui travaillent sur des secteurs plus dématérialisés (informatique, finance), ne peuvent faire l'économie, au moins à un certain stade, de la rencontre avec le client, à l'instar de Laurent, consultant en financement international dans l'Aveyron :

« *Quand ça leur fait peur (au client), c'est là qu'il faut aller les rencontrer c'est-à-dire que si on avance sur un dossier et que le client à un moment donné est comme interrogatif, c'est là qu'il faut aller le rencontrer parce que c'est vrai qu'une vraie poignée de main, ça remplace pas une heure de conversation sur Skype* »

La place des tiers-lieux : lieu de travail et de sociabilité

La présence de tiers-lieux, télécentres ou de centres de coworking, est un point central pour le mode de vie des personnes interrogées. Ces tiers-lieux ont une double utilité. Ils ont d'abord un intérêt pour l'activité professionnelle de la personne, car ils permettent à l'enquêté d'être sûr de disposer d'une bonne connexion internet et d'un lieu pour recevoir les clients. Comme le dit Louis, le centre de télétravail lui permet de s'assurer une bonne connexion internet, alors que chez lui : « *Le fil on le voit passer dans les champs comme ça, le jour où il est coupé, je suis un peu embêté, donc j'ai juste à venir ici pour faire mon boulot* ». Certains enquêtés déclarent également que les tiers-lieux leur permettent de préserver leur vie personnelle, en leur offrant la possibilité de faire une césure claire entre leur

espace de travail et leur espace de vie. La flexibilité et le faible coût des espaces de télétravail sont mis en valeur par des enquêtés. L'absence d'un espace de télétravail est vécue comme une privation par ceux qui ne peuvent en disposer. Les enquêtés travaillant chez eux déclarent qu'il est indispensable de délimiter chez soi l'espace de travail, afin de contenir un maximum la sphère professionnelle, comme le souligne Carole, traductrice à Aurillac : « *La solution de travailler dans le salon, c'est pas cool (rires). J'ai quand même une pièce où travailler* ». Lorsqu'elle a dessiné sa carte mentale, Carole a même dessiné en premier sa maison, avant de dessiner ses déplacements. Elle a séparé sa maison suivant les différents espaces de vie (chambre, bureau, pièce à vivre, cf extrait de carte mentale plus bas). Ces tiers-lieux offrent l'opportunité de rencontrer d'autres professionnels et permettent aux indépendants travaillant seuls de « *dire bonjour à quelqu'un le matin* » (Aurélie, graphiste indépendante).



Fragment de la carte mentale de Carole

Une culture d'entreprise et professionnelle

Ce mode de travail n'est possible que si les entreprises acceptent que leurs salariés ou prestataires soient loin de l'entreprise, ce qui peut être un obstacle au passage au télétravail. Pour les indépendants, le client doit accepter de ne pas voir toujours son prestataire, ce qui parfois peut poser problème dans les relations avec certains clients, qui ne conçoivent pas de travailler à distance. Une enquêtée, Aurélie, graphiste indépendante multirésidentielle, s'en plaint :

« *Je sais que quand je suis partie à Londres, j'avais fait un petit… J'avais fait un petit mailing en disant : "Voilà, je pars à Londres pour avoir des idées fraîches". C'était un moyen pour moi de communiquer avec mes clients et c'était jute leur dire "attention je suis à Londres, mais tout va bien". Là, tous mes clients ont fait un mail en disant : "Bonnes vacances, on se revoit après !". Donc j'ai dû refaire un mail à tout le monde en*

disant : "Non non non, mais pas du tout je continue à travailler." "(réponse du client) Non mais ça va être compliqué !". Alors qu'il y a une heure de décalage horaire, que Skype ça marche très bien, Hangout tout ce qu'on veut, qu'il y a la majeure partie du temps, je n'ai pas besoin de les voir, on n'a pas besoin d'être physiquement dans la même pièce pour arriver à travailler ».

2. Cadre spatio-temporel du mode de vie

Le télétravail hors des grandes zones urbaines recompose dans le temps et l'espace les modes de vie, en permettant de réduire ses déplacements, et d'avoir un rythme de vie plus flexible.

Le périmètre de vie

L'intégralité des télétravailleurs interrogés vit au moins une partie de leur temps à distance des grands centres urbains, qu'ils vivent dans des petites villes (Aurillac, Albertville, Tarbes) ou dans des espaces ruraux (Aveyron, Perche, Auvergne). Le télétravail leur permet de centrer leur vie davantage autour de leur domicile. L'essentiel des activités quotidiennes ou hebdomadaires se déploie dans cet espace local, autour du domicile (espaces naturels récréatifs, courses autour du domicile, clients à rencontrer). Néanmoins, presque tous les télétravailleurs se déplacent de manière plus ou moins régulière hors de leurs périmètres habituels de vie pour aller voir des clients, des fournisseurs, des partenaires. Ces déplacements sont plus ou moins lointains, mais se limitent généralement à la région ou au moins au territoire national, sauf pour deux télétravailleurs voyageant à l'international pour leur vie professionnelle.

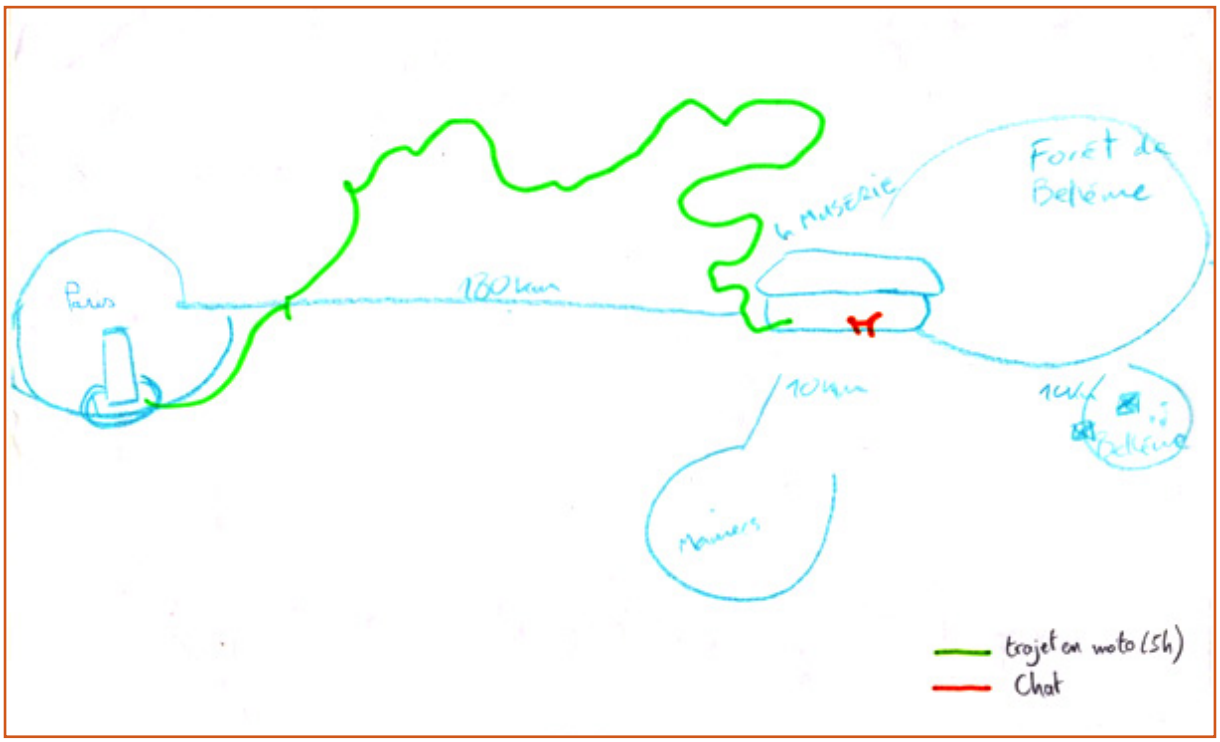
C'est souvent le métier exercé par certains enquêtés qui leur permet de s'affranchir de la contrainte spatiale. Aurélie étant graphiste indépendante, il lui est possible de travailler chez elle et dans des centres de coworking. Cela lui donne la possibilité d'avoir plusieurs lieux de résidence et de ne pas être cantonnée à un espace de vie déterminé, situé à proximité de son emploi : « *A un moment je me suis dit, tient là c'est chouette je vais pouvoir aller voir les copains et continuer à travailler, je suis pas obligée de prendre des vacances.* » Les TIC permettent à Martin, cadre chez Danone, résidant à Tarbes, de travailler en se déplaçant, sans avoir d'ancrage spatial continu au cours de sa semaine : « *Entre-temps, on travaille un peu dans les aéroports, dans les trains dans les hôtels et on passe un jour et demi pour travailler chez un fournisseur* ».

Les déplacements

La plupart des télétravailleurs indépendants bougent finalement peu dans une journée classique de travail. En télétravail, la plupart des déplacements, qu'ils soient professionnels ou personnels, sont donc uniques. Le mode de transport utilisé dépend généralement de la localisation de la résidence : ceux qui habitent dans le cœur des petites villes utilisent plus volontiers la marche dans leurs déplacements quotidiens, alors que ceux qui habitent hors des centres urbains (soit 7 télétravailleurs sur 10) utilisent systématiquement leur voiture pour se déplacer autour de leur domicile. Les enquêtés justifient l'usage des modes motorisés par le fait qu'ils habitent dans un territoire rural, comme Laurent, consultant indépendant en finance : « *la vie à Saint-Affrique, nécessite obligatoirement d'être véhiculé parce*

que moi en fait je suis assez isolé et le premier village qui est Saint-Affrique est à 8km voilà, donc toute activité nécessite de se déplacer en voiture. » Sur les longs déplacements nationaux, certains prennent leur voiture quand le territoire est mal desservi, notamment dans le Cantal. Ceux qui voyagent le plus loin pour leur vie professionnelle ou de loisirs préfèrent utiliser le train ou l'avion.

Le déplacement quotidien domicile-travail est envisagé comme une contrainte, qu'ils cherchent à réduire. C'est cette raison qui a amené deux enquêtés à faire le choix du télétravail au moins quelques jours dans la semaine, à l'instar de Jean, qui travaille au PNR Grandes Causses (Aveyron): «*J'en avais vraiment marre de faire la route, pour rien, enfin pour rien, pour venir poser mon ordinateur sur un bureau, travailler et repartir le soir, discuter avec deux trois collègues d'accord. Mais à part ça, j'aurais pu faire la même chose chez moi quoi, ou dans un espace de télétravail* ». Si le déplacement est envisagé comme une contrainte, tous les enquêtés aspirent à le vivre autrement, par exemple en faisant le choix du covoiturage, ou en aspirant à utiliser des modes de déplacements différents. Si les enquêtés ont beaucoup de déplacements longs, ce temps de déplacement peut être mis à profit. Ce temps est utilisé pour travailler par 3 télétravailleurs sur 10, comme le dit Laurent : « *Et puis le train on se pose, on peut travailler, on n'est pas perturbé pendant trois heures donc c'est bien*.». Ce temps permet aussi de prendre du temps pour soi, ou aide à marquer une césure entre vie familiale et vie professionnelle. L'un des enquêtés, Louis, met ainsi deux à trois fois plus de temps pour rentrer chez lui, mais profite occasionnellement de ce trajet pour rêver et contempler la nature. Ce trajet, qu'il fait en moto, est représenté en vert sur la carte mentale qu'il a réalisée et qui est reproduite ci-dessous. Cette carte mentale montre l'attachement de Louis aux espaces naturels où il aime se déplacer : la forêt, où il se rend à pied et à vélo pour se promener ou aller au télécentre de Bellême, le trajet Paris-Le Perche qu'il fait régulièrement en moto, à la belle saison.



Carte mentale de Louis

Un rythme de vie plus flexible

Les enquêtés déclarent tous que ce nouveau mode de travail leur permet d'avoir un temps de travail plus flexible et un rythme de vie moins contraignant, ce qui leur donnerait un meilleur confort de vie. Cette aspiration à un travail plus flexible ne les empêche pas d'instaurer des horaires de travail clairs dans leur journée et d'avoir une régularité dans leurs déplacements. Martin déclare télétravailler chez lui de préférence le lundi et le vendredi et être en déplacement les mardis, mercredis et jeudis. Jean se rend en entreprise les lundis et jeudis et télétravaille les mardis et mercredis. Si leur rythme de vie est plus flexible, le bien-être que tous déclarent avoir grâce à ce nouveau mode de travail peut être remis en question. En effet, quand on travaille chez soi et en indépendant, le plus difficile n'est pas de se mettre à travailler, mais plutôt de s'arrêter de travailler. Bon nombre d'entre eux déclarent travailler tard le soir ou le week-end, même s'ils sont salariés, ou garder constamment leur téléphone près d'eux pour ne manquer aucun appel. Laurent semble ainsi dire à demi-mots qu'il ne parvient pas vraiment à préserver deux jours pour son week-end : « *Alors voilà après j'essaye de ne pas travailler le samedi et le dimanche, enfin, on va dire le dimanche pour parler vrai, le dimanche j'essaye de pas du tout travailler et puis voilà… C'est une façon d'avoir une journée entièrement dédiée à la famille*. »

Valérie, télésecrétaire, dit « *tricher* » en gardant toujours son portable avec elle pour échapper aux critiques de son mari : « *Bon après, voilà, maintenant j'ai le portable alors je triche, je le trimballe un petit peu partout !* ».

Ce rythme de vie moins contraint permettrait une forme de « déroutinisation » du mode de vie. C'est l'image du télétravailleur diffusée dans les documents de communication territoriaux, qui, en travaillant chez soi, en ayant un mode de vie finalement plus flexible, échapperait à la routine (Sajoux, 2015). Des enquêtés déclarent être heureux de pouvoir échapper à cette routine. Néanmoins, la routine finit par refaire surface et a finalement un côté rassurant. Deux enquêtés expliquent ainsi avoir une sorte de petit cérémonial avant de se mettre au travail. Deux enquêtées déclarent se maquiller, s'habiller, comme si elles allaient au bureau, ce qui leur permet de marquer une césure entre leurs vies personnelle et professionnelle. De plus, il y a une forme de routine dans la mesure où certains déplacements reviennent régulièrement. Louis par exemple se rend chaque semaine chez ses fournisseurs en Normandie et à Paris.

3. La préservation de la vie sociale : un enjeu principal du télétravail

Les horaires flexibles du télétravail demande que l'on mette au point des arrangements pour préserver sa vie personnelle (famille, loisirs).

La vie professionnelle contre la vie familiale

Chez la plupart des télétravailleurs, le travail tient une place cruciale. Le fait qu'il soit modulable et adaptable suivant les contraintes de la vie personnelle est apprécié par la plupart des enquêtés. La plupart des enquêtés disent que cette façon de travailler leur permet d'être plus disponible pour leurs familles quand elles ont besoin d'eux. Le télétravail permet à l'une des enquêtés de garder son fils chez elle quand celui-ci est malade. Laurent déclare faire des vidéoconférences avec ses

clients, tout en ayant son fils dans les bras. Martin, ingénieur agronome, se réjouit de pouvoir stopper son travail le vendredi pour pouvoir aller faire des courses, sans avoir personne à avertir :

« *Par exemple, quand je suis en télétravail à la maison, si par exemple, comme je ne suis pas souvent chez moi, j'ai besoin de porter la voiture chez le mécano, dans la journée je vais me planifier un moment où je vais mettre ma voiture chez le mécano pendant les heures entre guillemets dites de bureau. Je vais mettre un mot à ma patronne en disant que pendant une heure je suis absent. Si quelqu'un m'appelle sur mon portable, je ne réponds pas et je réponds après. Si en compensation, j'ai une journée chargée, je peux dire que je travaillerai une heure de plus le matin ou une heure de plus le soir. J'organise comme cela. C'est très souple.* »

Ainsi, cette nouvelle manière de travailler réinterroge le rapport à la famille et à la vie personnelle.

Cependant, le télétravail amène le salarié à travailler plus longtemps que prévu, ce qui est un des points de discorde dans le couple, le conjoint se plaignant que l'autre travaille trop, comme le mentionne Carole, traductrice : « *Lui, il (le mari) souhaiterait que… voilà… J'arrive à ménager peut-être plus d'activités pour moi à l'extérieur*. » La solution envisagée par tous est de se fixer des horaires clairs de travail, pour préserver la vie familiale. A l'inverse certains déploient des stratagèmes pour éviter que leur vie familiale ne les rattrape lorsqu'ils travaillent. C'est aussi pour cette raison que Bastien, informaticien à Aurillac, éprouve le besoin d'aller travailler ailleurs, justement pour échapper aux contraintes de la vie familiale : « *Elle avait tendance à oublier que la journée moi je travaille. Donc c'était : " ah tu peux faire ça ? " Ouais ça prend cinq minutes sauf que c'est cinq minutes que je perds, où je suis obligé de me remettre dans le travail et encore plus quand on a un gosse, c'est ingérable.* ».

Une vie amicale et associative inégalement préservée

Le télétravail n'ouvre pas nécessairement plus de temps à consacrer à la vie associative et amicale. En effet, d'un côté, les salariés bougeant peu et ayant fait le choix de télétravailler quelques jours dans la semaine seulement, déclarent pouvoir avoir une vie associative relativement dense. Jean dit ainsi que faire du télétravail lui permet de s'engager à l'année dans un club d'escalade, sur le temps qu'il a libéré en télétravaillant : « *Le fait de pouvoir faire du télétravail, cela m'a permis de m'engager dans un club d'escalade. Et comme je sais que tous les mardis, je peux faire du télétravail, je ne suis pas obligé d'être à Millau jusque 17h, ça me permet de m'être engagé à l'année à encadrer des groupes de jeunes.* ». A l'inverse, certains enquêtés déplorent de ne pas pouvoir faire de sport ou avoir de vie associative, parce qu'ils sont amenés à être en déplacement toute la semaine, ou parce qu'ils ont trop de mal à décrocher.

La nécessité de recréer une vie sociale professionnelle

La relation avec d'autres personnes dans le cadre de son travail est perçue par tous les enquêtés comme primordiale. Cette relation avec d'autres télétravailleurs est recherchée par tous ceux qui travaillent en indépendants, qui se rendent dans des espaces de coworking. Deux télétravailleurs du Cantal ont par exemple fait le choix de fonder leur propre espace de coworking, dans le but d'avoir un espace d'échange avec d'autres professionnels de leur milieu, ce que Bastien, informa-

ticien, évoque au cours de l'entretien : « *On reste tous sur de la TPE/PME et on voulait quand même rencontrer des gens, discuter, type on prend le café* ». Les centres de coworking offrent aux usagers un espace plus ouvert qu'un télécentre, qui comprend des espaces de travail compartimentés. Quand ces indépendants ne vont pas dans les espaces de coworking, ils cherchent de toute façon un moyen d'être en lien avec d'autres travailleurs. Valérie veille à entretenir son réseau professionnel, en ayant des contacts réguliers avec d'autres télésecrétaires de sa région :

« *Alors justement, je fais partie d'une association pour ça, donc de secrétaires indépendantes, on commence à se regrouper un petit peu. Et on s'appelle très souvent, on est en contact sur Facebook, on a des groupes dédiés à ça, et on parle du travail très très régulièrement, on s'entraide, donc c'est vrai que finalement, c'est un peu comme si on avait des collègues.* »

4. Une manière de travailler plus qu'un mode de vie ?

Les télétravailleurs partagent des valeurs communes d'efficacité et d'optimisation de leur temps. Quelques enquêtés seulement reconnaissent qu'ils font la promotion du coworking dans la sphère publique, même si la plupart des enquêtés ont une vision positive du travail à domicile.

Des valeurs communes d'efficacité et d'optimisation du temps

Les personnes interrogées ont des valeurs et des aspirations différentes. Seule la moitié des interrogés ont d'eux-mêmes fait référence à l'écologie. Tous ces travailleurs attachent une attention particulière au travail. Cette place du travail se voit également à travers l'attention portée aux études des enfants, parmi les deux enquêtés de plus de 50 ans. Louis déclare dès le début de l'entretien avoir un fils dans une grande école d'ingénieur : « *Mon fils était très brillant, il est parti à 17 ans de la maison pour aller à Lyon, l'INSA à Lyon.* ». La maîtrise du temps et des déplacements est un autre élément essentiel, il faut être efficace et « *carré* » (Valérie) dans son travail. Leur mode de vie, notamment le fait d'habiter à distance des centres urbains, leur demande de s'organiser et d'optimiser leur temps, comme le reconnaît Anne, ingénieure-agronome au CPIE à Aurillac :

« *Donc pour moi le fait de ne pas avoir les magasins à côté, ce n'est pas un problème et les enfants le savent aussi. C'est vrai que si on veut faire une recette le week-end, il faut prévoir un peu aussi. Parce qu'au dernier moment on ne pourra pas faire une super recette avec plein d'ingrédients dedans.* »

Télétravailler et vivre hors des grandes villes : un mode de vie généralisable ?

Aucune des personnes interrogées n'a dit avoir une démarche militante de promotion du télétravail. Les télétravailleurs rencontrés n'ont pas le sentiment d'avoir une vie exceptionnelle et ne voient pas l'intérêt d'échanger sur leurs pratiques, d'autant qu'ils sont convaincus que le télétravail n'est pas adapté à toute une frange de la population active. En revanche, la plupart des enquêtés estiment que le fait de pouvoir travailler chez soi ou dans un tiers lieu à l'aide des NTIC, est une bonne chose pour certains territoires qui se dépeuplent. Dans ce cadre, la question de l'installation d'une bonne ligne internet est une question cruciale pour ces territoires. Seuls deux télétravailleurs auvergnats investis dans un espace de coworking à Aurillac déclarent être souvent sollicités pour témoigner, sans se dire militants

pour autant, comme le dit Florian, informaticien :

« Globalement, nous on a pas eu de volonté militante on va dire d'évangéliser d'autres. Par contre, c'est vrai que régulièrement, on reçoit des gens comme vous. Ou des élus, des maires de villages abandonnés quasiment, et ils viennent nous voir parce qu'ils se disent, ces mecs là - et nanas d'ailleurs, il y en a quelques-unes - ils réfléchissent autrement, voilà ils réinventent des choses, ils ont peut être des idées pour nous et donc ils viennent nous voir. »

Cette absence de militantisme peut être liée à différents éléments. On peut supposer qu'un télétravailleur salarié travaille trop peu longtemps en télétravail pour que cela devienne un élément à part entière du mode de vie. Concernant les 7 indépendants rencontrés lors de l'étude, le travail à domicile ou en tiers-lieu découle finalement d'un choix de s'installer comme indépendant. Les interrogés se définissent plus comme étant indépendants plutôt que télétravailleurs, à l'instar de Laurent :

« En fait, pour moi, même la notion de télétravailleur, elle est arrivée il y a quelques semaines quand je suis arrivé dans l'espace de télétravail. C'est-à-dire qu'avant, jamais je me serais défini comme télétravailleur. Je suis juste quelqu'un qui travaille quoi, sauf que je travaille à la maison et mon bureau est chez moi ».

De plus, les enquêtés déclarent ne pas pouvoir conseiller à leurs amis d'habiter à distance des grandes villes, puisque ces derniers sont souvent les premiers étonnés et ne parviennent pas à se projeter dans ce mode de vie là, qui, selon eux, contraint à l'isolement. C'est ce qu'évoque Anne :

« Mais je pense qu'il faut qu'il y ait quand même une volonté forte, enfin faut vraiment avoir un amour pour le territoire, pour, voilà, je sais pas la montagne, la vallée, la nature, qui prenne le pas quand même sur le reste […]. Il y a plein de copains qui adorent venir passer les vacances ici, mais ils nous disent, voilà je sais pas comment vous faites pour y rester toute l'année. »

L'isolement perçu est lié au fait d'habiter dans une zone rurale, et non au fait de télétravailler.

Le télétravail recompose le mode de vie dans le temps et l'espace, grâce aux progrès des NTIC et des tiers-lieux. Il demande des arrangements nouveaux, pour préserver sa vie personnelle et familiale, ou au contraire pour se mettre au travail (se fixer des horaires clairs, avoir une pièce précise où travailler chez soi ou en tiers-lieux). Certains enquêtés disent avoir des difficultés à trouver ces arrangements, au point qu'on peut se demander pour certains enquêtés, s'il s'agit véritablement d'un mode de vie aspirationnel. Plus qu'un mode de vie, le télétravail est plutôt une manière de travailler, aux caractéristiques variées, que la personne soit salariée ou au contraire indépendante, télétravailleuse à plein temps ou seulement à temps partiel.

Les mobiles actifs

Par « mobilité active », nous entendons les déplacements qui ne nécessitent aucun apport d'énergie autre que l'énergie humaine. Dans les pratiques de mobilité active se trouvent notamment la marche à pied, le vélo et les objets roulants tels que rollers, skateboard, trottinette… Les 8 personnes interrogées pour leurs pratiques de mobilité active se déplacent toutes en vélo, et l'une d'entre elles se déplace en vélo et kayak. Les personnes habitent toutes une aire urbaine, 4 vivent à Bourges, 2 à Grenoble, et 1 à Strasbourg. Tous les enquêtés se déplacent quotidiennement à vélo, leur mobilité active est donc partie intégrante de leur mode de vie. Cette partie vise à spécifier l'impact de ce type de mobilité sur le mode de vie. Nous verrons tout d'abord les différentes modalités d'adoption de la mobilité active puis le cadre de vie spécifique duquel elle semble dépendre. Ensuite nous présenterons ses caractéristiques générales ainsi que les valeurs qui la sous-tendent. Enfin nous exposerons les manières de promouvoir la mobilité active et les limites à sa généralisation.

1. Les modalités d'adoption de la mobilité active

L'adoption d'un mode de vie fondé sur les mobilités actives, et plus particulièrement le vélo, correspond à trois profils différents parmi les personnes enquêtées : les personnes ayant toujours pratiqué le vélo et dont l'habitude est ancrée, les personnes ayant changé leur mode de déplacement en réaction favorable à un autre élément de leur mode de vie (études, familles, travail…), les personnes ayant changé leur mode de déplacement sous la contrainte avant de le continuer par choix. Les éléments déclencheurs qui incitent à changer sa mobilité sont divers et peuvent être issus du travail, de la famille ou d'un changement de cadre de vie.

Dans le premier cas, les personnes font du vélo depuis longtemps, souvent depuis leur enfance ou adolescence. Elles allaient à l'école, au collège ou lycée en vélo, puis utilisaient le vélo dans leurs loisirs, ainsi que dans leurs voyages. C'est donc assez naturellement que ces personnes ont continué la pratique du vélo dans leurs déplacements quotidiens, une fois adultes. Elles précisent que leur pratique quotidienne du vélo depuis l'enfance a été permise par un cadre de vie favorable. Pour certains c'est le fait de vivre dans une petite ville où toutes les aménités urbaines se trouvent à proximité (c'est ce dont témoigne Bertrand, habitant de Bourges), pour d'autres c'est l'avantage de vivre dans une plus grande ville, où les aménagements cyclables sont bien développés (ce qu'évoquent Jérôme pour Strasbourg, ainsi qu'Arnaud pour Grenoble). La mobilité active peut donc être acquise dès l'enfance et prolongée à l'âge adulte, sans élément déclencheur particulier.

Dans le deuxième profil, les personnes ont changé leur moyen de déplacement afin de s'adapter à un autre élément de leur mode de vie. Ainsi, Damien raconte avoir adopté le vélo en emménageant à Bourges et en découvrant que sa voiture ne lui était pas utile pour y couvrir de courtes distances. C'est donc en changeant de cadre de vie qu'il s'est aperçu que les déplacements en vélo étaient plus adaptés. Le changement de travail est également facteur de transformation du mode de vie. Jean-Christophe explique ainsi qu'il a pu adopter sa mobilité en vélo et kayak en changeant d'emploi. En tant que pompier, sa nouvelle caserne se situe sur l'autre rive de l'Isère, proche de Grenoble, ce qui lui permet chaque matin et chaque soir

de pouvoir effectuer une partie de son déplacement domicile-travail en kayak, et de compléter ce trajet par une partie en vélo. Le changement de mobilité peut également provenir d'un changement de mentalité. C'est le cas de Janine, qui pratiquait le vélo étant jeune mais qui a cessé après un accident, puis qui a repris cette mobilité active après avoir étudié l'urbanisme et prôné la ville douce, afin d'être cohérente dans ses choix de vie. Enfin, la famille occupe également une part importante dans les choix de mode de vie des personnes. Christine témoigne ainsi avoir adopté la mobilité active à vélo sur les recommandations de son mari et en voyant la joie que son mari et sa fille éprouvaient en partageant des moments à vélo. L'élément déclencheur de ses déplacements à vélo est donc une volonté de vouloir passer du temps avec sa famille et de partager leur passion.

Les personnes correspondant au troisième type de profil adoptent la mobilité active sous la contrainte tout d'abord, puis la conservent après avoir constaté ses bénéfices. C'est le cas de Michel, qui a commencé à se déplacer à vélo pour des raisons économiques. Après son divorce il déclare avoir dû réduire ses dépenses et a donc arrêté d'utiliser sa voiture. Mais ce type de déplacement est progressivement devenu une habitude de vie que l'enquêté apprécie.

2. La mobilité active dépend d'un cadre de vie spécifique : habitat et travail

La mobilité active comprend une part matérielle importante, liée à l'outil qui permet la mobilité (vélo, kayak, skateboard…). Cela influe sur l'habitat des personnes. Plusieurs interrogés ont précisé que dans leur recherche de logement, ils avaient accordé une attention particulière à la présence de local, garage ou cour, leur permettant de ranger leurs vélos. En outre, Michel, également habitant de Bourges, explique qu'il vit dans un écoquartier qui comprend des stationnements voitures mais aucun arceau pour accrocher son vélo, ce qui lui semble être une aberration.

Les personnes interrogées pour leur adoption d'une mobilité active habitent toutes dans des aires urbaines, plus ou moins denses (Grenoble, Strasbourg, Bourges…). Pour les quatre personnes interrogées habitantes de Bourges (Christine, Damien, Michel, Bertrand), la mobilité active est permise par la faible étendue de la ville et le fait que toutes les ressources urbaines se trouvent à proximité de leur domicile ou du centre ville. Les distances sont donc réalisables à vélo et ne demandent pas de trop longues durées de déplacement. Plusieurs de ces personnes ont déclaré vouloir toujours vivre à Bourges, ou dans une ville de taille identique, pour pouvoir continuer de se déplacer à vélo. Les personnes interrogées qui habitent des villes plus grandes, comme Strasbourg (Jérôme), ou Grenoble (Janine, Arnaud et Jean-Christophe) ont toutes précisé que leur pratique du vélo a été stimulée par la présence d'équipements et d'aménagements cyclistes dans la ville ainsi que par le grand nombre d'habitants ayant déjà adopté une mobilité active dans ces villes. Pour la quasi totalité des interrogés, le cadre de vie et l'habitat sont un support et un moyen qui favorise la mobilité active.

Comme l'habitat, le travail peut influer sur la mobilité des personnes et leur mode de vie en général, ou inversement, le travail choisi peut découler de leur mobilité. Plusieurs enquêtés ont déclaré avoir choisi la mobilité active au quotidien car leur lieu de travail se trouvait à une distance de leur domicile réalisable à vélo et qu'ils pouvaient stationner leur vélo à leur lieu de travail. C'est le cas notamment de

Jean-Christophe, Christine, Michel. Pour ce profil, les personnes ont choisi la mobilité active car leur travail le leur permettait.

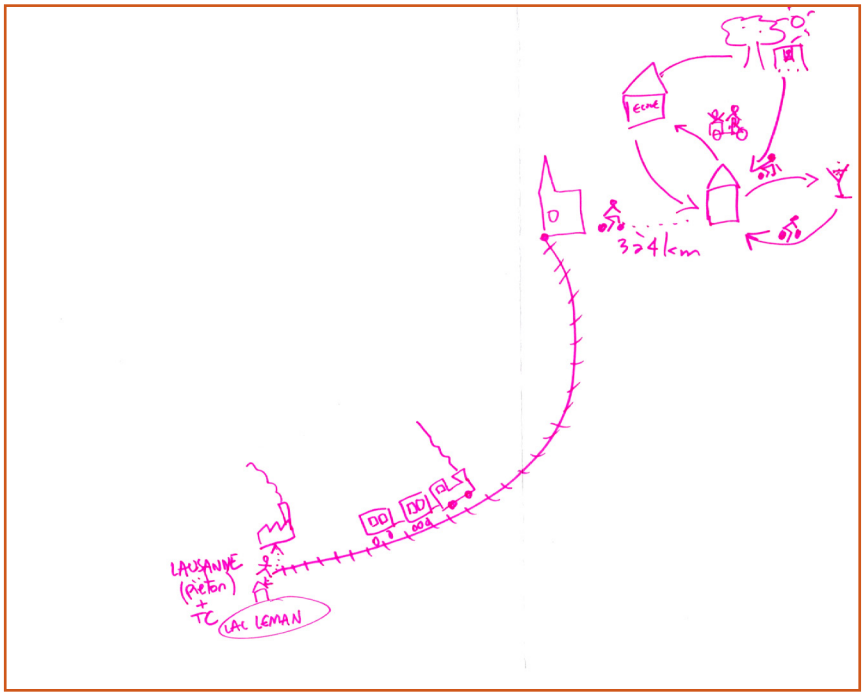
D'autres personnes sont arrivées à la mobilité active par leur travail et les convictions que celui-ci suscitait chez elle. Ainsi trois personnes interrogées ont un travail en lien avec la mobilité et les déplacements : Damien travaille à l'ADEME et gère une association de vélo, Jérôme a une formation d'urbaniste et travaille pour la ville de Lausanne, dans les déplacements, et Janine a aussi une formation d'urbaniste et est salariée et gérante de l'association de vélos Un Ptit Vélo dans la Tête. Pour ces personnes, leur travail est également un moyen d'œuvrer pour faire reconnaître leur mobilité, l'améliorer et la répandre, ainsi qu'en améliorer les conditions quotidiennes.

Un enquêté sur les 8 rencontrés n'a pas d'emploi (Arnaud). Ce dernier a déclaré que c'est grâce à son temps libre qu'il peut mieux profiter de ses déplacements à vélo. Il est également bénévole et très impliqué dans l'association de vélo grenobloise Un Ptit Vélo dans la Tête.

3. Caractéristiques générales de la mobilité active

Mobilité active et durée des déplacements

La totalité des personnes interrogées utilise le vélo comme mode de déplacement quotidien, à la fois pour leurs loisirs et leurs trajets domicile-travail. De fait, il en découle une certaine routine. Une majorité des personnes questionnées déclare effectuer quotidiennement le même trajet, en suivant les mêmes itinéraires. Le déplacement en vélo fait partie de leurs habitudes. Ce déplacement peut être effectué en vélo sur toute sa distance, ou seulement partiellement en vélo. Des personnes intègrent le vélo dans une chaîne de déplacement et profitent ainsi de l'intermodalité de certains modes de transport. C'est ce qu'expliquent Jérôme et Damien. Tous deux prennent régulièrement le train et placent leur vélo dans le train, ils peuvent ainsi se rendre à la gare de départ en vélo puis quitter leur gare d'arrivée et se déplacer en vélo dans leur ville de destination. Cette intermodalité entre les différents modes de déplacement est particulièrement lisible sur la carte mentale qu'a réalisée Jérôme, bi-résidentiel qui vit entre Strasbourg et Lausanne. On peut comprendre sur cette carte mentale qu'il utilise le train pour aller à Lausanne, puis se déplace à pied sur place, mais aussi qu'il effectue ses trajets en vélo à Strasbourg pour ses loisirs et déplacements quotidiens, et en vélo-cargo lorsqu'il est accompagné de sa fille.



Carte mentale de Jérôme

Sa carte mentale représente les différents modes de transport qu'il utilise en fonction des villes où il se trouve et des lieux vers lesquels il se rend.

Pour certaines personnes, le déplacement est plus court (en temps) en vélo qu'en voiture. Le gain de temps est présenté comme un avantage. Au contraire, pour d'autres, le déplacement en vélo rallonge parfois considérablement le temps de trajet, mais il est source de plaisir. Plusieurs interrogés, tels que Jean-Christophe, Arnaud ou Bertrand mettent particulièrement en avant cet aspect de déplacement-plaisir en vélo. C'est aussi ce qu'explique Janine :

« *Il y a un gain de temps par rapport au cheminement piéton, mais y a pas de gain de temps par rapport aux transports en commun. Si tu veux aller plus vite, il y a encore plus facile mais je trouve que le vélo est un bon rapport entre le plaisir que j'ai à me déplacer et la facilité que j'ai à me déplacer.* ».

Plusieurs interviewés ont également reconnu que le temps consacré aux transports était pour eux un moyen de ralentir leur rythme de vie. Pour Arnaud, le vélo permet avant tout de satisfaire un besoin de lenteur dans ses déplacements :

« *J'aime prendre des temps de transition entre deux activités ou deux lieux et du coup quand j'ai 2 minutes, ou même 5 minutes, je trouve ça trop rapide, j'ai pas le temps de me sortir les idées de la tête. Si je dois partir de chez moi et arriver 5 minutes après au lieu, il y a un stress et j'ai pas le temps de justement prendre ce temps là de transport pour souffler un peu, penser à rien, pédaler et ce temps-là il me fait du bien.* »

Ces trajets en vélo sont des moments de pause où il peut s'abstenir de réfléchir. Aussi il cherche à effectuer des trajets en vélo qui ne soient pas trop courts, afin que

le déplacement lui permette un réel temps de détente. Pour d'autres personnes, à l'inverse, le vélo empêche des temps de loisirs qui sont pourtant permis par le train ou le bus notamment. Damien a fait part de sa frustration de ne pas pouvoir lire pendant ses temps de trajets à vélo, alors qu'il peut lire pendant ces déplacements en train. Pour Jérôme, qui prend le train entre Lausanne et Strasbourg chaque semaine, en se rendant à la gare à vélo, la durée du trajet en train sert à travailler ou actualiser son blog, c'est donc un temps précieux.

La dimension matérielle de la mobilité active : les outils nécessaires à sa pratique

La mobilité active repose en grande partie sur des outils matériels, et en particulier sur le vélo, dans le cas des personnes interrogées pour l'étude. Les 8 personnes interrogées possèdent toutes au moins un vélo qui leur appartient et leur sert quotidiennement. Plusieurs personnes, comme Jérôme, Damien et Bertrand possèdent 3 vélos : un vélo dit « classique » pour les déplacements simples en ville, un vélo-cargo pour les déplacements avec des enfants ou des charges volumineuses, et un VTT ou vélo de randonnée pour les loisirs. La diversité des vélos permet de s'adapter à toutes les utilisations qu'on peut en faire. Ainsi plusieurs personnes possèdent des vélos moins conventionnels tel que le vélo pliant de la marque Brompton de Jean-Christophe ou les vélos-cargo de Jérôme, Damien et Bertrand. Certains vélos sont relativement coûteux. De fait, des personnes, comme Christine, n'achètent que des vélos d'occasion, sur internet ou lors de bourses aux vélos organisées par des associations. Le vélo pliant de Jean-Christophe représente également un investissement conséquent. Il a donc mis en place un système de crowdfunding pour se le procurer.

Chaque personne a évoqué la manière dont elle range ses vélos à son domicile. La plupart des interrogés possèdent un garage ou une cour privée, dans lesquels ils peuvent stocker parfois jusqu'à 20 vélos, dans le cas de Christine par exemple. Les vélos peuvent être coûteux et doivent donc à être gardés en sûreté. Le stationnement a été mentionné comme un aspect matériel important. Damien a aussi évoqué les difficultés qu'il rencontre à stationner son vélo à son travail et a expliqué que c'est un frein important qui empêche des personnes de venir travailler à vélo.

Le vélo est utilisé quotidiennement par les interrogés, et ce par tous les temps. Ils ont donc dû adapter leur équipement en fonction des saisons et des intempéries. La majorité des cyclistes ayant pris part à l'étude possède un équipement vestimentaire spécifique pour la pluie ou la neige, des vêtements imperméables, capes, bottes etc. Seul Jean-Christophe effectue ses déplacements à vélo et kayak par tous les temps en sweatshirt, maillot de bain et sandales. Il possède néanmoins un équipement technique complexe, du fait de sa double utilisation du vélo et du kayak. Il a ainsi fait réaliser un système permettant d'attacher son kayak à son vélo et de monter son kayak sur des roues increvables, ainsi qu'un système de sangles pour attacher son vélo pliant sur le kayak pendant les traversées sur l'eau. Pour Jean-Christophe, la dimension matérielle de sa mobilité active est centrale. Un autre aspect essentiel des déplacements quotidiens en vélo est la sécurité. Chacun a déclaré être munis d'un système d'éclairage, sur soi ou sur le vélo, et plusieurs personnes portent un gilet jaune. Néanmoins, très peu des interrogés portent un casque et plusieurs ont déclaré qu'ils trouvaient cela inesthétique et inutile. La sécurité du vélo a aussi souvent été mentionnée. Les interrogés ont détaillé les différents types d'antivols et les endroits où il est risqué de laisser son vélo sans surveillance. Pour les aspects plus pratiques de la vie quotidienne, certains ont

muni leur vélo de sacoches ou paniers qui leur permettent de porter des charges supplémentaires. Dans le même but, Janine et Arnaud ont plusieurs fois mentionné l'usage de la remorque à attacher à son vélo comme très utile et leur ayant notamment permis de déménager, de tracter un canapé ou une machine à laver.

Le vélo est un outil technique qui nécessite un entretien et des réparations. Les personnes interrogées ont toutes déclaré savoir résoudre un problème technique et réaliser une réparation mineure, telle qu'un changement de frein sur vélo classique, changement de pneus, gonflage etc. Mais aucune ne saurait intervenir sur un vélo complexe et coûteux, ou pour des réparations plus compliquées. C'est pourquoi toutes les personnes interrogées ont déclaré connaître, et souvent faire partie, d'une association proposant des ateliers de réparation, visant également à former les adhérents. L'entretien du vélo à certes un coût, mais tous les interrogés le trouvent bien inférieur à celui de l'entretien d'une voiture. C'est donc quelque chose dont ils s'acquittent facilement.

Mobilité active et activité physique

La mobilité active comprend, comme son nom l'indique, une part d'exercice physique conséquente. Le cyclisme est un sport à part entière. Les interrogés sont assez nombreux à le considérer comme un moyen de pratiquer un exercice physique et d'entretenir leur forme. Pour une seule personne parmi les enquêtés, Christine, la dépense physique est l'objectif central dans l'adoption de la mobilité active. Le vélo lui a permis de retrouver une bonne santé physique, de faire du sport quotidiennement, tout en étant un plaisir. Deux interrogés sont de grands sportifs et ont toujours pratiqué une activité physique régulière outre la mobilité active : Bertrand a fait du VTT, du roller, du skate et Jean-Christophe a une pratique sportive liée à sa fonction de pompier. Pour autant, ces derniers ne perçoivent pas prioritairement la mobilité active comme une performance physique et ne cherchent pas à battre des records de vitesse ou accroître leurs capacités personnelles. Bien que valorisée, la dimension sportive du déplacement en vélo apparaît aussi comme une limite pour certains. Le vélo étant utilisé pour se rendre au travail, il convient d'y arriver dans un état décent. D'autant que tous les bureaux n'offrent pas la possibilité de se doucher et se changer.

A l'inverse, des personnes insistent sur le fait qu'elles ne sont pas sportives, ne l'ont jamais été auparavant, et que de fait, elles ne considèrent pas le déplacement en vélo comme un exercice physique. C'est le cas de Michel, qui préfère marcher sur de longues distances que de pédaler, mais aussi de Janine, qui parcourt pourtant de grandes distances à vélo, y compris lors de longs voyages.

La dimension physique de la mobilité active, pratiquée quotidiennement, provoque aussi une forme d'accoutumance dont deux personnes interrogées ont fait état. Damien et Christine ont ainsi tous deux dû arrêter le vélo pendant quelques semaines à la suite de blessures, et tous deux ont déclaré avoir souffert de cet arrêt et ressenti un manque physique de la pratique cycliste.

Le lien avec l'environnement extérieur : le rôle des sens

Les déplacements en vélo, et la mobilité active en général, représentent un moyen unique de découvrir son environnement immédiat. La mobilité active offre l'avantage de permettre d'être dehors, de pouvoir ainsi entrer directement en contact avec ce qui nous entoure et d'avoir des repères extérieurs différents de ceux qu'on

peut avoir au volant d'une voiture. Plusieurs interrogés ont partagé leur plaisir éprouvé à vélo, de ne pas être enfermé dans un habitacle, de pouvoir voir tout autour de soi, entendre les sons et sentir les odeurs de ce qui les entoure. La dimension sensorielle de la mobilité active est centrale, comme l'explique Damien :

« *A vélo c'est ça qui est agréable, c'est d'être vraiment conscient, et puis vraiment être dans un microcosme en fait, pas dans une bulle mais interagir avec ce qui se passe autour, à plein d'égards : la température, la pluie sur les joues, le vent dans les cheveux, l'ouïe, la vue etc.* »

Cet aspect sensoriel de la mobilité active est aussi mis en évidence par Jean-Christophe qui explique que le kayak lui permet d'observer directement la nature aquatique, la faune et la flore et de satisfaire ainsi son besoin d'être proche de la nature et sa passion pour l'univers aquatique.

Cette notion de synesthésie, le mélange de toutes les sensations, représente pour certaines personnes une difficulté de la mobilité active. Christine a ainsi déclaré avoir eu des difficultés à s'habituer aux nombreux bruits extérieurs, qui sont parfois dérangeants et peuvent susciter de l'appréhension ou de la peur.

4. Simplicité, sociabilité, partage et économie : des valeurs centrales au cœur de la mobilité active

Les personnes ayant intégré la mobilité active à leur mode de vie prônent différentes valeurs et aspirations, qui se retrouvent parmi les enquêtés. La mobilité active répond tout d'abord à une exigence de simplicité et de praticité dans le mode de vie. Les mobiles actifs pratiquent le vélo car il leur paraît plus simple d'utilisation que la voiture ou les transports en commun. Il leur permet de se rendre d'un endroit à un autre au moment où ils veulent, sans dépendre des horaires des transports en commun et sans éprouver la difficulté de stationner sa voiture ou de traverser des embouteillages. Le vélo leur offre ainsi une forme de liberté. Il ne présente aucune contrainte horaire et permet de se faufiler dans le trafic, donc d'être plus rapide dans des zones embouteillées.

La mobilité active répond également à des exigences d'économie, en termes de coût monétaire et d'énergie. Plusieurs personnes adoptent la mobilité active car c'est un moyen pour elles de vivre en accord avec leurs principes de réduire leur consommation. Les coûts d'achat et d'entretien d'un vélo sont moindres que ceux d'une voiture. En outre, le vélo ne consomme pas d'essence et pollue moins que la voiture ou les transports en commun. Il nécessite aussi moins d'infrastructures. En ce sens, la mobilité active répond à des exigences écologiques, bien qu'aucun enquêté n'ait placé la dimension écologique au cœur de sa motivation pour pratiquer les modes de déplacement actifs. Plusieurs ont mentionné le fait que la réduction de la pollution permise par ce mode de déplacement était un aspect positif. La dimension écologique apparaît également dans le témoignage de Jean-Christophe et dans sa passion pour la nature. Se déplacer quotidiennement en vélo et kayak lui permet d'être plus proche de la nature.

Enfin, une autre valeur que les mobiles actifs prônent est le partage, la sociabilité et la solidarité. La mobilité active permet d'entrer en contact avec des personnes

et d'élargir son cercle de connaissances. Cela se fait en parlant avec des cyclistes croisés sur la route, en échangeant sur les itinéraires, les outils, équipements etc., ou en prenant part à des événements associatifs. La quasi totalité des personnes interrogées a mentionné la dimension sociale de la mobilité active comme un atout. Beaucoup ont déclaré s'être fait de nouveaux amis grâce au vélo. Cela motive de nombreux enquêtés à continuer de se déplacer à vélo. Outre cette sociabilité, l'utilisation du vélo et d'autres modes de mobilité active entre dans une dynamique globale de partage. En effet plusieurs interrogés expliquent n'acheter que des vélos d'occasion remis à neuf, mais également prêter des vélos ou des équipements, au sein d'associations ou à leurs amis. Les associations proposent également des tarifs réduits pour permettre d'acheter des vélos à des personnes qui peuvent avoir moins de moyens financiers. La dimension solidaire entre donc également en compte.

Au contraire, certaines personnes, moins nombreuses dans cette enquête, comme Arnaud ou Michel, ont reconnu qu'ils passaient pour des originaux ou des bobos auprès de leur famille et de certains de leurs amis qui ne comprenaient pas leurs déplacements quotidiens à vélo et la place importante que ces déplacements occupent dans leur mode de vie global. C'est aussi le cas, dans une moindre mesure, de Jean-Christophe qui se déplace en vélo et kayak. Ce dernier a précisé qu'il est passé pour un original pendant un temps mais que cela ne l'a pas dérangé, et que les personnes de son entourage sont maintenant habituées. Dans la majorité des cas, l'incompréhension des proches n'est pas source de frustration et n'a pas incité les enquêtés à cesser leur mobilité active.

Seul Damien a reconnu éprouver de la frustration face à l'incompréhension de sa mobilité par sa femme, qui se déplace exclusivement en voiture. Bien qu'il ait tenté de la convaincre de changer de mode de déplacement, celle-ci n'est pas réceptive à ses arguments. Ne pas pouvoir partager cette passion et son engagement militant pour le vélo avec sa femme lui déplaît.

5. Prolonger et promouvoir sa mobilité active

La mobilité active au sein du mode de vie apparaît comme un élément ancré dans les habitudes des enquêtés et définitif. Tous souhaitent continuer leurs déplacements à vélo, qui sont pour eux une source de satisfaction, et très peu perçoivent des raisons passibles de les faire cesser le vélo. La raison majeure pour cesser la mobilité active, qu'on retrouve dans la quasi totalité des entretiens, est l'apparition de problèmes physiques qui les empêcheraient de pédaler. La mobilité active offre l'avantage de s'adapter aux mutations du mode de vie : changement d'emplois, agrandissement de la famille... Ainsi pour aucun des enquêtés l'arrivée à l'âge de la retraite ne représente une raison potentielle d'arrêter les déplacements à vélo, tous souhaitent les prolonger dans leurs loisirs. En outre, pour les personnes qui envisagent d'avoir des enfants ou en ont déjà, la mobilité active ne paraît pas être incompatible avec la vie de famille. Ceux qui ont des enfants en bas âge les transportent grâce à des vélos-cargo et ceux qui ont des enfants en âge de pédaler leur apprennent à faire du vélo pour aller à l'école.

Cette volonté de prolonger la mobilité active tout au long de la vie s'assortit, pour certains enquêtés, d'une volonté de la promouvoir. Des enquêtés ont raconté, souvent avec fierté, avoir réussi à convaincre d'autres personnes d'adopter la mobilité

active. Outre les personnes militantes et gérantes dans des associations qui promeuvent l'usage du vélo, des enquêtés sans engagement militant sont parvenus à convaincre des proches ou des collègues d'utiliser le vélo dans leurs loisirs tout d'abord puis dans leurs déplacements quotidiens dans certains cas. Ces personnes n'ont pas souvent cherché directement à convaincre mais se sont contentées de témoigner au quotidien de la joie qu'ils éprouvent à se déplacer à vélo, ce qui a incité des personnes à les imiter. Les associations sont également un moyen de promouvoir la mobilité active. Des adhérents et gérants de deux associations ont été interrogés dans le cadre de l'enquête : Mon Cher Vélo dans le Berry, et Un Ptit Vélo dans la Tête à Grenoble. L'association Mon Cher Vélo, que gère Damien, tente d'établir un dialogue productif avec les élus, car ce sont eux qui ont le pouvoir de changer la ville. Pourtant l'association rencontre de nombreuses difficultés à convaincre les élus de la ville de Bourges, selon Damien. L'association Un Ptit Vélo dans la Tête vise davantage à faire comprendre à ses adhérents les multiples possibilités du vélo et à leur donner les capacités matérielles de réaliser leurs projets.

Un autre moyen de reconnaissance du mode de vie est la rédaction d'ouvrages ou de blogs. Ainsi Jérôme a publié un ouvrage sur les vélos-cargo : *Cargologie, le vélo cargo comme alternative à la voiture en ville*. Son livre est un recueil d'expériences de personnes possédant un vélo-cargo et l'utilisant pour leurs déplacements quotidiens, en France et partout dans le monde. Le blog qu'il tient, intitulé « I Bike Strasbourg » vise également à fournir des conseils aux cyclistes et promeut l'usage du vélo. Jean-Christophe tient également un blog, intitulé « Aller au boulot en kayak ». Ce blog est un moyen pour lui de conserver une trace de sa démarche, de ses photos, mais aussi de donner des conseils à des gens qui pourraient le contacter et suivre son exemple.

6. Les limites à une généralisation de la mobilité active

Le mode de vie reposant sur la mobilité active semble généralisable et est en voie de généralisation. La mobilité active est peu coûteuse, comparée aux déplacements en voiture ainsi qu'aux transports en commun. Elle présente également l'avantage de pouvoir être pratiquée par un grand nombre de personnes, sans nécessiter d'apprentissage particulier ou une courte formation sportive ou à la sécurité routière.

Pour autant, la mobilité active semble dépendre en grande partie du cadre de vie. Plusieurs enquêtés admettent que la pratique du vélo, ou d'autres modes de mobilité active, est plus aisée dans une ville adaptée, c'est-à-dire qui offre des aménagements cyclables, des distances réalisables sans peine, ainsi qu'une sécurité suffisante. Plusieurs enquêtés ont reconnu qu'ils ne pourraient pas continuer leurs déplacements à vélo s'ils vivaient à la campagne ou dans des villes trop denses et où l'usage de la voiture est encore trop présent. C'est pourquoi les initiatives politiques et les politiques urbaines sont centrales pour l'adoption et le maintien de la mobilité active. Les élus peuvent transformer la ville, la rendre plus praticable aux vélos mais aussi permettre l'évolution des mentalités : en créant les aménagements nécessaires à la mobilité active, ils incitent plus de personnes à l'adopter et à transformer leur mode de vie.

Il convient néanmoins de nuancer l'optimisme de nombreux enquêtés quant à la généralisation possible de la mobilité active. Tous ont en effet reconnu vouloir

continuer la pratique du vélo tant que leur forme physique le leur permettra. Cela limite l'usage de la mobilité active aux personnes relativement jeunes, en bonne santé. Bien que des exemples de personnes âgées à vélo existent, elles sont minoritaires. Une autre limite à la pratique du vélo, et de toute mobilité active, est la dimension sécuritaire. Deux enquêtés ont eu des accidents de vélo et se sont blessés. Les usagers du vélo sont plus exposés sur la route que les conducteurs de voiture ou usagers des transports en communs.

Les voyageurs

Les personnes contactées sous le terme de « backpackers » se sont avérées avoir des profils très variés. On peut trouver un point commun majeur à l'ensemble de ces modes de vie dans l'éloignement plus ou moins grand vis-à-vis de la sédentarité. Ainsi, les « backpackers » rencontrés dessinent un panorama de différents arrangements, de différents équilibres entre nomadisme et sédentarité. De fait, la terminologie est certainement à revoir. Au regard des entretiens, il est clair que le terme de backpackers ne s'applique pas à tous. On pourra parler de nomades, de semi-sédentaires, de son pendant semi-nomades, de voyageurs, et réserver le terme de backpackers à certains cas spécifiques. Par exemple, Thibault, 24 ans étudiant belge en voyage itinérant en autostop depuis 2013, se définit comme « *nomade* » et « *traveller* ». Margot, jeune femme de 27 ans qui depuis toujours change de domicile régulièrement et ce dans le monde entier, emploie pour se caractériser le terme de « *voyageuse* », mais préfère à celui de « nomade » l'expression « *semi-sédentaire* ». Si le terme de « voyageurs » semble faire consensus, d'autres sont plus controversés. Ainsi, le terme de « backpacker » n'est pas employé par tous et désigne pour certains une catégorie bien particulière de voyageurs. Antoine, 32 ans expatrié et voyageur depuis 6 ans, associe directement le terme de « backpacker » aux hôtels à petit budget souvent utilisés par les jeunes voyageurs. S'il a pu avoir recours à ces hôtels quand il était plus jeune, Antoine préfère aujourd'hui des logements plus confortables et ne se considère plus vraiment, ou plus tout le temps, comme backpacker. Le backpacking serait un mode de voyage économique souvent lié à un mode d'habiter en collectivité. Pour autant, on pourrait aussi restreindre la compréhension du terme backpacking à l'idée de voyager en sac-à-dos, en portant sa maison sur son dos. Cependant, pour employer un terme plus neutre, on retiendra le terme de « voyageurs » comme terme générique pour désigner l'ensemble des enquêtés de l'ancienne catégorie « backpackers ».

Dans l'échantillon de voyageurs étudié, les pratiques des individus diffèrent à la fois en ce qui concerne les périmètres de vie, les itinéraires de déplacement, les modes de déplacement et les modes de travail. Néanmoins, l'analyse des entretiens révèle des éléments récurrents qui confèrent une certaine unité à cette catégorie. Il est difficile de hiérarchiser ces caractéristiques communes ; dans une logique chronologique, on présentera en premier lieu un élément lié à l'adoption de ce mode de vie. Dans un premier temps, on montrera en quoi le choix du nomadisme

répond à un rejet d'un mode de vie sédentaire et normé, avant d'expliquer dans un deuxième temps pourquoi le voyage est en même temps une aspiration. Dans une troisième partie, on détaillera le rapport au temps, à l'espace, aux autres et aux objets des voyageurs. Enfin, on abordera l'opinion paradoxale des voyageurs au sujet de la généralisation de ce mode de vie.

1. Le nomadisme comme rejet d'un mode vie sédentaire et normé

L'abandon de la sédentarité : changement brutal et processus progressif

Les voyageurs se caractérisent par leur non sédentarité. On trouve donc un premier point commun dans le choix de se défaire d'un mode d'habiter sédentaire en abandonnant un logement fixe à plein temps pour lui préférer des résidences multiples voire une absence de résidence. Un enjeu inhérent à la compréhension du mode de vie nomade ou semi-nomade consiste à déterminer en quoi ce mode de vie se constitue en réaction, en rejet, et en quoi il traduit en même temps des aspirations. La sédentarité constitue à l'heure actuelle le mode d'habiter le plus répandu dans les sociétés modernes. L'adoption du mode de vie nomade (partielle ou totale) est donc susceptible d'impliquer une rupture avec un temps antérieur. Il y aurait alors dans la vie de l'individu le temps de la sédentarité et le temps du nomadisme. Toutefois il ne faut pas exclure la possibilité que certaines personnes ne se soient jamais considérées comme sédentaires. Ainsi les deux cas de figures sont représentés dans l'enquête. Les enquêtés sont venus de manières différentes à l'adoption de ce mode de vie.

Pour Margot par exemple, le voyage a toujours fait partie de sa vie :

« *Je me considère comme une voyageuse. J'ai commencé toute petite car je suis franco-portugaise. Donc j'ai fait beaucoup d'aller-retour entre la France et le Portugal. J'ai commencé à 15 ans, je suis partie vivre un an au Costa Rica en échange interculturel. J'étais dans une famille d'accueil et j'allais au lycée costaricain. Et depuis j'arrête pas de voyager.* »

Ayant toujours vécu entre deux pays, elle a par la suite profité de toutes les occasions lors de ses études puis dans sa vie professionnelle pour partir à l'étranger. Elle multiplie les déménagements, et son temps de résidence à un endroit s'est progressivement réduit pour ne plus dépasser six mois aujourd'hui.

Pour d'autres personnes au contraire, l'abandon de la sédentarité s'est fait plus brutalement. C'est le cas notamment de Thibault qui explique avoir pensé en septembre 2013, un mois et demi après son retour d'un voyage en Russie et en Europe de l'Est « *il faut que je continue et que j'aille plus loin* », et il poursuit :

« *Donc un mois et demi après j'ai remis les clefs de mon appart […] et je suis parti avec mes 260 euros sur mon compte. J'ai donné des affaires à des potes, d'autres à des assoc. Parce que pour aller il me fallait juste un sac. Et bon au départ on va être franc ça a été un peu spécial parce que c'était une façon pour moi de couper court avec plein de choses. […] J'ai supprimé mon ancien Facebook, j'en ai créé un nouveau, j'ai pris un nouveau numéro de téléphone. Enfin j'ai fait les choses bien et pas bien. Le fait est que voilà j'étais sur la route avec mes 260 euros et mon sac.* »

Il s'agit donc d'une décision sur un coup de tête, suite à l'expérience de ce premier voyage et visiblement dans le but de trancher avec une époque antérieure. Le nouveau compte Facebook et le nouveau téléphone témoignent bien de la volonté de faire table rase. Le voyage est alors vécu comme un nouveau départ.

On retrouve la même rupture dans le récit d'Aline, 29 ans, en couple avec Guillaume, 32 ans. Auparavant salariée dans un hôpital psychiatrique, elle décrit ainsi son *burn out* :

« J'ai commencé à demander à Guillaume " Pourquoi on part pas là-bas ? " et il m'a balancé " Me lance pas là-dessus, c'est mon rêve depuis tout petit. Si tu me lances et que tu changes d'avis je pars sans toi. " C'était un peu le truc… Finalement je suis retournée dans la vie du travail, c'est un peu passé à côté. Et j'étais tellement pas bien, je pleurais tous les soirs j'en pouvais plus qu'au bout d'un moment ça a été un vrai déclic de me dire " bon allez on part c'est bon, on met tout de côté et… " Et du coup on est parti comme ça, à la base on était parti pour un an, un peu comme les tours du monde classiques, organisés, un pays par mois et finalement… »

C'est un état de saturation qui a conduit Aline à prendre la décision de partir. Son compagnon Guillaume en revanche cultivait cette envie depuis des années. Leur tour du monde d'un an s'est par la suite transformé en mode de vie nomade à durée indéterminée.

Enfin, l'enquête a montré que décision ponctuelle et envie de longue date ne sont pas toujours incompatibles. Ainsi, Caroline, 31 ans, est partie en 2011 pour un tour du monde à pied. L'envie de voyage lui est apparue consciemment vers 16-17 ans. Après un Visa Vacances Travail d'un an en Australie, elle a décidé de partir elle aussi brutalement à 31 ans : « *Après mon voyage en Australie en fait j'avais tout plaqué. J'ai plaqué la maison, le mec, le boulot et je me suis barrée quoi.* » Mais le désir de voyage était présent bien avant, elle raconte d'ailleurs avoir retrouvé un texte de son enfance dans lequel elle disait vouloir faire le tour du monde.

Rompre avec le mode de vie « métro-boulot-dodo »

Le voyage est pour tous les enquêtés un moyen de rompre (ou d'éviter) une forme de routine associée à un mode de vie plus conventionnel. Il est intéressant de noter que la description d'un mode de vie classique (et rejeté) est souvent similaire chez les enquêtés. Paul, voyageur handicapé de 28 ans, ne souhaite pas « *trouver un travail, trouver une maison, faire un crédit sur une maison, ensuite avoir des enfants* ». Margot affirme :

« J'ai pas les mêmes priorités que ce qu'on attend. Que ce que certains médias nous font croire qu'on attend de nous. La société. Moi ma priorité c'est de vivre ma vie comme elle vient et d'en profiter. Ce n'est pas forcément de m'installer, d'avoir un CDI, une maison. Quand on regarde certains médias, on a l'impression que c'est ça qu'il faut ».

On retrouve exactement la même idée dans ce que Sylvain appelle la « *vie normale* ». Pour tous, partir est un moyen d'échapper à une certaine monotonie. Cela ne signifie pas que les voyageurs ne retrouvent pas une autre forme de monotonie par ailleurs. Ainsi, Caroline et Olivier évoquent leur routine quotidienne lors de leurs tours du monde respectivement à pied et à vélo, et les habitudes qui

s'installent. Sylvain décrit l'accoutumance au fait d'alterner chaque année travail et voyage :

« *J'ai l'impression des fois de repartir en voyage simplement parce que je savais pas quoi faire d'autre, tu vois. Quelque part, c'est la routine de se dire " mais je sais pas quoi faire d'autre ". J'ai ma période où j'ai travaillé, maintenant c'est normal, c'est le moment où je pars en voyage* ».

Une nouvelle conception du travail

Il semble que le voyage comme mode de vie soit très fortement lié à une conception du travail différente de celle communément admise. Antoine explique qu'il tient une page Facebook sur ses voyages pour montrer que « *c'est possible de voyager et de travailler en même temps, c'est possible de dire qu'on n'est pas tous enfermé dans cette vie de métro-boulot-dodo* ». Caroline se dit « *allergique aux CDI* ». De son côté, Aline exprime une nouvelle vision du travail :

« *Pour moi ce voyage m'a aussi cassé beaucoup d'idées reçues dans le sens où il faut travailler 8h par jour, il faut être dans ces cadres, de toute façon si tu travailles pas tu fais pas partie de la société. […] Enfin voilà je travaille pas depuis 18 mois et je vis, j'arrive à subvenir à mes besoins, ça va pas durer tout le temps mais du coup ça permet de voir les choses complètement différemment et je pense que ça peut arriver […] Les gens commencent à en avoir marre enfin c'est ce que je ressens. Les gens en ont marre d'être cadrés.* »

Les voyageurs enquêtés feraient-ils alors partie d'une nouvelle génération décidée à modifier les codes du travail ? On note d'ailleurs qu'aucun voyageur de l'échantillon ne dépasse 35 ans [3]. On peut mettre en lien cette nouvelle conception du travail avec le développement des NTIC et des transports. A ce sujet, plusieurs enquêtés cherchent à trouver une activité rémunérée qu'ils pourraient pratiquer à distance depuis leur ordinateur. Il semble que le mode de vie nomade se développe aujourd'hui en réaction à un mode de vie normé qui ne correspond plus aux aspirations d'une partie de la population. L'avion et les NTIC ouvrent un nouveau champ des possibles. Mais indépendamment de ces évolutions, les voyageurs ne semblent pas inquiétés par la précarité d'une succession d'emplois de courte durée ou l'absence d'emploi pendant plusieurs années. Le télétravail permet peut-être de moins associer le nomadisme à une idée d'insécurité qu'auparavant, puisqu'il offre la perspective de pouvoir concilier voyage et travail. Le voyageur qui choisirait d'avoir un emploi en télétravail deviendrait alors nomade digital.

2. Le voyage comme aspiration

Le voyage comme mode de vie correspond donc au rejet d'une sédentarité vécue comme ennuyeuse et contraignante. Mais il est également une aspiration. Là encore les aspirations qui poussent les enquêtés à adopter un mode de vie plus

[3] Le fait que les voyageurs interrogés soient plutôt jeunes n'est pas lié à une consigne de l'étude (comme pour les camping-caristes par exemple). En revanche, les voyageurs ont principalement été contactés via des réseaux sociaux et des blogs. Ce moyen de prise de contact a pu induire des biais. Plusieurs enquêtés ont fait remarquer qu'ils avaient rencontré des personnes qui voyageaient depuis plusieurs dizaines d'années. Néanmoins, ce mode de vie semble tout de même concerner principalement des personnes jeunes parce qu'il est visiblement difficile de le conserver sur le long-terme, pour des questions de santé physique, de fatigue émotionnelle, de contraintes familiales ou tout simplement de changement d'aspirations.

mobile sont diverses et personnelles. Néanmoins, quelques grandes thématiques se retrouvent chez tous les voyageurs interrogés : une aspiration à la liberté, à la découverte et à se rapprocher de la nature.

Le désir de liberté

La première est sans conteste un désir de liberté. S'ils ne l'expriment pas tous d'une façon très précise, les voyageurs partagent tous une volonté d'émancipation. Il s'agit de la volonté d'être pleinement libre de ses mouvements, de ses actes et de son temps, indépendamment des contraintes imposées par un logement fixe ou un travail stable. Olivier, 35 ans, récemment revenu d'un tour du monde à vélo de 7 ans, est peut-être celui qui l'a exprimé le plus clairement :

« L'objectif n°1 c'était une plongée dans un grand bain de liberté. Couper ces liens, ce que les gens attendent de moi ! Je voulais partir. Ca vient d'une frustration ou d'une souffrance. […] Enfin j'étais toujours contraint à plein de choses. »

Pour lui ce voyage était « *un vecteur vers la liberté et vers les choses qui [l]'aspiraient* ». De son côté, Paul explique :

« Je pense que les gens qui voyagent pour voyager ils sont un peu perdus en fait. C'est pour ça qu'ils voyagent tout le temps. Pour différentes raisons, je veux dire on peut… il y en a qui ne se reconnaissent pas dans la société dans laquelle ils sont, ou qui ne supportent pas la pression de la société, de l'endroit dans lequel ils sont, de leur famille, ils voyagent pour ça, pour être libres. »

A travers cette utilisation du concept de liberté, on retrouve celui de l'errance, connoté plus négativement. Le voyageur serait alors un vagabond, sans point de repère. Au-delà de ça, il apparaît que le voyage donne aux enquêtés le sentiment d'être libres de leurs choix, sans que ceux-ci leurs soient dictés par des normes sociales. Plusieurs personnes interrogées soulignent le développement des modes de vie nomades et des voyages ou tours du monde d'un an. Guillaume par exemple interprète ce phénomène comme une nouvelle mode et affirme que certaines personnes se sentiraient obligées de le faire :

« Aline : J'ai l'impression qu'on en arrive à n'importe qui maintenant peut faire ce… des fois ça m'inquiète parce que c'est que mon avis personnel mais je vois des gens qui disent " ouai je veux faire un tour du monde, où est-ce que je vais ? "

Guillaume : On en voit de plus en plus de ça, notamment sur le forum Voyage sac à dos backpackers, les gens " je pars pour un tour du monde, où est-ce que je veux aller etcetera " C'est ton projet personnel. C'est pas comme si tu commences tes études, " moi j'ai fait un bac, qu'est-ce que je peux faire comme métier ? " Non.

Aline : C'est que notre opinion mais moi je me dis quand je vois le temps que j'ai passé à réfléchir, ça me serait pas venu à l'esprit de demander aux gens où aller quoi. Alors après quand je me dis voilà je veux aller là, peut-être des informations, c'est la question ouverte " Où est-ce que je peux aller ? " Je sais pas.

Guillaume : Non mais ça devient à la mode. Et les gens arrivent pas à comprendre, on n'est pas obligé de le faire en fait. Je connais des gens qui se disent mes amis l'ont fait donc je vais le faire parce que c'est beau… »

De son côté, Antoine met en avant le fait que l'expérience du voyage et la pratique

de l'anglais sont de plus en plus appréciées voire demandées par les entreprises. Le voyage comme mode de vie, s'il apparait encore pour certains comme un écart à la norme, n'est pas non plus exempt de normes.

La soif de découverte

Deuxièmement, les voyageurs interrogés sont motivés par une curiosité, un désir de découvrir d'autres cultures et de rencontrer l'autre. La volonté de rencontrer des habitants locaux, de découvrir de nouveaux espaces, paysages et de nouvelles manières de penser a été exprimée par tous les enquêtés de cette catégorie sans exception.

Paul a débuté l'entretien ainsi : « *J'ai commencé par curiosité en fait pour voir. Pour voir différentes cultures, apprendre les différentes manières de penser. C'est quelque chose que j'aime beaucoup en fait, être en relation avec les gens et comprendre les autres cultures, les autres traditions, les autres manières de penser.* » Il estime que « *chaque personne devrait voyager* » car le voyage « *ouvre l'esprit* ».

Pour Guillaume, c'est la soif de « *découverte* » qui l'a motivé à partir : « *C'était un rêve d'enfant de voyager, je passais mon temps sur les chaînes Arte à regarder des trucs de voyage et j'avais envie de voir ces endroits-là. […] C'est vraiment le voir, le sentir, et voilà au final c'est ce qu'on fait.* »

Pour certains, la découverte est également intérieure : le voyage comme une quête de soi, un temps d'introspection. C'est le premier motif invoqué par Aline :

« *Moi ce que je recherchais c'était surtout… Je crois que je me cherche toujours déjà intérieurement donc c'était vraiment une recherche de moi-même. C'était découvrir, je suis une grande curieuse de tout, je suis hyper curieuse et j'ai envie de tout apprendre, tout ce que je peux* ».

Pour beaucoup le voyage permet de se recentrer, de comprendre ce qui est important pour soi. C'est également un moyen de découvrir ses capacités voire de se lancer des défis. Pour Aline, son projet de rejoindre l'Inde à pied depuis la France est « *un défi personnel* ». Pour Paul, handicapé moteur, cette idée est également très présente. Selon lui, le voyage lui a appris « *beaucoup de choses sur [lui-même], sur ce qu'[il est] capable de faire, sur l'indépendance en général*. » Sylvain a poussé la logique du défi encore plus loin en en faisant le principe de son blog* interactif. Les internautes lui lancent des défis qui déterminent ses voyages.

La volonté de se rapprocher de la nature

Une dernière aspiration importante a été évoquée par certains enquêtés : la volonté de se rapprocher de la nature. Ce désir n'est pas forcément en lien avec un discours écologiste ou une volonté de préservation de l'environnement très affirmée. Il renvoie plutôt à l'idée d'un cadre de vie agréable et sain. Le motif écologique n'est pas la raison principale qui a décidé Caroline à faire le tour du monde à pied : « *Je ne suis pas partie de " Je veux être écolo donc je le fais à pied " j'ai dit " je le fais à pied et c'est génial parce que ça sera économique et ça sera écologique ". Mais c'est le naturel du " à pied " qui a amené tout le reste, tout ça ça amplifie la bonne idée de le faire à pied.* »

Olivier décrit une descente en parapente : « *C'est un moment où on a pu embrasser la nature dans ce qu'il y a de plus beau ! C'est un moment de ma vie… On surfait sur l'air !* » En outre, la totalité des enquêtés à l'exception de Paul pratique la randonnée. Pour certains, comme Aline et Guillaume, la préoccupation environnementale s'est renforcée avec le temps, ils sont ainsi devenus végétariens depuis leur départ par exemple.

Les diverses aspirations exprimées par les voyageurs comme motrices de l'adoption de leur mode de vie peuvent être résumées par ces propos tenus par Margot :

« *J'aime bien rencontrer de nouvelles personnes. A l'étranger j'ai l'impression que tous les jours il y a une nouvelle surprise, soit une nouvelle rencontre, soit quelque chose d'inattendu. Les paysages aussi. J'aime bien arriver dans un endroit, découvrir. En voyage, on se sent un peu plus libre de faire certaines choses. […] C'est un sentiment de liberté, et que tout est à découvrir.* »

3. Cadre spatio-temporel, relations sociales et dimension matérielle

Vivre l'instant présent

Dans les faits, le voyage comme mode de vie, autrement dit le nomadisme à différents degrés, implique des rapports spécifiques au temps, à l'espace, aux objets et aux autres.

Tout d'abord, les voyageurs enquêtés ont globalement une très faible capacité de projection dans l'avenir. Rares sont ceux qui planifient leur voyage à l'avance. Guillaume l'assume clairement : « *C'est très compliqué pour nous d'organiser, déjà demain on ne sait pas ce qu'on fait, après-demain encore moins, donc prévoir dans six mois un an…* ». Si Caroline et Olivier, qui ont fait un tour du monde, pensent le voyage comme limité dans le temps, la plupart ne se prononcent pas sur l'avenir. Aline explique ainsi : « *Je peux pas dire je voyagerai toute ma vie, je peux pas dire je m'arrêterai dans tel temps* ». Guillaume complète plus tard : « *On ne sait pas ce qu'on veut, on ne sait pas où on va.* » Thibault tient un discours très similaire. Guillaume affirme qu'Aline et lui vivent « *au jour le jour* » et ce rapport au temps se retrouve dans la plupart des cas. Le nomadisme tel qu'il est étudié ici se caractérise par une impermanence des choses. Cette impermanence va de pair avec une confiance dans la vie et dans les opportunités qu'elle offre. Guillaume a ainsi répété à plusieurs reprises durant l'entretien « *la solution viendra d'elle-même* » et affirme qu'Aline et lui saisissent toutes les opportunités. Le cheminement des voyageurs semble ainsi se construire au fur et à mesure, sur la route, et il est susceptible de bifurquer à tout moment.

Le culte de l'instant présent sous-jacent dans la plupart des entretiens de voyageurs sous-tend également un rapport aux autres particulier inscrit dans le très court-terme. Au sujet de ces rencontres, Aline explique : « S*ouvent les gens vont très vite, ils bougent etc. Donc souvent c'est des points éphémères, on se rencontre, on passe une soirée, et c'est tout quoi.* » Thibault évoque des rapports similaires avec les personnes rencontrées en autostop et en couchsurfing. Caroline décrit le rapport qu'elle entretient avec les personnes rencontrées susceptibles de l'héberger : « *Voi-*

là je suis là, tu me vois et dans 30 secondes tu me verras plus ». Elle se refuse à demander un hébergement de peur de forcer la main aux personnes rencontrées. Pour beaucoup de voyageurs, ces rencontres, bien que brèves, sont très précieuses et riches. Elles répondent à l'aspiration à la rencontre. Si la plupart des enquêtés voyageurs sont célibataires, ils affirment cependant rarement voyager seuls. Ils sont rejoints par des connaissances ou partagent un bout de route avec une personne rencontrée en voyage. Les rencontres qu'ils font rythment et orientent leurs déplacements.

Prendre le temps

Dans la question de la temporalité, le rythme du déplacement est d'ailleurs très important. Il ressort des entretiens que la plupart des enquêtés aspirent à un mode de voyage lent. Guillaume et Aline se définissent comme des « *slow travellers* ». Sans date limite, une fois affranchis de leur plan de tour du monde en un an, ils cherchent avant tout à prendre leur temps. Leur rythme a d'ailleurs considérablement ralenti depuis leur départ dans le but de « *toucher les gens sur la route* ». Selon eux, « *passer du temps à manger, à vivre, à travailler avec les locaux* » est le moyen de « *s'imprégner de la culture* ». Ainsi, ils privilégient de plus en plus le vélo et la marche. C'est dans cette même logique que Caroline a choisi de faire le tour du monde à pied. Thibault détaille les raisons pour lesquelles il reste longtemps dans les pays qu'il parcourt :

« *Je pense qu'il faut pouvoir passer du temps dans un endroit, ça permet de connaître des gens aussi, de se faire des potes. Et puis voilà voir un petit peu les particularités du pays. Et puis bon c'est un peu plus chouette aussi parce que bon à ce moment-là t'apprends un petit peu, deux trois mots de la langue.* »

La lenteur du déplacement répond donc elle aussi à la volonté de découverte et de rencontre. Le voyage comme mode de vie ne s'apparente pas à une frénésie de déplacement, à une mobilité compulsive, mais à une mobilité lente, entrecoupée de pauses. En effet, l'alternance entre des moments de déplacement et des moments d'arrêt apparaît fondamentale. Sur une année, Sylvain et Paul alternent entre voyage et retour dans leur pays d'origine. Caroline rythme ses journées entre marche et pauses.

Aline souligne la nécessité permanente dans le voyage de s'adapter à un nouvel environnement : « *Ma plus grosse difficulté c'est aussi ce que je trouve le plus beau c'est de m'adapter. Comme je disais ça me demande tellement d'énergie que des fois je suis épuisée. Mais c'est ce que je trouve aussi géniale c'est justement de se confronter à la diversité etcetera.* » Cet effort continu d'adaptation est source de fatigue. Aline exprime le besoin de dégager des temps de pause dans son voyage pour se reposer :

« *Je pense que j'accumule tellement les choses, tous ces changements je les prends en moi et je me rends compte que ça me fatigue physiquement et que je tiens pas. En fait, à chaque fois qu'on bouge et qu'on a plein de choses, ben j'ai besoin de ces temps de décompression et de pause quoi. Comme on a nos week-end ici, finalement je me rends compte que j'ai besoin de ces mêmes temps-là sur la route quoi. Parce qu'il y a des gens qui pensent qu'on est en vacances, mais on l'est pas. Certes on n'a pas d'argent mais on fait du volontariat*

on travaille quand même. Donc du coup ben je retrouve ces moments de vacances, de pause d'une autre manière, mais je me les recrée. »

Entre ancrage et mobilité

Le rapport au temps s'accompagne d'un rapport à l'espace tout aussi spécifique et ambivalent. La mobilité des enquêtés s'inscrit dans une échelle mondiale, quels que soient les modes de déplacement utilisés. Néanmoins, les enquêtés témoignent tous d'un ou plusieurs points d'attache. Le voyage comme mode de vie semble se construire autour d'une dualité entre déplacement et ancrage local.

Sylvain structure ainsi son mode de vie autour de cette dualité en consacrant une partie variable de l'année (comprenant les mois d'été) à son métier d'animateur culturel à Lausanne en Suisse, et en profitant du reste de l'année pour voyager. Sylvain, qui voyage depuis 12 ans, conserve un attachement fort à sa ville d'origine :

« J'ai toujours eu des billets de retour, j'ai toujours eu une date pour rentrer, et j'ai toujours été content de rentrer parce que j'avais toujours des projets ici, ma famille, mes amis, ou des projets professionnels. Et contrairement à beaucoup de gens que je voyais en voyage " putain, je vais rentrer ", je suis toujours content de rentrer, toujours. Après, il y a des endroits où je dis " oui, j'aurais bien voulu rester plus longtemps ", mais moi je suis toujours content de rentrer. Peut-être parce que je sais que c'est pas un voyage one shot, et puis qu'après le prochain voyage, ça va être dans 40-50 ans, quand je serai à la retraite, que je sais que j'ai la chance de pouvoir voyager souvent. Mais, je suis content d'être dans cette dynamique là aussi. »

De son côté Caroline, bien que sur la route et en déplacement perpétuel, conserve également un sentiment d'appartenance à son village dans le Jura et exprime le souhait, une fois son tour du monde accompli, de revenir s'installer en France et de s'y construire une maison (en paille).

Mais l'attachement ne concerne pas forcément un seul lieu. Margot développe un autre mode d'ancrage : les lieux où elle s'installe pour quelques temps et qu'elle apprécie particulièrement deviennent pour elles des pied-à-terre. Pour certains, elle voudra y revenir plus tard. Elle construit sa propre conception du « chez soi », tout en affirmant avoir constamment besoin de se déplacer :

« Margot : Je me considère facilement chez moi. Après c'est pas par rapport à l'endroit. […] C'est par rapport à ce que je ressens et je me dis " là je connais ". Je sais quel bus il faut prendre pour aller à tel endroit, il faut que je me mette à tel endroit pour faire du stop, voir tous les jours la même personne dans la rue… Ca me fait me sentir chez moi.

Enquêteur : Tu aimes bien te rendre compte que tu as des habitudes ?

Margot : Ouais. Sans que ce soit une routine en fait. Justement vu que je bouge souvent j'ai pas une vraie routine. Mais avoir des points de repère en fait. Je sais pas, dire bonjour au primeur et au petit marchand de fleurs dans la rue. Savoir qu'il est là, je sais pas. […] Quand je trouve que je m'installe trop dans une routine là il faut que je parte. […] J'aime revenir pour avoir cette sensation de " c'est ma place " ».

Cette question de l'ancrage rejoint celle du rapport aux proches restés dans le lieu d'origine. A ce sujet, les situations sont très variées suivant les individus et dépendent fortement des personnalités et des histoires personnelles. Néanmoins, on peut souligner que le fait de partir voyager, parfois à l'autre bout du monde, n'implique pas nécessairement de couper les ponts avec ses proches, bien au contraire. Parmi les voyageurs interrogés, Thibault est le seul à avoir peu de contact avec ses parents. De plus, il conserve tout de même beaucoup de contacts avec d'autres membres de sa famille (frère, sœur, belle-mère). Pour rester en relation, les NTIC et les réseaux sociaux sont un outil incontournable, utilisé par tous les enquêtés. Skype et Facebook deviennent ainsi des outils au service de la mobilité, permettant d'être loin et malgré tout proche en même temps. La plupart des enquêtés contactent leurs proches via Skype et Facebook à des fréquences variables suivant les personnes. Une grande partie des blogs* de voyage ont aussi pour but de garder les proches informés. Caroline affirme même : « *[Ma mère] dit que je suis pas famille mais en fait c'est eux qui sont pas famille. Parce que moi je suis la plus famille de toute la famille. Ca parait bizarre comme ça.* » Margot en vient à affirmer qu'elle a plus de contacts avec sa famille depuis qu'elle est partie :

« *D'ailleurs plus quand je suis à l'étranger, j'ai tendance à être plus en contact avec eux que quand je suis en France. J'envoie beaucoup de mails, Skype quand c'est possible. Madagascar c'était trop galère. J'essaye d'être en contact pour leur raconter mes aventures. Justement j'ai un blog, j'aime bien partager tout ça.* »

Guillaume a lui aussi pu recréer un lien avec sa famille depuis son départ :

« *Guillaume : Mes parents ce qui les embête c'est juste qu'ils me voient moins. Là maintenant c'est tant que je suis heureux…*

Aline : Qu'ils te voient moins ? Tu dis toujours que t'avais moins de contact avant qu'on parte hein, excuse-moi mais...

Guillaume : C'est vrai, non mais c'est vrai, j'habitais à Bordeaux. Même quand j'étais à Paris, je les voyais une fois par an. Et je leur téléphonais une fois par mois. A l'heure actuelle c'est quasiment tous les cinq jours, six jours un Whatsapp ou du Skype tous les mois quoi. […] Au final j'ai plus de contact parce que j'ai plus de trucs à leur montrer. Quand t'es dans le travail, la routine, t'as pas grand-chose à dire.

Aline : Non et puis t'as créé une relation aussi que t'avais perdue un peu avec eux donc ça c'est…

Enquêteur : Du coup vous maintenez des Skype chaque semaine ?

Aline et Guillaume : Quand on peut ouais. Quand on a une connexion. »

Néanmoins, Aline souligne tout de même que l'éloignement physique a un impact sur les relations amicales :

« *Moi je trouve que les inconvénients on les ressent pas tout de suite donc c'est pas quelque chose de difficile à vivre, c'est les choses qu'on ressent après. C'est la relation qu'on a avec ses amis, c'est les gens qu'on avait en France. Forcément à un moment donné ben elle s'effrite, voir elle disparaît. Et du coup c'est ça qu'il faut gérer aussi à côté. Tu vis ta vie, t'es très heureuse, tu peux faire ce dont t'as envie et…* »

L'utilisation des NTIC pose un « *dilemme* » à Aline qui souhaiterait s'en détacher davantage :

« Je crois que c'est un gros dilemme. […] J'ai envie de faire vivre ce blog, c'est quelque chose auquel je tiens et vers lequel j'aimerais tendre professionnellement plus tard. Et j'ai pas envie d'être dictée par ça, parce qu'à l'heure actuelle c'est toujours, bon ben il y a un super volontariat, il y a pas internet, on y va, et du coup ben on met de côté ça et à un moment donné si on a vraiment envie de faire vivre ce truc-là il va falloir se poser la question différemment. Jusqu'à maintenant non ça a pas été le cas. »

L'utilisation d'internet en voyage pose une contrainte sur le choix des destinations et des logements mais elle permet de contacter les proches et peut être un outil dans un avenir professionnel. Sylvain évoque le même dilemme :

«A la base, quand je voyageais, c'était aussi pour déconnecter, je partais sans téléphone, sans ordinateur, les grands papiers et puis un peu d'argent et puis un sac au dos. Maintenant, je commence à avoir de plus en plus de matériel, et puis d'être connecté toujours, il y a les réseaux sociaux et puis internet, donc pour moi c'est un grand questionnement, justement entre voyager avant, déconnecter, changer de rythme dans sa vie entre, ici à un moment, on va travailler, on peut être stressé etc... Et là pour finir, on voyage, j'ai aussi plein d'inconvénients, c'est que je suis aussi stressé de temps en temps, parce que je dois… J'essaye de faire des vidéos tous les tant de jours, de donner du contenu photo, du coup, je suis sur les réseaux et puis ça c'est dommage, c'est quelque chose que j'ai perdu par rapport à avant, d'être simplement en train de profiter, en train de glander aussi, j'espère en faire mon métier à moyen terme donc c'est aussi un investissement que je suis en train de faire là. »

Auparavant voyageur déconnecté, Sylvain a créé il y a deux ans un blog* collaboratif qui gagne petit à petit en renommée sur la toile. Ce blog lui permet d'être invité et sponsorisé et l'amène vers une professionnalisation de son mode de voyage. Mais l'hyper-connexion associée est vécue comme la perte d'une instantanéité. Dans la même idée, la déconnexion serait, pour Aline, un moyen de conserver une forme d'authenticité et de spontanéité :

« Ca fait partie des trucs vers quoi tendre. Justement essayer de m'éloigner de ces moyens-là. Parce que pour l'instant c'est pas encore très connu mais c'est en train de le devenir et j'ai l'impression qu'on va se retrouver de plus en plus dans les lieux où tout le monde va. C'est là au Cambodge, c'est le volontariat du Cambodge et tout le monde veut y aller. Tous ceux qu'on a rencontrés sont allés là-bas. Et j'aimerais tendre vers plus de spontanéité, la rencontre, comme l'apiculteur au Vietnam c'est une rencontre, on n'est pas passé par le site. »

Détachement matériel

Enfin, il ressort des entretiens que la mobilité des voyageurs implique un rapport aux objets particulier. Le propre des voyageurs est de transporter avec eux, à plein temps ou pour quelques mois, les objets nécessaires à leur vie quotidienne. Ils s'accommodent donc du fait de vivre avec peu de possessions. Ainsi, le nomadisme sous toutes ses formes va de paire avec une certaine frugalité et un détachement matériel. Thibault l'exprime simplement : « *il n'y a pas besoin de beaucoup pour vivre* ». Margot aspire à passer d'une semi-sédentarité à un nomadisme total et envisage positivement le détachement matériel que cela implique *:*

« Je veux voyager le plus léger possible. […] C'est positif de me dire que je peux vivre avec presque rien de matériel. Je veux partir avec une tente, un sac de couchage parce que je ne sais pas ce qui m'attend donc voilà. C'est positif de se dire qu'on peut vivre avec presque rien. »

Ce détachement peut être interprété comme une réaction à la société de consommation et une volonté de revenir à l'essentiel. Il peut alors être mis en lien avec l'aspiration à se rapprocher de la nature.

Ce détachement matériel s'accompagne aussi souvent d'une distanciation par rapport à l'argent. Caroline, qui ne dépense en moyenne que deux euros par jour, exprime ce souhait :

« En fait j'aimerais bien ne pas utiliser d'argent si tu veux. Tu vois j'aime pas ce rapport à l'argent qui rend un peu fous les gens. J'ai pas besoin d'argent puisque j'en dépense pas donc pourquoi je devrais prendre un boulot ? […] Donc juste de temps en temps j'aime bien aller donner un coup de main parce que ça me manque de travailler, d'être utile, tu vois ce genre de trucs. Mais j'ai pas envie de travailler pour de l'argent. »

De même, Thibault expose les raisons qui lui font préférer l'autostop et le couchsurfing à des modes de transport et de logement payants :

« L'argent ça facilite peut-être un peu trop les choses, et puis t'es tenté d'aller vers plus de confort. Tandis que je pense enfin c'est pas que je pense c'est que j'en suis sûr, si tu voyages avec un budget mais très très très serré ça t'oblige à aller plus vers les gens et à favoriser la rencontre, peut-être à être plus authentique aussi dans tes rencontres parce que tu vas te mettre un peu au même pied, il y a plein de questions éthiques qui se posent, vraiment vraiment une série parce qu'il y a des gens qui peuvent critiquer en disant oui mais toi en tant que petit occidental machin chose ».

Le moindre recours à l'argent servirait là encore la volonté de rencontre et de partage.

A travers ces différents éléments caractéristiques des modes de vie nomades représentés par les enquêtés, l'aspiration à la découverte de l'autre et de sa culture ressort comme primordiale.

4. Entre individualisme et humanisme : la question de la généralisation

L'adoption du mode de vie de voyageur apparaît fondamentalement comme un choix individuel et non une aspiration de société. A titre personnel, les voyageurs enquêtés ne voient qu'un frein administratif à l'adoption de ce mode de vie (auquel s'ajoute l'éloignement avec les proches pour certains). Comme il n'existe pas de statut de nomade, les voyageurs sont contraints de s'arranger en déclarant de fausses adresses par exemple ou en demandant l'aide des proches. Si l'administration est pour eux le seul obstacle, ils sont tout de même plusieurs à penser que ce mode de vie ne peut pas convenir à tout le monde et comprennent que d'autres personnes ne le considèrent pas comme enviable. A la question de savoir si tout le monde peut adopter ce mode de vie, Antoine répond :

« Je vais être sincère non. Non, non. Non parce que t'as quand même une partie de toi qui

doit être préparée à quitter ta zone de confort, c'est-à-dire, c'est ce qu'on dit généralement quand on voyage " tu laisses ta zone de confort " et non non c'est clair que t'as des gens qui sont, c'est pas une critique, mais il faut qu'ils aient leur espace, il faut qu'ils aient leur vie etcetera. Et je comprends c'est comme ça. Mais non c'est clair que c'est pas pour tout le monde. »

Néanmoins, plusieurs enquêtés estiment que ce mode de vie se développe et que les voyageurs de longue durée sont de plus en plus nombreux. Thibault par exemple affirme : « *Maintenant le truc c'est qu'on est beaucoup plus que ce que les gens peuvent croire donc c'est pas exceptionnel du tout, du tout, du tout.* » On retrouve ici la question de la norme. La sédentarité serait-elle encore une norme ? Le nomadisme est-il une pratique marginale ? Si les enquêtés expriment souvent le sentiment d'avoir un mode de vie hors du commun, ils sont également plusieurs à penser que le mode de vie nomade est de moins en moins original.

Cependant, on a souligné la dialectique fondamentale entre mobilité et ancrage local. Les personnes nomades ont besoin de points d'ancrage. Elles ont également besoin, pour certaines, de personnes et de structures fixes pour les accueillir. Dans ces conditions, le mode de vie nomade n'apparaît possible que dans la mesure où le mode de vie sédentaire existe par ailleurs. Il est donc difficile d'imaginer une société dans laquelle tous les individus seraient nomades, indépendamment du fait que tout le monde n'y aspire pas.

Par ailleurs, la généralisation d'un tel mode de vie viendrait semble-t-il nuire à la pratique de ce mode de vie. Généralisé, le voyage comme mode de vie risquerait peut-être de perdre son intérêt. On trouve un paradoxe dans le discours de Antoine qui caractérise bien le rapport ambigu des voyageurs au développement et à la généralisation de ce mode de vie :

« *Je sais que c'est bien d'un côté parce que tout le monde peut voyager, et c'est vachement bien, et tout le monde peut s'ouvrir etcetera. Mais d'un côté c'est pas bien, d'un côté c'est pas bien parce qu'il y a trop de monde et je me dis " putain qu'est-ce que j'aurais aimé être, avoir 20 ans dans les années 60-70 ", là ça devait être fort.* »

A l'heure où il semble que de plus en plus d'individus voyagent, Antoine se dit nostalgique du temps où les personnes nomades étaient moins nombreuses. Ce paradoxe montre bien la dimension individualiste du mode de vie selon laquelle la découverte du monde et des autres est particulièrement forte précisément parce qu'elle ne concerne qu'une minorité de personnes.

En même temps, les voyageurs expriment tous des préoccupations humanistes, de solidarité, de partage, d'égalité. A ce sujet, la plupart des enquêtés évoquent spontanément « *la chance* » d'être Européen (Français, Suisse ou Belge) dans la pratique du voyage. Ainsi, Antoine déclare :

« *On est dans un monde où les frontières sont entre parenthèses abolies en tant que Français et c'est pour ça que je le répète qu'en tant que Français on a une chance extraordinaire. Quand on voyage à droite et à gauche et qu'on voit les Colombiens, les Equatoriens pour venir en France les gars mais c'est le parcours du combattant quoi. En tant que Français, t'es Français tu peux aller n'importe où.* »

De même, Aline souligne cette inégalité entre les nationalités et relativise son choix de vie :

« C'est le premier truc qu'on a réalisé c'est que je sais pas si vous avez vu tous ces débats d'avoir de la chance de voyager ou pas. J'étais persuadée qu'on n'avait pas de chance de voyager, c'était un choix, c'était vraiment un choix, oui en tant que Français c'est un choix. Par contre quand tu te retrouves face à des Népalais qui ont un passeport où ils ont droit à trois pays... Tout le reste c'est inaccessible financièrement pour eux, tu te dis " ok, ils bossent déjà 12h par jour. " [...] On a une sorte de chance d'être né en France et d'avoir des passeports français. »

Le mode de vie nomade tel que pratiqué par les enquêtés serait donc, si ce n'est réservé, du moins largement facilité pour certaines nationalités. Cette volonté de mettre en avant spontanément ce déséquilibre témoigne d'une ouverture aux autres. Tout en conservant leur nationalité, les voyageurs sont donc des citoyens du monde.

Les camping-caristes

Les camping-caristes sont les personnes qui habitent et qui voyagent dans un véhicule motorisé, sur une période de plus de deux ans. Par véhicule motorisé, nous entendons un camping-car, mais aussi une camionnette ou un fourgon aménagé, avec un camper. Nous avons interrogé trois couples de camping-caristes retraités : Roger et Claudine , 63 et 43 ans ; Benoît et Elisabeth , 59 ans tous les deux ; Thomas et Anne-Cécile, 64 ans tous les deux. Nous avons également rencontré Eveline et Etienne, 41 et 42 ans, qui ont arrêté de travailler et qui ont trois filles de 10, 13 et 16 ans. Roger et Claudine, ainsi que Benoît et Elisabeth vivent occasionnellement sur un bateau pour des périodes plus réduites. Nous avons pensé qu'il était intéressant de les interroger sur cet aspect-là, même s'ils l'ont moins développé par rapport à la vie en camping-car.

Le Forum Vies Mobiles mène aussi des recherches sur les individus vivant en véhicule aménagé (camion ou bus) et se situant dans une position relativement « marginale » par rapport à la société, dans la mouvance des *new travellers* anglo-saxons. Le Forum voulait donc orienter l'étude sur les spécificités des camping-caristes francophones retraités et en couple qui passent l'hiver au sud de la Méditerranée (ceux qui évitent l'hiver en voyageant et que l'on appelle les *snowbirds*). Cependant, cette orientation n'a pas été concluante puisque les camping-caristes repérés n'y restent que quelques semaines du fait de la proximité géographique avec la France. Cela n'est pas assez long, selon nous, pour constituer un mode de vie. Ces difficultés ont entraîné un réajustement de l'enquête afin de trouver des personnes qui ont un mode de vie aspirationnel organisé autour d'un véhicule motorisé. Premièrement, nous avons élargi la recherche aux camping-caristes qui voyagent dans le monde entier et sur le long terme (plus de deux ans). Le seul cas particulier est celui de Benoît et Elisabeth, qui rentrent en France tous les six mois. Nous avons considéré qu'ils rentraient dans l'étude puisque ce sont des snowbirds, cela fait deux ans qu'ils vivent six mois en France et six mois en Amérique Latine en véhicule motorisé, selon les saisons. Deuxièmement, Eveline et Etienne, ainsi que Thomas

et Anne-Cécile ont été interrogés alors qu'ils étaient en France. Nous considérons qu'ils rentrent tout de même dans l'étude puisqu'ils étaient rentrés moins de six mois avant, qu'ils se sont sentis concernés par l'appel à témoignage sur les modes de vie désirés et qu'ils ont vécu et voyagé respectivement 3 ans et 2 ans en véhicule motorisé. Enfin, il s'est avéré que, grâce au « bouche-à-oreille » qui a participé à la diffusion de l'appel à témoignage, tous les enquêtés voyagent ou ont voyagé en Amérique Latine. Ils tiennent aussi tous un blog* sur leur voyage. Si l'on compare cette catégorie avec les autres, le nombre d'entretiens est assez réduit. Il est donc difficile d'établir des généralités à partir des entretiens réalisés. Il est intéressant de voir que malgré des différences liées à la période de vie respective (retraite ; voyage depuis moins ou plus de 5 ans ; enfants en bas âge ou autonomes), de nombreuses similitudes existent. Pourquoi les camping-caristes ont-il choisi de voyager dans un véhicule et quelles formes d'arrangements cela implique-t-il ?

1. Prendre la route, en quête de liberté et de nouveaux horizons

Adoption du mode de vie : l'arrêt du travail comme déclencheur

Les personnes interrogées ont toutes déjà voyagé auparavant, la plupart du temps en Europe, dans les pays frontaliers de la France et dans le cadre de vacances. La volonté de voyager plus longtemps part, pour tous, d'une envie de profiter de la vie. Il s'agit de voir et d'expérimenter tout ce que la vie a à offrir. Cela se concrétise par la découverte de paysages et de cultures qui étaient jusqu'alors inconnus. Pour Etienne et Eveline qui voyagent avec leurs enfants, il s'agit aussi d'une volonté de mieux se connaître dans la famille. Ce qui déclenche le départ est très souvent l'arrêt du travail. L'adoption du mode de vie s'est faite plus ou moins progressivement. Tous les camping-caristes ont déjà voyagé avec un véhicule motorisé au moins une fois, que ce soit en faisant du stop ou en voiture personnelle. Tous l'ont déjà utilisé comme habitation au cours des vacances. Etienne et Eveline ont voyagé 10 mois en camping-car avant de repartir en fourgon aménagé pour 3 ans avec leur famille. Les enquêtés ont donc tous déjà eu une expérience de la vie en véhicule motorisé avant d'adopter leur nouveau mode de vie. Le départ du voyage sur le long terme coïncide avec un arrêt du travail pour toutes les personnes interrogées. Eveline et Etienne étaient artisans boulangers-pâtissiers avant de partir. Ils avaient une pâtisserie à Paris, dans le XIIIème arrondissement. Roger et Claudine tenaient un restaurant à Saint-Pierre la Mer. Les deux couples ont vendu leurs affaires avant de partir et n'ont pas repris de travail par la suite. Benoît et Elisabeth, ainsi que Thomas et Anne-Cécile ont attendu la retraite, mais l'envie de partir sur le long terme était là depuis longtemps. Pour Benoît et Elisabeth cependant, la transition entre les deux manières de vivre s'est faite plus progressivement. Leur famille a déménagé 15 fois au cours de la carrière de Benoît, en Europe mais aussi dans plusieurs grandes villes d'Amérique Latine. Ils ont donc visité beaucoup de pays. Ce qui est intéressant est que Benoit a choisi son travail pour pouvoir voyager, ce qui témoigne d'une aspiration ancienne.

« Enquêteur : Quand vous étiez en activité, est-ce que vous avez choisi ce travail pour pouvoir bouger, voyager ?

Benoît : Mon activité précédente, professionnelle ?

Enquêteur : Oui.

Benoît : Oui exactement. Je pense que c'est quelque chose qu'on a en soi, le nomadisme comme on peut l'appeler (rires). Moi j'ai toujours aimé voyager donc j'ai toujours travaillé à l'exportation parce que j'aimais ça oui. »

Tous évoquent leur travail et leur routine précédente comme une contrainte à leurs aspirations de voyage sur le long terme. Par exemple, Benoît, est un ancien cadre dans l'exportation et compare son ancienne vie qui ne laissait place qu'à quelques semaines de vacances par an : « *Moi je compare avec les voyages qu'on faisait avant avec le camping-car. Là j'avais 15 jours de congés donc on courrait parce qu'on savait qu'il fallait revenir* ». Pour Etienne et Eveline, le rythme imposé par leur métier d'artisans boulangers était très intense et ils ne voyaient pas beaucoup leurs enfants. Pour les personnes interrogées, il semble que le travail, en tout cas salarié, est incompatible avec l'adoption de ce mode de vie, car celui-ci repose aussi sur une certaine idée de liberté. Benoît explique que « c*ette liberté par rapport à [leur] vie antérieure […] était rythmée par [s]a profession* ». Sa profession lui imposait donc un rythme qui limitait le sentiment de liberté que lui donne le voyage, car il devait toujours rentrer au bout de quelques semaines.

Une envie de liberté relativement limitée par la possession d'un véhicule

Cette liberté recouvre différentes dimensions selon les interrogés. Pour la plupart d'entre eux, il s'agit d'une liberté d'aller où ils veulent et quand ils veulent :

« *La camionnette est ce qui est le mieux pour se balader, on se stationne où on veut donc pas de frais d'hébergement et surtout ces deux moyens de locomotion (*en parlant aussi du bateau*) nous rendent beaucoup plus libres dans le choix des itinéraires à suivre* » nous dit Claudine.

Benoît et Elisabeth n'évoquent pas la liberté, mais plutôt l'absence de contrainte et de planification dans leurs déplacements :

« *Elisabeth : Y'a des gens qui ont un planning. Nous on n'en a pas.*

Benoît : C'est vraiment un mode de vie. Pour certains ils arrivent et puis ils ont un an ou deux ans pour faire le tour du monde donc c'est tout planifié. Ils ont une planification avec des étapes. Nous c'est pas pareil. On a un grand objectif, l'année dernière c'était la Patagonie du Sud. Mais ce n'est pas planifié.

Elisabeth : On vit au gré du vent.

Benoît : Ca se décide au petit déjeuner. (rires) »

Aucun des interrogés n'a un planning quotidien de ses déplacements. Beaucoup rejettent même les déplacements organisés à l'avance et se comparent à d'autres voyageurs plus prévoyants en disant qu'ils ont un rapport différent au voyage et à la vitesse. La notion de rythme de vie est donc très importante dans cette façon de vivre. Le voyage doit être lent et laisser place à l'improvisation. « *C'était important pour nous de parler aux gens. Il faut prendre le temps, ne pas trop programmer* » selon Thomas. Il faut noter cependant que pour les camping-caristes, la météo est un élément qui contraint certains déplacements. Elle conditionne l'organisation à l'avance de certaines promenades.

Benoît et Elisabeth évoquent aussi la notion d'autonomie, c'est-à-dire de ne dépendre de personne ni de moyens importants pour pouvoir se déplacer. Ils ont également appris à vivre avec moins de biens matériels, ce qui faisait partie de leurs

aspirations de départ : « *C'est vrai qu'on vit très simplement. On l'a intégré, notre luxe c'est le temps. Certaines activités on ne fait pas parce qu'on n'a pas les ressources. On essaye de faire des économies. Mais on s'y fait. C'est pas une question de manque de moyens, c'est une question de choix.* ». L'autonomie vient aussi du fait de ne pas avoir à chercher un hébergement lorsqu'ils sont sur la route. Leur véhicule est à la fois le mode de déplacement et l'habitation : « *On est dans une maison ambulante* » selon Claudine. Anne-Cécile en parle aussi comme d'une maison.

Cependant, il convient de nuancer cette aspiration à la liberté et à vivre avec moins de biens matériels. En pratique, les camping-caristes sont très dépendants de leur véhicule lorsqu'ils voyagent. Selon Roger et Claudine, il ne faut pas le laisser sans surveillance plus d'une journée :

« *Le problème, on l'a eu avec tous nos moyens de locomotion même le bateau, c'est qu'on essaye de pas le laisser parce que vraiment on a que ça et si jamais on nous le pique, on arrête le voyage. Donc on est jamais très loin du véhicule. Là aujourd'hui au moment où je te parle l'endroit où je l'ai laissé est assez surveillé.* »

D'autre part, il nécessite de l'investissement humain et financier pour son entretien. En Amérique Latine, les routes sont mauvaises et cela use la mécanique du véhicule. Les enquêtés sont donc obligés de faire des pauses pour faire les réparations qu'ils ne peuvent pas faire eux-mêmes. Etienne raconte: « *On a acheté un vieux camion exprès pour ne pas avoir de problèmes d'électronique déjà. Donc il était de 92 le camion, pour que ce soit vraiment simple et c'est vrai qu'on a pu réparer de partout parce qu'ils savent travailler, une pièce, ils peuvent la reformer. Ils se débrouillent, ah oui sans problème !* ». Etienne et Eveline ont quand même dû anticiper sur l'année de production de leur véhicule afin qu'il soit réparable partout. Enfin, certains véhicules ne sont pas adaptés pour aller partout, ce qui limite les possibilités de déplacement. Anne-Cécile et Thomas ont un camping-car qui n'est pas adapté pour toutes les routes, comme ils le décrivent: « *Il n'est pas aménagé. Effectivement en Amérique Latine les routes ne sont pas toutes goudronnées. On est obligé de passer par des pistes. Ca aurait été un peu mieux avec un véhicule 4x4, mais ceux qui en ont ont aussi des problèmes mécaniques.* »

Découvertes et changement d'environnement

Outre la notion d'autonomie, il est aussi très important pour tous de rencontrer de nouvelles personnes. Dans le voyage, Etienne cherche à « *rencontrer, la liberté quoi, rencontrer et puis connaître autre chose, apprendre. Apprendre, on apprend tous les jours.* » Pour Anne-Cécile et Thomas aussi : « *c'est les rencontres imprévues et improbables qui [leurs plaîsent]. On peut tomber par hasard sur des gens très sympathiques.* » Ce sont des rencontres courtes mais intenses. Etienne et Eveline ont une multitude d'anecdotes sur des locaux qui les ont accueilli chaleureusement le temps d'une fête de village. Les camping-caristes rencontrent également des voyageurs comme eux. Elisabeth et Benoît racontent :

« *Benoît : On a rencontré des familles françaises qui voyagent en famille dans des motorhomes plus grands et après il y a les Allemands qui voyagent dans des véhicules beaucoup plus imposants. Et les Suisses français aussi. Mais il y a une famille suisse française qu'on reverra en France je pense.*

Elisabeth : Il y a une certaine amitié qui se lie.

Benoît : On se lie plus vite. »

Par la suite, les camping-caristes essayent de garder contact par mail avec les personnes qu'ils rencontrent, afin de prolonger les rencontre et de tisser des liens plus durables. Mais ils ne savent jamais quand ils les reverront.

Ce que certains enquêtés recherchent aussi dans le voyage, c'est le contact avec la nature. Ils en apprécient le calme et la beauté, mais ne sont pas forcément engagés pour la préserver. Cette idée se retrouve dans tous les entretiens réalisés. C'est chez Claudine que cet aspect est le plus développé :

« Mais nous c'est surtout découvrir des endroits, voir des animaux en nature libre. Nous c'est hors de question qu'on aille filmer des animaux dans des zoos, c'est pas le but. Et justement quand on voit des zoos ici, comme on en a vu au Pérou, et qu'on voit des choses pas belles, on les a dénoncées et on a fait ce qui fallait pour que ça se sache. Mais donc c'est surtout des paysages, on est fous de nature ! ».

Les enquêtés apprécient être en contact avec un environnement naturel qui n'a pas été altéré par l'homme. De manière générale, ils évitent donc d'aller dans les grandes villes, sauf Etienne et Eveline qui apprécient leur offre culturelle.

2. Comment s'organise la vie à l'intérieur d'un habitat itinérant ?

Bien choisir son véhicule

Pour toutes ces raisons, on comprend que le choix du véhicule et son aménagement intérieur est important dans le mode de vie. Plusieurs personnes interrogées l'ont changé au cours de leurs différents voyages. Etienne et Eveline, ainsi que Benoît et Elisabeth avaient d'abord un camping-car puis un fourgon ou un camper Benoît et Elisabeth ont acheté un camper à la suite d'une longue réflexion et de plusieurs voyages courts :

« Benoît : On avait essayé la caravane, on avait essayé le fourgon. On était arrivés à la conclusion qu'il fallait un véhicule haut et 4x4. Et que dans ce cas là, ce qui était le plus économique c'était d'acheter un véhicule, ce qu'on appelle un pickup ici avec un camper dessus, c'était aussi une question financière et ça s'adapte bien au mode de vie qu'on a.

Elisabeth : L'avantage qu'on a c'est qu'on peut le sortir du véhicule et vendre la voiture, acheter une autre voiture. C'est beaucoup plus…

Benoît : Flexible. »

On comprend que le véhicule doit donc être adapté aux déplacements, sur les routes difficiles à pratiquer. Il renvoie également une image. Pour Etienne et Eveline et Benoît et Elisabeth, il ne doit pas être trop grand, ni trop luxueux. Après avoir voyagé en camping-car pendant quelques mois, ils ont décidé de changer de véhicule :

« Etienne: […] on a acheté ce vieux fourgon, que j'ai aménagé durant six mois. […]

Eveline : Moins riche, moins luxueux.

Etienne : C'est moins luxueux, c'est plus abordable par rapport aux gens, donc on est parti sur un camion, un fourgon. Plus costaud aussi, plus robuste »

Pour eux, le camping-car peut être interprété comme un signe de richesse par rapport aux locaux, alors qu'un fourgon est plus discret. Cela facilite donc les rencontres, ce qui est important pour eux, comme nous l'avons développé plus haut.

Le choix du véhicule porte aussi sur l'aménagement intérieur. Certains interrogés ont pris plusieurs mois pour faire les travaux. Deux couples ont fait l'aménagement eux-mêmes, pour des raisons de coûts et pour pouvoir l'adapter à leurs expériences précédentes de voyage en véhicule motorisé ou à des retours d'autres voyageurs qu'ils ont pu avoir. Tous ont fait en sorte d'être le plus autonomes possible en énergie et en consommation d'eau. Etienne et Eveline, qui voyagent à cinq, sont particulièrement attentifs:

« Eveline : On n'a pas l'électricité à payer, y'avait les panneaux solaires…

Etienne : Oui c'était 10 000 euros le camion à l'achat. Tout ce que j'ai mis dedans, de pièces dedans, c'était 2 000 euros.

Eveline : Oui parce qu'il a mis un chauffage et chauffe-eau. Tant qu'on roulait ça alimentait le chauffe-eau. On arrivait on avait de l'eau chaude. En roulant on pouvait aussi avoir du chauffage à l'intérieur. C'est aussi ça réfléchir tout au début parce que c'est important. »

Même s'ils laissent place à l'improvisation pendant leur voyage, la préparation de leur véhicule avant le départ ne laisse pas de place au hasard. On peut noter que le fait de voyager en camping-car nécessite des connaissances assez pointues en matière d'automobile et de consommation d'eau et d'électricité.

Vie de couple et de famille

Le voyage en couple sur le long terme, et ce dans un espace de vie réduit, nécessite un certain nombre d'arrangements. Des compromis sont trouvés, comme le précise Claudine :

« […] la façon de vivre à deux, il faut savoir qu'une camionnette c'est assez petit alors que d'ordinaire quand tu as une maison ou même un studio c'est toujours plus grand que la camionnette, donc résultat des courses, on apprend à vivre sur un petit espace, on se connaît très bien, on apprend à respecter l'autre, à faire des compromis, oui c'est vivre sur un espace restreint. »

Claudine pense qu'ils se sont bien adaptés à la taille de l'habitacle et que cela a même des effets bénéfiques sur sa relation de couple. Elisabeth évoque des moments à soi comme la lecture mais dans les faits, elle n'est jamais sans son mari, et on peut se demander si cela relève du choix ou non car elle ne le précise pas. Elle parle surtout d'adaptation. Par ailleurs, elle ne parle pas des effets positifs que cela a pu avoir sur la relation avec son mari:

« C'est vrai, on a souvent des moments l'un sur l'autre. On a tellement de… Les moments à soi c'est la lecture, des espaces comme ça. Mais on ne fait jamais un dans la voiture, un dans le camper. On est toujours ensemble disons. […] C'est vrai que y'a une adaptation avec le temps. L'année dernière on se sentait à l'étroit même pour dormir. C'était petit. Cette année on n'a pas eu de problème du tout. »

Pour Etienne et Eveline, qui voyagent en famille, les arrangements sont plus nombreux. Ils endossent plusieurs rôles. Ils sont en couple, parents, mais aussi professeurs. En effet, ils font l'école à leurs filles qui sont inscrites au CNED. Cela impose

un rythme pour toute la famille, comme le dit Etienne: « *En général, on aimait bien se lever le matin, réveil à 7h pour faire l'école à 8h. Donc l'école…tant bien que mal. Et puis vers 11h-12h, on aimait bien partir vadrouiller, aller en randonnée*. » Mais cela instaurait également des rapports différents :

« *Enquêteur : Ca s'est fait facilement avec le CNED ? C'était simple à organiser ?*

Etienne : Euh, non, ce n'est pas simple à organiser (rire), parce que c'est nous qui nous occupions de l'éducation avant toute chose. C'était nous qui nous occupions de l'école ! On avait trois filles et sachant que chacune n'a pas les mêmes aspirations à travailler ou quoi, ce n'est pas évident.

Eveline : Non, c'est pas évident. C'est la partie plutôt galère du travail. C'est un peu difficile. Il n'y a pas que papa et maman en tant que prof, papa et maman pour pousser, papa et maman sont là en tant que copains, amis, parents, profs. On est multi… (rires) c'est notre rôle, ceci-dit, c'est ce qu'on devait faire. Là, on est vraiment 24h/24h avec eux. »

Eveline et Etienne voient ces obligations scolaires comme une contrainte car il faut consacrer un temps dans la journée pour les accomplir. C'est paradoxal car c'est du temps passé avec leurs enfants qu'ils n'avaient pas avant d'adopter ce mode de vie et qu'ils voulaient rattraper. Mieux se connaître est ainsi un souhait, comme le dit Eveline:

« *C'était un souhait aussi de connaître nos enfants. Parce qu'en boulangerie-pâtisserie, on ne voyait pas beaucoup nos enfants, donc on s'est dit, on décroche pour connaître nos enfants. On ne les connaissait pas avant, faut être clair, les caractères…tout ça, ça permet de vraiment connaître son enfant. Quand on est 24h/24 avec son enfant, on connait son enfant après.* »

Le fait de vivre en véhicule motorisé induit de nouveaux rapports familiaux chez les couples et familles, dont certains sont paradoxaux. Il leur faut s'organiser entre les moments passés ensemble et les moments à soi, ou bien s'y faire avec le temps. Tous ont tendance à transformer les contraintes que cela implique en un rapprochement bénéfique avec le compagnon ou la famille, ou bien à minimiser ces contraintes.

La nécessité de l'accès à internet

Faire certaines activités, comme les cours sur la route, nécessite internet. Les interrogés ont tous un moyen pour capter le wifi dans leur véhicule. Thomas le confirme :

« *Ce qui est agréable quand on voyage aujourd'hui, c'est qu'on n'est pas isolé du monde. On avait une tablette. On recherchait soit des points Wifi gratuits, ou alors on s'arrêtait dans des cybers. C'était là qu'on arrivait à se connecter. C'était le premier travail quand on arrivait quelque part. On n'a pas passé plus de 4 jours sans connexion. Mais c'était long. On n'a jamais utilisé le téléphone pour les connexions, toujours Skype.* »

Les moyens d'accès à internet sont donc relativement aisés, cependant la connexion ne permet pas toujours de faire toutes les activités désirées sur l'ordinateur. Concernant leurs outils, Roger et Claudine qui ont installé une antenne sur leur toit, le captent aussi directement sur leur ordinateur ou leur tablette, qui ne les quittent jamais. Il s'agit souvent du deuxième objet auquel ils sont le plus attachés à part leur véhicule car non seulement il coûte cher, mais c'est aussi le moyen de communiquer avec leurs proches. Cet élément remet en cause leur aspiration à la liberté et à vivre avec le moins possible, en plus de posséder un véhicule personnel.

3. Partir à plusieurs, à la rencontre de l'autre

Arrangements familiaux

Le lien avec la famille est toujours maintenu. Il s'agit d'une chose sur laquelle les camping-caristes ne semblent pas transiger. La plupart des interrogés utilisent le logiciel Skype pour parler à leur famille, mais la fréquence des appels varie d'un couple à l'autre. Certains veulent se déconnecter le plus possible et n'appellent qu'une fois par mois. Cela dépend aussi beaucoup de l'accès à une bonne connexion. Le blog* permet de maintenir le lien lorsque les appels sont moins fréquents.

Les familles des interrogés comprennent les choix qui ont été faits, certaines mieux que d'autres. Certaines sont dans le déni et n'évoquent pas le voyage durant leurs communications avec les camping-caristes, d'autres comme celle d'Etienne et Eveline viennent les rejoindre quelques jours pendant les vacances scolaires. Aucun des interrogés n'est en rupture familiale à cause de son choix de mode de vie. La seule contrainte familiale récurrente, dont les enquêtés se sont plus ou moins accommodés, est d'être grands-parents ou parents. Les grands-parents veulent voir leurs petits-enfants grandir, c'est pourquoi ils rentrent au bout d'un moment, comme Anne-Cécile et Thomas. Etienne et Eveline ont voulu privilégier le bien-être de leur fille aînée qui voulait rentrer et avoir un cercle d'amis stable.

Un mode de vie rythmé par les rencontres

En plus du lien qu'ils conservent avec leurs familles, les enquêtés ne se sentent pas isolés socialement car ils font de nouvelles rencontres presque quotidiennement. Les camping-caristes ne recherchent pas la solitude en adoptant leur mode de vie. La quête de nouvelles rencontres s'intègre même à une forme de routine. Etienne le confirme en évoquant une journée type sur la route :

« *Enquêteur : Et du coup si vous deviez nous décrire une journée type pendant votre voyage, ou une semaine ?*

Etienne : On arrivait disons…on arrivait pour trouver une place, sur une place de village, souvent, on demandait, donc on arrive sur une place, on demande aux gens, on va voir les buvettes, on prend un petit quelque chose pour s'intégrer, on peut demander si tout va bien, si on peut dormir là. »

On peut voir que les enquêtés ont instauré une méthode pour rencontrer des gens et s'approvisionner en ressources. Benoît et Elisabeth ont aussi une forme de routine, mais qui est plus étalée dans le temps. Ce sont les seuls qui alternent entre six mois de vie en France en sédentaires et six mois en Amérique Latine en fourgon. Ils évitent l'hiver. Cette routine peut être vue comme imposée par la famille, car Benoît dit qu'ils se forcent à rentrer l'été en France:

« *Nous on a la particularité de vivre dans un petit village en France où tout le monde se connaît. Donc on se retrouve avec des grandes familles comme il y a dans le midi, donc c'est pour ça qu'on se force , le mois d'août est sacré on passera toujours en France, parce que là on revoit tout le monde. On revoit tous nos amis, la famille, c'est notre façon un peu à nous et c'est essentiellement au mois d'août où on revoit tout le monde.* »

Même s'il s'agit d'une contrainte que de rentrer en France pour voir leur famille, ils arrivent à trouver du plaisir dans l'alternance, comme le dit Elisabeth: « *On aime*

bien ce système, ce mode de vie d'alternance. C'est pas qu'on s'ennuie parce que la camper on le laisse un peu… On sait au départ que ça ne va pas être plus de 4-5 mois donc, on le laisse à Santiago pendant 5-6 mois tout seul et puis on le retrouve avec plaisir après. » On peut donc voir que leur routine, surtout liée aux obligations familiales, est suffisamment étalée dans le temps pour qu'ils minimisent la contrainte qu'elle peut avoir sur leur liberté de se déplacer quand ils veulent.

Les enquêtés ont conscience d'avoir un mode de vie qui satisfait leurs aspirations mais ont tendance à minimiser les difficultés que d'autres pourraient rencontrer afin d'adopter leur mode de vie. Les aspects positifs de leur voyage comme les découvertes et les rencontres, contrebalancent le temps qu'ils perdent à faire des réparations ou le fait de vivre dans un espace très réduit par exemple. Il y a beaucoup de difficultés auxquels ils se sont habitués, comme le fait d'apprendre la mécanique sur le tas comme Etienne. Il s'agit d'une aventure individuelle, et certains s'adaptent mieux que d'autres au cours du voyage. Mais une fois adopté, il s'agit « *d'un virus* » comme le dit Etienne. S'ils ne sont pas sur la route, ils envisagent tous de repartir.

Les nomades digitaux

Les nomades digitaux sont des personnes qui travaillent sans bureau fixe, grâce aux nouvelles technologies de l'information et de la communication. A la différence des télétravailleurs, les nomades digitaux n'ont pas de résidence fixe. Ils voyagent presque constamment et travaillent en même temps. Nous en avons rencontré trois : Jules, 29 ans ; Matthieu 28 ans ; Kalagan [4], 42 ans. Tous les trois sont nomades digitaux depuis plus de 5 ans. Ils sont travailleurs indépendants sauf Jules. Celui-ci travaille pour une société spécialisée dans le web design qu'il a fondée avec des amis, mais il gère comme il veut son portefeuille de clients. Kalagan et Matthieu sont web designers et coachs en services web. Ces derniers ont chacun un blog qui leur sert à publier des articles promotionnels et à avoir une vitrine de leur savoir faire en webdesign. Ils utilisent tous les nouvelles technologies pour communiquer à distance et se déplacer, et utilisent des modes de déplacement très variés, en fonction de l'endroit où ils se trouvent. Bien qu'ils soient considérés comme très mobiles, il leur arrive de rester plus de trois mois au même endroit. Jules et Kalagan reviennent régulièrement en France pour voir leurs clients et leurs familles respectives. Matthieu revient une fois par an pour le même motif, mais il gère aussi des biens immobiliers qu'il possède dans le Nord de la France. Comment les nomades digitaux arrivent-ils à voyager tout en travaillant à distance ?

1. L'adoption du nomadisme digital comme rejet de la routine et du salariat

Adoption du mode de vie

Un premier voyage initiatique peut d'abord être à l'origine du mode de vie. Ce voyage leur a donné envie de s'affranchir d'anciennes contraintes pour réitérer l'expérience sur le long terme. Jules, Kalagan et Matthieu ont ainsi visité tous les continents et sont habitués aux voyages depuis l'adolescence. Le déclencheur peut être de deux ordres. Pour Kalagan par exemple, il s'agit d'un simple voyage :

[4] Kalagan souhaite conserver son pseudo sur Internet.

« Le premier déclencheur c'est en 2009, j'ai fait un voyage au Cameroun, donc vraiment un voyage hors du temps en backpacker, un truc assez prenant, et je suis vraiment sorti de ma zone de confort et j'ai découvert un truc fou et du coup voilà j'ai eu une expérience forte de voyage en me disant j'aimerais bien continuer comme ça à faire des expériences à l'étranger. »

Pour Matthieu en revanche, le déclic s'est produit dans le cadre de ses études : *« Le goût du voyage est arrivé grâce à un stage à l'étranger que je devais faire dans le cadre de mes études en école de commerce juste pour parler en anglais. Donc je suis allé en Australie et j'ai trouvé un super boulot de vendeur. »*

Par la suite, les nomades digitaux enquêtés se sont renseignés sur un mode de vie qui leur permettrait de voyager constamment tout en subvenant financièrement à leurs besoins. Kalagan raconte qu'il a consulté des témoignages sur internet :

« J'ai trouvé des blogs, par exemple le blog de Corinne de Vie Nomade, j'ai lu un article sur son blog avec des américains qui étaient digital nomads et j'ai fait : " Tiens ça à l'air d'être bien ça, tu peux bosser sur internet et voyager, ça va peut-être m'aider d'aller prendre le soleil, vivre à la plage, apprendre l'anglais, l'espagnol… " Voilà j'ai envie de faire ça. Et puis petit à petit je me suis séparé de mes objets et j'ai commencé à bouger et à changer d'endroits, et c'est venu comme ça et maintenant c'est devenu naturel. »

En général, les métiers du web sont privilégiés, sous la forme de l'entreprenariat. Matthieu et Jules ont par exemple expérimenté le salariat entre deux périodes d'entreprenariat avant de se dire que cela n'était pas fait pour eux. Ainsi, Matthieu raconte :

« J'ai postulé à Décathlon, je voulais une ambiance un peu jeune, j'aime bien le sport […] J'ai eu pleins de responsabilités, le fait d'être en Champagne-Ardennes, le fait d'être enfermé, ça ne me plaisait pas. La routine non plus. J'avais pas de week-end. Donc j'ai démissionné au bout de quelques mois. Et je me suis dit, je vais me lancer. »

A priori, Matthieu a donc cherché à travailler dans un domaine qui lui plaisait, mais c'était son statut de salarié et le fait d'être enfermé dans une routine qui lui pesaient le plus. On retrouve le même rejet dans l'expérience de Jules à l'étranger lors d'un stage :

« Au final j'ai fait une expérience dans une entreprise normale qui était HSBC au Brésil pendant deux mois ça m'a paru complètement absurde le fait de se déguiser tous les matins pour aller au travail, d'arriver à des heures fixes, de pointer, d'être jugé. Si tu partais plus tôt ou plus tard etcetera, ça m'a paru toute une espèce d'appareil pour faire semblant que t'es sérieux mais qui en fait masque le fait que tu as aucun rapport avec la qualité de ton travail en elle-même et qui pour moi-même empêche la qualité, une vraie qualité de travail. Donc je pense que c'est par les contacts avec l'entreprise que j'ai eu une lecture assez rapidement de " ouais c'est absurde en fait ce mode de fonctionnement pendant les stages ". »

A travers ces témoignages, on peut donc voir que les nomades digitaux ont choisi leur travail dans le but de pouvoir voyager en même temps et d'échapper à la routine.

Pourtant, ils doivent s'organiser pour remplir leurs objectifs, ne serait-ce qu'en adaptant le temps accordé aux déplacements selon leur charge de travail. Kalagan le reconnaît :

« Non prendre le bus c'est quand même un peu chiant (rires), il faut savoir bien doser,

donc là je crois que j'ai la bonne dose. Quand je prend l'avion pour traverser l'Atlantique c'est quand même 10-12h, c'est long. Si moi je rentre à Londres, il faut prendre un train, et ensuite il faut prendre un bus pour aller à Lille. Des fois c'est long quoi ! [...] Ouai c'est un truc à savoir gérer, ne pas toujours être dans les transports. »

Organiser son travail pour profiter de plus de temps libre

Ce rejet de la routine liée au travail fait partie des valeurs importantes dans le mode de vie des nomades digitaux. Tout d'abord, ils ont trouvé un moyen de pouvoir disposer de leur temps comme ils le souhaitent. C'est souvent pour avoir davantage de temps libre. Jules nous dit :

« Alors que moi ce que j'aime bien c'est avoir un mode de vie où il y a du temps libre, que je sois pas ailleurs, ou que je sois ailleurs, il y a un rejet très réfléchi, et je fais des textes de philo dessus si ça vous intéresse, du mode de travail avec des horaires en fait réglés, où tu dois tout le temps produire. »

On voit encore une fois combien le mode de travail très normé, avec des contraintes liées aux horaires et à la hiérarchie, ne convient pas aux nomades digitaux. Cette idée de pouvoir disposer de son temps va avec celle de laisser place au hasard, afin d'expérimenter de nouvelles choses. Jules est assez lucide sur le fait que cela n'est pas un mode de vie adoptable par tout le monde, mais il y trouve ce qui le rend heureux :

« Et donc ça s'est fait assez naturellement, c'était pas planifié, mais en fait c'est aussi un mode de fonctionnement que j'ai et qui est compliqué quand t'as une copine ou que t'as des gens qui aimeraient bien planifier leur vie. C'est que je planifie rien du tout et que j'ai une espèce de confiance par défaut. Je sais qu'en vrai il y a une abondance de possibilités, il y a une abondance de… Voilà ça sert à rien de se dire il va se passer ça, puis ça, puis ça, puis ça dans ma vie. En fait en faisant ça, tu te fermes des possibilités, tu te fermes des opportunités, tu t'empêches de prendre des bifurcations qui pourraient être intéressantes. Donc je préfère de plus en plus partir sans aucun plan. Et puis voilà il se passe des choses grâce à ça quoi. »

Dans ce rapport au temps, il faut noter que les nomades digitaux se différencient totalement des touristes puisqu'ils travaillent en même temps qu'ils voyagent d'une part, et qu'ils ne hiérarchisent pas les choses à faire ou à voir une fois sur place car ils ne sont pas limités par le temps. Ils profitent de leur temps libre pour découvrir des lieux, ce qui fait partie de leurs aspirations.

La nécessité d'un habitat flexible

Du rejet de la routine vient aussi le souhait de rencontrer de nouvelles personnes. S'ils n'ont pas trouvé le moyen de se faire héberger par des connaissances, ils vont utiliser les réseaux sociaux ou Airbnb pour trouver un toit. Afin de pouvoir voyager régulièrement, les nomades digitaux doivent être en mesure de trouver un logement rapidement, et c'est aussi l'avantage d'avoir un réseau. L'habitat est particulièrement important car il peut aussi servir de bureau pour travailler, comme le décrit Kalagan :

« Déjà quand j'arrive dans un endroit que je connais pas je fais des tests de Airbnb ou de colocations pendant quelques jours et si ça me plaît bien je reste. En général je préfère rester bosser à la maison parce que c'est quand même plus pratique, t'es chez toi tu peux te faire un café c'est quand même cool. »

Jules utilise aussi des plateformes collaboratives pour trouver ses logements :

« Dès que je reste un peu je préfère prendre des apparts, ou une chambre quelque part. Ben AirBnb c'est quand même très bien ou en tout cas d'autres trucs similaires, parce que t'as plein d'autres trucs similaires qui s'appellent pas pareil. C'est très sympa, soit quand t'as un appart pour toi tranquille, soit quand t'as une chambre dans un appart avec des gens qui sont sympas, qui ont ton âge, qui peuvent aussi t'aider à connaître un peu le lieu tout ça. Faut savoir aussi que dans quasiment tous les endroits où je vais je dépense moins, mais ça on a dû vous le dire à chaque fois… »

A la manière de Jules, les nomades digitaux tirent donc profit des nouvelles manières de consommer basées sur le partage et la rencontre, plus flexibles et plus adaptées à leur mode de vie nomade. Sur la rencontre, leur aspiration à la liberté et au voyage fait que les relations qu'ils créent sont souvent éphémères et intenses. Ce type de rapport aux rencontres se rapproche de celui des voyageurs.

Le paradoxe du travail mobile : la nécessité de l'ancrage et une nouvelle forme de routine liée à la découverte

Nous avons qualifiés les trois enquêtés de nomades, mais selon leur témoignage, on peut tout autant dire qu'ils sont aussi sédentaires par période. Ils cherchent à s'imprégner d'un endroit et vont partir lorsqu'ils auront le sentiment d'avoir vu tout ce qu'il y a avait à voir. Cette étape de découverte fait partie de ce qu'ils recherchent en voyageant. On peut donc parler d'une certaine routine liée au rituel qui se met en place quand le nomade digital arrive dans un nouvel endroit et découvre les lieux. Matthieu nous décrit le sien :

« Matthieu : Donc le premier truc que je fais, quand je réserve un endroit, si c'est pour une nuit c'est dans une auberge de jeunesse pour forcer la chose, pour rencontrer d'autres gens. Voilà le contact en auberge de jeunesse est plus facile. Je ne sais pas si vous connaissez les auberges de jeunesse. Là plupart du temps on est en dortoir, donc on rencontre des touristes la plupart du temps, les locaux c'est plutôt à l'accueil ou à la réception. Donc voilà on rencontre des gens assez facilement comme ça. Quand des fois je voyage hors saison, j'essaye de marcher tout autour de la ville, souvent c'est au Macdo où les gens vont, la plupart des touristes ou des locaux. Donc je suis avec ma carte et dès que je vois un truc qui serait intéressant je demande. Est-ce que vous parlez anglais ? S'ils parlent anglais le contact est mis en place et je leur demande s'ils connaissent un truc pour sortir ce soir, une auberge de jeunesse ou autre et puis voilà. Ca dépend du feeling si ça se fait ou pas. Souvent des fois je sors avec des locaux.

Enquêteur : Quand vous avez un client sur place, vous allez directement le voir ?

Matthieu : Quand j'ai un client, j'arrive une semaine avant de le voir, sinon si c'est rapide j'arrive la veille. J'arrive, je vois le client, on regarde le projet, ce qu'il faut faire. La plupart du temps j'arrive au moins une semaine avant, donc on passe une semaine ensemble. Mes clients sont souvent du même univers que moi donc je rencontre un peu leur entourage donc c'est plus simple. C'est lui qui me présente des gens, je peux leur redemander d'autres choses après, sortir ou me balader avec eux. L'approche est différente quand je suis avec un client, c'est plus facile. Quand j'arrive tout seul, c'est moi qui me crée mon petit réseau de contacts en discutant à droite à gauche. »

Cet aspect est particulièrement vrai pour Jules pour qui il y a une véritable tentative d'épuisement d'un lieu :

« Si tu veux pour te donner un… parce que le touriste il vient voir les images, il vient voir un peu à la surface, mais une fois qu'il les a vues il s'en va. Moi je reste, c'est plus des rési-

dences quoi.[…] Et dans toutes les résidences que je fais dans des grandes villes, au bout d'un moment c'est pareil, à Berlin au bout de trois mois pareil j'étais en surrégime aussi. Et puis au début je connaissais personne c'était cool, et puis après une fois que tu connais les bons plans de soirées, les bons plans de galeries, les bons plans de machin etcetera, t'as ton emploi du temps qui a enflé et en fait pareil tu commences à vivre en surrégime […]. et du coup, ben après il y a pas de règles mais c'est plus au feeling, au bout d'un moment là je me dis tiens j'ai envie de revenir à Paris, de revoir mes potes, d'avoir une super vie sociale, et puis après au bout d'un moment je sature et je repars. »

En analysant le rituel qu'ils ont en découvrant une nouvelle ville, on peut aussi analyser leur rapport au temps. Leur rythme de vie est réglé par leurs envies et leurs ressentis face aux endroits et aux espaces. On ne peut pas parler de routine proprement dite, puisque ce mode de vie n'est pas du tout soumis à des horaires strictes et la fréquentation des mêmes lieux et des mêmes personnes. Cependant, il y a quelque chose de récurrent dans leur manière d'aborder les nouveaux lieux.

2. Un mode de vie lié aux technologies et à la technique

Diversité des modes de transport utilisés

Les nomades digitaux vivent en saisissant les opportunités qui s'offrent à eux, et cela se concrétise également dans la diversité des moyens de locomotion qu'ils utilisent. On peut noter qu'ils utilisent tous beaucoup l'avion, à l'instar de Kalagan :

« Bus, train, avion, beaucoup d'avion quand c'est international et beaucoup de bus sinon. Ca dépend des pays, par exemple au Mexique il y a un réseau de bus qui est très complet et marche bien, du coup au Mexique c'est des bus. En France ça peut être du covoiturage ou des bus aussi. En Angleterre quand je vais à Londres je prends le train. Tous les transports possibles. »

Les modes de transport utilisés correspondent au panel d'offre dont les nomades digitaux peuvent bénéficier. Les nomades digitaux ne privilégient pas toujours la vitesse. Par exemple, Matthieu adore conduire et a traversé l'Europe en voiture. De ce fait, les déplacements peuvent prendre, selon les périodes, beaucoup de place dans le mode de vie des nomades digitaux. Ils profitent parfois de leurs déplacements pour travailler ou pour lire, comme Jules. Le moyen de transport utilisé dépend aussi des envies de l'enquêté. Au sujet du train, Jules analyse l'effet que cela produit sur le corps et l'esprit par rapport aux autres modes :

« T'as pas du tout une impression de saturation de l'espace de ton corps tandis que dans l'avion t'es quand même vachement… tu bouges pas quoi. Il y a un truc très particulier de l'aéroport avec tout le… enfin vraiment l'aéroport c'est un lieu où c'est une dictature parfaite où sous prétexte de règles et de sécurité en fait on est une espèce de fourmi dont le trajet est prédéfini et il faut surtout pas dépasser. On va se faire fouiller, tous les contrôles de sécurité et tout c'est chiant. T'as une pénibilité de l'avion en fait, avant et après qui est relou. […]. Alors que le train tu t'assieds dedans et puis t'es tranquille, et tu peux te promener dans le train, t'as de la place. T'as une sensation aussi de faire le trajet, tu vois quand même le paysage, t'as moins l'impression de téléportation que tu vas avoir dans l'avion. Enfin voilà tu regardes ce qu'il se passe et tout […] Et Blablacar j'aime bien mais en fait je suis pas toujours en mode, enfin j'ai pas toujours envie de parler aux gens, enfin il y a des moments… Effectivement je suis content de rencontrer des nouvelles personnes mais en vrai il y a des moments, si le trajet il dure cinq heures j'ai pas envie de parler pendant cinq heures avec des gens, même avec mes potes. Au bout d'un moment je suis

là bon je veux juste dormir ou je sais pas quoi. Je le fais moins mais ça m'arrive aussi. »

On voit donc que les modes de transport sont aussi envisagés pour Jules comme des lieux de sociabilité contraints alors qu'il a besoin de se retrouver seul parfois.

Un mode de vie très connecté

A travers l'analyse des moyens de transport que les nomades digitaux utilisent, on peut voir que ce mode de vie est très lié aux techniques, mais il est aussi lié aux nouvelles technologies. Les NTIC sont centrales dans le mode de vie. Comme les nomades digitaux interrogés travaillent dans le web, ils ont besoin d'être connectés à internet tous les jours. Ils ont des rendez-vous sur Skype avec leurs clients, envoient des mails et réalisent des projets, travaillent en temps réel en ligne avec leurs collaborateurs. Cela nécessite de savoir doser et prendre de la distance par rapport au temps passé sur les écrans. Les trois nomades digitaux rencontrés sont assez lucides sur ce rapport aux nouvelles technologies. Kalagan les utilise beaucoup et en a conscience :

« *Je fais beaucoup de Skype, ça me plaît beaucoup de faire des Skype. J'aime bien me déplacer quand j'ai un casque. Facebook j'y vais une fois par semaine, sinon tu ne sors plus la tête de tes écrans donc il faut savoir gérer tout ça. Quand t'es entrepreneur en ligne, il faut savoir doser. C'est important d'avoir une vie sociale, et pour ça il faut gérer ce qu'il y a sur ton écran. Pour moi l'ordi c'est pour le boulot.* »

Jules a déjà commencé à se déconnecter progressivement, dans le sens où il passe moins de temps à utiliser les NTIC, contrairement aux deux autres nomades digitaux qui s'accordent des moments ponctuels de déconnexion :

« *Et en vrai si je pars quoi, je vais pas m'accrocher à Skype cinq heures par jour je préfère au contraire profiter de ce moment de déconnexion. Et en fait c'est ce dont j'ai envie parce que du coup là les trois dernières années je suis beaucoup parti et à chaque fois j'étais toujours très connecté et avec le côté pénible du coup, comme tu réponds assez rapidement aux gens, ils s'attendent à ce que tu répondes assez rapidement. Puis t'as des responsabilités quand même effectivement sur des projets. Donc là j'essaye de prendre des projets ou en tout de cas de définir au début que je serai pas connecté en permanence, que « urgent » ne veut rien dire pour moi et que du coup je vais pas répondre dans l'heure, ce qui est très très très … Mais bon faut le faire pour pouvoir partir, sur les prochaines fois que je pars, là c'est le cas déjà pas mal un peu ici mais de le faire encore plus, de pouvoir me déconnecter complètement pendant certaines périodes.* »

Leur mode de vie d'entrepreneur dans le web nécessite d'avoir une connexion quasi-constante et de bonne qualité. On voit chez Kalagan que c'est une contrainte lorsqu'il ne l'a pas et qu'il doit ajuster les tâches qu'il a à faire :

« *Ca m'arrive d'être en galère d'internet. Dans ce cas-là, j'ai des tâches et des trucs que je peux faire sans internet. Donc quand j'ai plus internet, il faut essayer de pas péter un câble parce que parfois tu deviens fou tu te dis " non mais putain comment je vais faire j'ai envie de bosser, merde ! " Et du coup il faut essayer de rester zen et faire des choses où tu as pas besoin d'internet. Ecrire en général, tu n'as pas besoin d'internet, je sais pas, trier des notes, tu peux toujours trouver des trucs.* »

Les avancées techniques liées à internet rendent le mode de vie possible et de plus en plus facile à avoir sur le long terme, si ce n'est qu'il faut savoir s'accorder des moments de déconnexion. Jules est celui qui en a le plus besoin. Pour Matthieu, l'arrêt d'internet est synonyme de l'arrêt de son mode de vie :

« Enquêteur : Qu'est-ce qui pourrait vous faire arrêter ?

Matthieu : Je sais pas qu'il aurait plus internet (rires). Qu'internet n'existe plus là j'arrêterais. »

Les nomades digitaux s'affranchissent également de nombreuses contraintes administratives liées à leur activité grâce aux services dématérialisés.

3. Le nomade digital face à la société : un mode de vie en avance sur son temps ?

Les nomades digitaux sont en position de rejet des normes liées au travail. Ils se revendiquent comme libres face à ces normes. Ils ont également un rapport conflictuel avec la notion de hiérarchie. Jules explique ainsi :

« Parce que le paradigme, le mode de travail par défaut, c'est l'état d'urgence. Là en fait l'Etat, Hollande quand il déclare l'état d'urgence permanent, il ne fait que se mettre à la page des entreprises. Les entreprises font ça depuis je sais pas combien d'années. C'est une espèce de mode par défaut, et si tu fais pas ça t'es has been, t'es un boloss, tu vois tu sais pas travailler, t'es pas sérieux. »

En parlant d'une de ses amies nomade digitale, Jules définit avec une légère pointe d'ironie le fait de se retrouver en dehors des normes imposées par la société :

« Et en fait le fait qu'elle sorte d'une sorte de… système de valeurs différent où les hiérarchies sont pas les mêmes, ça inquiète un peu, on se dit merde. Pas forcément parce que eux voudraient avoir le même, peut être que eux voudraient avoir la même liberté je sais pas, mais en tout cas déjà rien que ça c'est je pense un peu dérangeant. »

En adoptant un mode de vie différent de celui de la norme, les nomades digitaux ont l'impression d'être plus clairvoyants sur les défauts de la société moderne et d'y échapper.

Indépendance face à la famille

Tous ont gardé des liens avec leur famille malgré leur mode de vie nomade. Ils reviennent en France au moins une fois par an pour la voir. Les choix liés à ce mode de vie ne sont pas toujours compris par les proches au début, mais sont acceptés avec le temps. Il est également dur pour la famille d'accepter que le nomade digital puisse refuser l'opportunité d'avoir un travail salarié stable dans le contexte économique actuel. Cette incompréhension renvoie aux représentations que se font les proches d'un mode de vie qui n'est pas encore très répandu. Le travail en voyage par le biais de l'outil numérique n'est pas toujours considéré comme du « vrai » travail. De plus, le mode de vie du nomade digital suscite parfois la jalousie car il est assimilé à une vie en vacances. Jules décrit en ces termes la réaction de sa famille et de ses amis :

« Ouais une sorte de petite envie un peu hostile quoi, c'est quand même tu vois genre " c'est pas vraiment du travail ", comme si le travail devait être pénible, que eux ils le subissaient, que moi j'échappe à ça et que c'est un peu mal quelque part, tu vois je devrais culpabiliser d'avoir cette vie beaucoup plus agréable, en plus qui coûte moins chère et qui rassemble tous les avantages, de mon point de vue de personne qui aime bien faire ça. Parce qu'après j'en ai d'autres qui sont très heureux en tant que sédentaires, très heureux dans leur métier et qui veulent pas bouger. Non mais… ouais. Généralement c'est une

vision assez… enfin ils le voient positivement quoi. »

Les nomades digitaux maintiennent les liens en contactant leurs proches via le téléphone, Skype ou les réseaux sociaux régulièrement. Il n'y a que Jules qui ne les appelle presque jamais. Il explique être dans une période de transition où il cherche à se déconnecter progressivement :

« *Assez rapidement j'avais plus du tout la bande passante de communication suffisante pour avoir en plus une communication riche avec mes potes et ma famille par internet quoi ou par téléphone. Donc moi je suis plus dans une optique en ce moment genre je communique pas. Et quand je vois les gens c'est hyper intense, c'est super cool mais sinon très peu quoi. Quelques messages mais genre j'ai pris en allergie en fait les chats, les vidéoconférences, mais bon c'est temporaire, je pense que c'est parce qu'il y en a eu trop et en ce moment ça me saoule ça me sort par les trous de nez donc quand je pars… Mais ils sont habitués. Ma famille proche par exemple ils savent que je vais jamais les appeler. Par exemple, je vais partir trois mois je vais pas les appeler une seule fois et que si jamais ils ont besoin de nouvelles ou autre et ben ils m'écrivent et je serai là tout de suite, enfin assez rapidement. C'est ma politique.* »

Pour conclure, les valeurs énoncées par les enquêtés sont assez individualistes. Matthieu pense qu'il gagnerait à ce qu'elles soient partagées par la société. En effet, derrière le développement de ces activités sur internet, l'idée de gagner de l'argent est assez présente chez Matthieu car il s'agit d'une condition de subsistance du mode de vie de nomade digital sur le long terme. D'ailleurs, ils participent à ce développement en aidant leurs clients à créer leur activité sur internet via le coaching. Jules et Kalagan pensent surtout que les gens seraient plus ouverts d'esprit s'ils voyageaient plus souvent et s'ils sortaient de la routine liée à leur travail. Mais selon eux, la généralisation des modes de vie nomades détruirait les coutumes et les spécificités locales. « *Ca serait un bordel monstre que tout le monde le fasse* », selon Kalagan. De plus, si tout le monde voyageait comme eux, il y aurait trop de monde dans les endroits qu'ils fréquentent. On voit donc que les nomades digitaux ont une opinion partagée au sujet de la généralisation de leur mode de vie.

Par ailleurs, même s'ils sont motivés pour gagner de l'argent car cela leur permet de voyager, les nomades digitaux mettent en avant le fait qu'ils peuvent se contenter de peu de moyens matériels tout en faisant un métier qu'ils aiment, comme le dit Matthieu :

« *Voilà moi je me contente de… Je voudrais pas gagner 100 000 euros par mois, je me contente de… de beaucoup moins que ça. Je préfère… Avant j'aurais préféré avoir un boulot et privilégier l'argent mais là je suis content de gagner moins et de faire quelque chose qui me plait.* »

Les nomades digitaux n'aspirent pas à se détacher totalement de l'argent, ce qui les différencie dans une certaine mesure des voyageurs.

Ils arrivent à concilier indépendance, un travail qu'ils aiment, loisir et gain d'argent pour pouvoir voyager, et cela les satisfait. On peut dire qu'il s'agit d'une nouvelle forme de nomadisme qui repose sur le travail à distance, rendu possible par les nouvelles technologies.

*La plupart des nomades ou semi-nomades interrogés ont un blog ou une page Facebook qu'ils alimentent régulièrement sur la route.

- Pour beaucoup, le blog est un moyen de communication avec leurs proches, auxquels ils donnent des nouvelles via des photos et des textes. Il s'agit pour eux de partager leur quotidien et d'expliquer leur mode de vie. Caroline qui fait le tour du monde à pied par exemple a créé son site internet et sa page Facebook avant tout pour garder le contact avec sa mère qui ne comprenait pas son choix de vie : « *J'ai fait un site internet pour pouvoir collecter mes infos et les garder et après la page Facebook, c'était en fait pour [ma mère]. Parce que je me suis dit : par ce biais-là elle va pouvoir voir aussi la réaction des autres. Elle va voir que c'est pas si fada que ça, que je suis pas la seule. [...] Et après je me suis dit que pour envoyer [mes vidéos] à ma mère j'étais obligée de passer par internet et donc quitte à les mettre sur internet, autant que tous puissent les voir.* »

- Pour certains, le blog permet de donner des conseils aux autres voyageurs (backpackers, camping-caristes et autres modes de voyage confondus). Ils ont l'impression d'appartenir à une communauté et de participer à son développement en favorisant l'entraide. C'est le cas notamment du couple de camping-caristes Roger et Claudine : « *Je me suis dit que si ça se trouve, ça va être sympa, on va rencontrer d'autres gens. Et c'est ça qui s'est passé. Ca a servi à raconter notre histoire, à aider d'autres voyageurs. Parce que nous on est beaucoup dans l'entraide. On donne beaucoup d'infos sur là où on dort, où on cherche de l'eau sans que les gens payent quoi que ce soit. On est parti sur cette notion-là.* » Ce sont les seuls camping-caristes qui promeuvent leur blog et dont l'adresse est connue sur les réseaux sociaux de voyageurs. Cela est sûrement dû au fait que cela fait 10 ans qu'ils voyagent et que leur blog se développe grâce à leurs nombreuses rencontres et le bouche-à-oreille. Dans la même optique, Thibault qui voyage en autostop et qui a déjà tenu deux blogs de voyage explique : « *C'est l'idée de garder une trace de ce que t'as fait, comme une espèce de journal.* »

- Dans une idée d'échange et de partage, le blog de voyage est aussi un outil pour promouvoir son mode de vie et encourager d'autres personnes à l'adopter. C'est l'une des raisons pour lesquelles Aline et Guillaume tiennent le leur : « *Pourquoi pas inspirer finalement ? Je trouve qu'on voyage un peu différemment de plein d'autres personnes. Si ça peut aider les gens à partir pourquoi pas ?* »

- Enfin, les nomades digitaux Kalagan et Matthieu se servent de leur blog comme d'une vitrine pour montrer leur savoir faire en web design et gagner de l'argent en rédigeant des articles. Matthieu explique ainsi : « *J'ai deux blogs de voyage qui me permettent de générer un peu d'argent via la publicité [...] Je suis sponsorisé en fait j'ai des agences de voyage, des agences du genre Trivago, Ouigo, Airbnb des choses comme ça, des sociétés dédiées au voyage, au logement et pour eux je fais des articles pour la promotion de leur produit, de leur service, ça, ça me permet de générer des revenus grâce à mes sites.* » Ils ont donc tout intérêt à alimenter et à promouvoir leur blog pour générer du trafic.

Les personnes ancrées localement dans un milieu rural

L'analyse qui suit porte sur les personnes ayant un ancrage local marqué et vivant majoritairement dans des espaces ruraux. Dans cette catégorie, le périmètre de vie des personnes est généralement très restreint. Différentes formes de mobilités sont ici étudiées, de l'immobilité quasi-complète aux modes de vie semi-nomades. Les modes de déplacement les plus représentés sont la marche et le vélo, ce qui peut s'expliquer par le fait que les enquêtés classés dans cette catégorie ont fait le choix d'avoir des pratiques essentiellement locales et qui ne nécessitent pas de parcourir de grandes distances. Tous les modes sont néanmoins présents, que ce soit des transports mutualisés (bus, covoiturage, stop) ou individuels (voiture).

Il faut ici préciser la notion d'ancrage local, car elle n'est pas la même pour toutes les personnes interrogées. De manière générale, les personnes enquêtées dans le cadre de cette catégories ont des modes de vie qui privilégient les déplacements pour le travail, les loisirs et les achats dans un périmètre restreint, souvent celui de la commune où ils habitent. Mais certains ont un bassin de vie plus étendu, comme Lucie qui habite à 5km de son lieu de travail (à Moissac) et qui va souvent à Toulouse ou Bayonne (ce qui élargit son cadre de vie à une aire régionale). D'autres au contraire ont un périmètre de vie encore plus réduit que celui de la commune, comme Armel et Mélanie ou Baptiste, qui essayent de vivre au maximum en autarcie et en autosuffisance.

Cette catégorie regroupe donc des modes de vies hétéroclites. En quoi la diversité des situations rencontrées dans cette catégorie renvoie pourtant à des aspirations communes ?

1.Des motifs et des modalités d'adoption du mode de vie très hétérogènes

Des changements en douceur, qui s'inscrivent en continuité de la vie des personnes

Choisir de vivre dans un milieu rural et d'avoir un ancrage local très marqué peut avoir plusieurs origines. Pour certaines des personnes rencontrées, il semble même que cela ne relève pas d'un choix effectué à un moment donné. Il y a souvent une continuité dans la vie des personnes entre leurs habitudes antérieures et leurs habitudes actuelles. Claire par exemple, qui habite Brignoles (une petite commune au cœur du Var), fait tous ses déplacements quotidiens à vélo ou à pied, et n'a jamais eu de voiture. L'entretien a fait ressortir que la pratique du vélo pour se déplacer était en fait déjà présente dans son enfance pour aller à l'école ou faire ses activités,

comme l'illustrent ses propos :

« *En fait je me suis toujours déplacée en vélo même quand j'étais plus petite. J'avais plein d'activités en fait quand j'étais petite et évidemment j'avais pas le permis. […] Ben du coup j'ai commencé à aller à la danse en vélo, chez les copines en vélo, puis après je suis allée au magasin de Taverny en vélo…* ».

Les voyages peuvent également jouer un rôle de transition entre un ancien mode de vie et le mode de vie actuel comme cela a été le cas pour Katerina et Baptiste. Pour certains, le voyage a même été un mode de vie avant l'adoption du mode de vie actuel, comme par exemple pour Renaud.

Cela leur a permis, selon eux, de s'ouvrir l'esprit, de voir ce qui se faisait ailleurs, et de réfléchir au mode de vie qu'ils voulaient adopter. En ce sens, le voyage permet d'assurer la continuité dans le cheminement menant à l'adoption d'un nouveau mode de vie. Pour Ingrid par exemple, les voyages sont à l'origine des premières réflexions sur un changement possible. D'abord parce que voyager oblige à sortir de sa routine, ce qui est propice à une remise en question de son mode de vie. Ensuite parce qu'ils sont des moments de rencontre et de découverte d'autres modes de vies qui nourrissent cette remise en question.

Les études peuvent également être à l'origine d'une réflexion qui amène petit à petit à des changements. C'est entre autre le cas de Katerina, pour qui les études sont le départ de sa sensibilisation à l'écologie, et ensuite de tout son mode de vie, fondé sur l'autorégulation :

« *Moi donc j'ai fait des études de sciences cognitives et puis d'écologie. A l'époque où ça existait pas en France la fac d'écologie, le département. Donc moi j'étais, j'ai eu une bourse pour finir mes études de sciences cognitives au Canada, et là l'écologie existait déjà à la fac.* »

Une rupture à l'origine du nouveau mode de vie

Cependant, des facteurs plus ponctuels peuvent être à l'origine du changement et ainsi engendrer une rupture entre un ancien et un nouveau mode de vie, comme avoir vécu une expérience marquante. Cette expérience de vie agit comme un déclencheur et change le rapport au monde de la personne. C'est ainsi que Mathilde a décidé d'œuvrer pour l'écologie, après avoir participé à une expédition polaire pendant ses études : « *Voilà j'ai vécu des expériences aussi fortes. Pendant mes études scientifiques je suis allée en région polaire [...] Et c'est devenu une expérience de vie.* » L'arrivée d'un enfant est aussi une période pendant laquelle des changements peuvent s'opérer. Pour Ingrid par exemple, l'idée de changer de vie a toujours été présente, mais c'est finalement sa grossesse qui a permis de franchir le pas pour vivre autrement :

« *Et puis je pense aussi que ce qui a déclenché c'est aussi le fait que je sois tombée enceinte. Parce qu'en fait du coup je me suis vraiment posée la question, je me suis dit non mais là je peux pas, je peux juste pas accoucher en Belgique et avoir un enfant en Belgique. Je sais pas, c'était un truc qui me bloquait, et donc j'en ai parlé à Geoffrey, j'ai dit là non c'est juste pas possible. Je suis désolée mais non. Donc là ça a un petit peu accéléré les choses parce que j'ai dit : il faut juste qu'on parte.* »

Cette expérience peut donc être positive, mais également négative. Pour Sandrine, une expérience difficile à son travail a été en partie à l'origine de l'adoption d'un nouveau mode de vie, en commençant par une réorientation professionnelle :

« C'est surtout l'expérience difficile au travail où j'étais pas à ma place. [...] J'ai vécu une expérience compliquée et qui du coup m'a fait réfléchir : c'est quoi vraiment être utile au travail, en fait j'avais envie d'être plus utile dans mon travail et après ça a été du coup toute une réorganisation de vie. »

Enfin, une prise de conscience soudaine peut également introduire une rupture dans la vie des personnes. Ainsi Mélanie et Baptiste ont tous les deux choisi de changer de vie assez soudainement mais sans qu'une expérience précise ne vienne bousculer les choses. Il s'agit plutôt d'une forme de ***burn out*** qui a abouti à une remise en question soudaine et rapide. Tous les deux ont des parcours semblables : ils habitaient en ville et avaient un travail, qu'ils ont quitté du jour au lendemain pour adopter un mode de vie presque autarcique dans la nature. Les propos de Mélanie illustrent ce changement soudain :

« J'ai commencé à avoir mon CDI. C'est six jours sur sept à avoir un rythme de vie trop bizarre, à pas arriver à me reposer, à pas être satisfaite de ma vie, à tourner en rond toute seule dans mon appartement là. Et à un moment d'overdose de ça, j'avais plus envie de me tuer au travail pour même pas en profiter, je dormais tout le temps, je profitais pas, je faisais pas la fête. Donc je suis partie en camion avec mon ex copain, qui m'a fait voir carrément autre chose [...] et j'ai vu qu'il y a avait vraiment autre chose de possible. »

Les éléments à l'origine du mode de vie peuvent donc être variés et ne suivent pas tous le même type de processus. Il peut s'agir de vivre en continuité de ce que l'on a vécu auparavant. Dans ce cas le processus s'inscrit dans un temps long. Pour d'autres, le processus relève bien d'un changement complet de vie, mais il se fait également sur un temps long et il est ponctué de plusieurs étapes. Enfin parfois il est assez rapide et relève davantage d'une rupture nette dans la vie de la personne.

2. Des déplacements qui ne sont pas constitutifs du mode de vie

Le lien entre les mobilités adoptées et le rapport au temps

Du point de vue des déplacements, on remarque là aussi une diversité des pratiques au sein de cette catégorie. On distingue d'abord des différences liées aux distances parcourues et au temps qui y est consacré. Pour Armel et Mélanie, les déplacements sont vraiment occasionnels. Ils utilisent alors la voiture car dans ce cas ils doivent parcourir plusieurs kilomètres pour redescendre de la montagne et atteindre le village le plus proche. Mathilde quant à elle fait tous ses déplacement à pieds ou à vélo car tout lui est accessible très rapidement :

« J'ai choisi aussi de trouver du travail près de chez moi donc je travaille chez moi le matin, je prépare mes cours, voilà, puis l'après-midi je vais à pied à mes cours. J'en ai pour 15 minutes pour y aller et pour revenir. Pour mes courses c'est soit sur le chemin, je passe par le village et ça me fait un détour de 5 minutes, chez des petits commerçants, où je paye plus cher ma nourriture mais j'ai le plaisir d'avoir un contact sympa et de participer à leur maintien sur le village, ou alors je vais faire un saut en vélo à la Biocoop [...] donc là j'y suis en 10 minutes en vélo. »

Elle n'a donc pas besoin de voiture et n'en a jamais eu, alors même qu'elle habite dans une petite commune de 3 000 habitants dans la Drôme. Sandrine a également décidé de réduire ses déplacements en voiture et se rend à son travail à pied. Mais ce déplacement occupe une place importante dans son quotidien car le trajet dure 30 minutes. Ce choix modal implique donc pour elle une augmentation du temps consacré aux déplacements. Enfin, le lieu d'habitation et le lieu de travail sont parfois assez éloignés (ce qui est d'autant plus fréquent que les personnes habitent un milieu rural), ce qui rend difficile l'adoption d'une mobilité portée vers les modes actifs. C'est le cas de Lucie par exemple qui habite à la campagne et dont le lieu de travail se situe à 5km de son domicile. Elle ne prend pas le vélo car il y a beaucoup de dénivelé dans sa région, mais elle a choisi de limiter ses déplacements en voiture en faisant du stop pour se rendre à son travail. Elle a donc trouvé un compromis entre une mobilité forcée (utiliser la voiture) et une mobilité choisie (faire du stop pour ne pas prendre sa voiture). Dans tous les cas néanmoins, on constate que chez les personnes interrogées la place accordée aux déplacements au quotidien est assez faible : elle ne dépasse pas une demi-heure de trajet. Dans aucun cas par exemple la mobilité n'est au cœur du mode de vie. C'est l'un des éléments qui confirme le fait que ces personnes ont un périmètre de vie local et qu'elles se déplacent relativement peu, tout du moins dans le cadre de leurs déplacements personnels.

En outre, pour deux personnes interrogées, Renaud et Baptiste, le rapport aux déplacements varie en fonction de la période de l'année. Renaud est sédentaire la moitié de l'année en hiver, période pendant laquelle il vit dans une yourte avec sa famille. L'autre partie de l'année il adopte un mode de vie nomade. Il parcourt alors en groupe les Cévennes et le Sud de la France, de festival en festival, en utilisant des vélos équipés de tentes. Finalement c'est lorsqu'il adopte un mode de vie nomade qu'il choisit un mode de déplacement actif, alors que lorsqu'il est sédentaire il utilise plus facilement la voiture pour faire ses déplacements. Pour Baptiste, l'année est également divisée en deux périodes. L'hiver (de décembre à fin mars) correspond à la période de l'année où il travaille. Durant cette période il se déplace donc quotidiennement en voiture pour se rendre à la station de ski où il travaille, à une dizaine de kilomètres de chez lui. Mais l'été il vit davantage en retrait, s'occupe de son terrain et de sa maison, se déplace donc moins, et a acheté un cheval pour éviter au maximum de prendre la voiture pendant cette période.

La voiture au cœur d'un paradoxe

Si la voiture et son impact environnemental sont largement décriées par les personnes interrogées, on remarque que finalement assez peu s'en passent complètement. Seules Katerina et Mathilde s'en passent complètement et n'en possèdent pas (ni elles, ni une autre personne du même foyer). Pour les autres, l'idée est de s'en passer au maximum, mais la voiture reste un confort et quelque chose de pratique. Son utilisation est donc réduite autant que possible et une seule voiture par foyer est disponible (même pour les couples avec enfants). Néanmoins, pour les déplacements occasionnels plus longs et plus lointains (vacances, visites chez la famille, etc) le train est largement plébiscité. Le covoiturage est également perçu comme un moyen d'éviter de prendre sa voiture pour effectuer de longs trajets.

Dans certains cas, les principes de déplacements adoptés dans la vie personnelle le sont également pour les déplacements professionnels. Par exemple, lorsque Lucie se déplace dans le cadre de son travail, elle utilise le stop et le train. Mais ce n'est pas le cas pour tout le monde, ce qui fait que le travail peut parfois obliger à utiliser des modes de déplacement que l'on voudrait éviter. Claire effectue ainsi des déplacements en voiture, presque quotidiennement, dans le cadre de son travail, alors même qu'elle essaye de se déplacer le moins possible en voiture.

3. A la recherche d'un autre rythme de vie

Ralentir

Tout comme l'idée de réduire ses déplacements et son aire de vie, les personnes de cette catégorie aspirent généralement à un rythme de vie si ce n'est plus lent, au moins plus souple. L'idée de ralentissement est ainsi présente dans le discours des personnes interrogées, comme par exemple dans celui d'Indrid :

« Parce qu'avant j'étais un peu en mode… efficacité quoi ! C'était genre je me lève, tac j'allume l'ordi, et puis entre temps je prends ma douche, quand il a fini de démarrer… Mais vraiment c'était comme ça quoi. Et il y avait pas une minute à perdre en fait. Et du coup ça en venant ici, je me suis rendue compte de ça. […] Mais en fait j'essaye de plus réfléchir comme ça parce que : est-ce que ça donne vraiment de la valeur à une journée d'avoir fait ça, ça et ça ? Est-ce que sinon la journée, elle a pas de valeur ? Au final c'est une drôle de pensée aussi. Donc je me dis s'il y a une journée où entre guillemets j'ai rien fait, c'est que j'avais envie de rien faire ou que j'avais besoin d'une journée tranquillou, et du coup c'est pas grave. […] Et je pense que d'être dans un endroit, d'être dans un cadre différent, ça a beaucoup aidé oui à changer ce rythme, à ralentir comme on dit souvent. »

Mais un rythme impossible à casser définitivement ?

Malgré la volonté affichée de vouloir ralentir, dans les faits le rythme de vie peut demeurer soutenu. C'est le cas de Baptiste qui malgré son envie d'avoir un rythme de vie plus lent, se rend compte qu'il a tendance à rester dans son ancien rythme de vie, très rapide :

« Ouais mais c'est intéressant ça le rythme de vie. C'est intéressant parce que je me pose pas mal de questions dessus depuis que je suis un petit peu à fond, depuis un an là. En gros quand j'étais en, quand j'étais en Belgique, donc j'ai travaillé pour l'équipe nationale et pour les différents clubs et autres salles de fitness. Euh en gros je n'avais pas beaucoup de vie presque sociale aussi, ne serait-ce que parce que j'étais trop à fond. En gros, moi quand j'ai des projets je prends souvent les choses à cœur et je m'y implique à 100%. Et donc ça veut dire quand on est indépendant et qu'on prend des contrats un peu partout et qu'on est à 100% un peu partout ben on a plus trop de vie sociale, voilà. Plus trop de vie à nous quoi. Donc justement on a un rythme de vie qui est vraiment trop important. Ce qui m'a fait partir aussi de la ville quoi. C'est le rythme qui était beaucoup trop intense, donc j'ai voulu venir ici pour pouvoir me poser. Mais je me rends compte avec le temps ici que, ici qui est dans ma sixième année, je suis en train petit à petit de reprendre ce rythme un peu effréné. Bien sûr pas avec les mêmes choses mais voilà, je fais une roulotte, je fais ma maison, je fais ça, je fais ci, je fais ça, et je pars un peu partout dans tous les sens. Et donc j'essaye de travailler sur moi, de moi-même me poser, de prendre des jours de congé, tranquille, de prendre des trucs. Et c'est vrai que parfois, ne serait-ce que des balades… donc ça c'est ma compagne qui me tire un peu vers là, et c'est bien qu'elle soit là justement pour me tirer vers ça. C'est que parfois il faut s'arrêter un peu, prendre le temps. »

De fait, les personnes interrogées ont tendance à vouloir sortir d'une routine perçue négativement et comme imposée par le fonctionnement de la société. Mais pour autant, même s'il y a refus d'une forme de routine, une nouvelle se créé. Ces personnes fréquentent toujours les mêmes lieux, dont le nombre est plutôt réduit et adoptent une routine dans leurs déplacements. Néanmoins cette routine est différente et n'est pas subie par les personnes interrogées. Au contraire, cette routine se compose des activités, des horaires et d'une sociabilité qu'ils considèrent en phase avec leurs aspirations.

4. S'affranchir de la dimension matérielle de nos modes de vie ?

La priorité donnée à un cadre de vie naturel

Pour les personnes interrogées dans le cadre de cette catégorie d'étude, le cadre de vie est très important. Généralement, le rapport à la nature est un élément au cœur du mode de vie de la personne. Le cadre de vie, et plus particulièrement la nature sont d'abord un objet de contemplation, notamment pour Katerina : « *Je pars dans la nature pour la nature, pour regarder les plantes, regarder la vie comment elle va, récupérer ce que j'ai besoin, voilà.* ».

Cette même nature est également perçue comme généreuse, et pratiquée pour ce qu'elle peut offrir à l'homme. Pendant l'entretien Renaud a ainsi souhaité partager avec nous une chanson qu'il a écrite et dont l'un des couplets dit : « *La tribu Vivace évite les magasins / Elle préfère cueillir des figues sur le chemin / Elle a pas besoin de faire d'économies / Les plantes sauvages elle les connaît et s'en nourri*t ». En outre, le cadre de vie naturel allié à une pratique plus intensive des modes de déplacements actifs et alternatifs à la voiture permet aux personnes interrogées de faire des efforts physiques. Cela est perçu de manière très positive, avec plusieurs personnes qui ont par exemple précisé que cela relevait du non-sens d'aller dans une salle de fitness pour faire du sport. Evoluer dans un cadre naturel est ainsi selon eux synonyme de bonne santé.

Eviter la surconsommation

La majorité des personnes interrogées cherchent à éviter la surconsommation, qu'elle soit liée à l'énergie, à l'eau, à la nourriture ou encore aux emballages. Les objets privilégiés sont ceux qui permettent de consommer le moins d'électricité et plusieurs personnes ont fait le choix de ne plus avoir de réfrigérateurs. Le recyclage est également important et très souvent pratiqué. Pas uniquement dans le cadre du tri des déchets, mais de manière plus globale : récupération d'objets dans la rue, de meubles dans un *fablab* (atelier de remise en état d'objet et revente à très bas prix), dons, trocs. Claire nous a ainsi expliqué que la seule chose qui a été acheté dans leur appartement était le lit. Tout le reste provient de la rue, de la déchetterie, de récupération chez des amis ou de la famille.

La technologie : un allié ou un ennemi ?

Le rapport de ces personnes à la technologie peut prendre deux aspects, parfois paradoxaux. Tous les enquêtés font l'usage d'internet. Cet outil est perçu comme un

formidable moyen de s'informer sur le monde, et notamment sur les modes de vie alternatifs. Il permet également beaucoup d'autres choses, comme faire des achats que l'on ne peut pas faire sur place, travailler, ou encore partager son expérience et ses aspirations. Baptiste affirme ainsi que pour lui la technologie doit être au service du développement de modes de vie plus durables :

« Je voulais essayer de concilier les deux quoi. Concilier mes convictions, que ce soit le rapprochement de la nature, de l'émerveillement quotidien, et voilà, de la nature qui est si jolie et qui nous apporte tant, et à la fois avoir ma famille et mes amis à côté, euh les technologies aussi parce que de par mon métier avant j'étais très poussé dans les hautes technologies. […] Donc j'avais pas envie de renier ça non plus parce que c'est des choses que j'aime aussi, donc j'ai travaillé là-dedans et je me suis passionné là-dedans. Donc j'essaye de trouver le juste milieu [...] »

Mais pour d'autres un paradoxe se créé. Ils ont internet et l'utilisent, mais refusent les autres formes de technologies numériques, comme par exemple le téléphone portable, à l'instar de Mathilde :

« J'utilise peu les réseaux sociaux. En revanche moi j'utilise beaucoup, si on pense télécommunications, internet. Parce que j'ai pas de téléphone portable non plus, et internet je l'utilise beaucoup mais c'est plus pour les achats. J'avoue que j'ai pas tout à disposition ici, même si j'essaye de me fournir le plus local possible ».

Cette prise de distance par rapport à l'importance et la valeur donnée aux objets mais également le rapport aux technologies introduisent la notion d'écologie, qui est omniprésente dans les modes de vie étudiés dans cette catégorie.

5. Des modes de vies orientés vers l'écologie

L'écologie comme valeur centrale

Pour l'ensemble des personnes interrogées dans le cadre de cette catégorie, l'écologie est la valeur centrale et première. Il ne s'agit pas seulement de privilégier un cadre de vie plus proche de la nature, perçue comme bienveillante et source d'un bonheur introuvable dans un cadre urbain. Il s'agit également de protéger la planète, de limiter son propre impact sur la nature. C'est peut-être un biais de notre étude, liée au fait que la prise de contact a été plus efficace à travers des publications dans des magazines qui parlent d'écologie. S'ils agissent tous en citoyens responsables de l'environnement, ils ne se déclarent pas forcément « écolos ». En lien avec cette valeur écologique, d'autres valeurs sont citées à plusieurs reprises par les enquêtés, notamment le partage et la solidarité. Cette valeur est d'ailleurs souvent rattachée à l'écologie, car un mode de vie écologique selon eux, ne peut qu'être lié à une société de partage et de solidarité. Ingrid résume assez bien ce système de valeur :

« Je recherchais aussi des personne qui partagent les mêmes valeurs que moi, parce que des fois je me sentais un petit peu seule dans mes idées. […] Et puis le côté écologique bien sûr tout simplement. Pouvoir se dire, au moins, moi la façon dont je vis, parce que bon de toute façon si je grossis le truc, les hommes sur terre on est vraiment en train de tout casser, et je me dis bon au moins j'aurais pas contribué à ça de la même manière. Ou peut-être au moins de minimaliser l'impact. Donc ça me donne aussi un bon feeling, bon

voilà je fais ce que je peux, pas empirer ».

Enfin d'autres valeurs, comme la liberté ou le plaisir ont été mentionnées lors des entretiens, mais ne sont pas les valeurs fondamentales du mode de vie.

Des valeurs humanistes à l'origine de choix individuels

Les personnes interrogées formulent des aspirations humanistes. Cela est dû au fait que la valeur centrale des modes vie ici étudiés est l'écologie. Par définition, leur souhait est de préserver la planète, notamment pour les générations futures, comme le dit très bien Renaud dans ses chansons :

« Nous sommes venus ici à pied ou en vélo / Parfois on fait du stop c'est aussi écolo / Pour vous parler d'un mode de vie plus rigolo / Avec les générations futures ne soyez pas salauds / Nous ne participons pas à l'effet de serre / Consommation et pollution oui font la paire / Tout en hommes écologiques et solidaires / Pour les enfants de nos enfants nous sommes les gardiens de la terre ».

Il y a donc une dimension humaniste dans l'idée d'adopter un mode de vie plus respectueux de l'environnement. Mais il s'agit évidemment également d'aspirations personnelles, qui renvoient au bien-être de ces personnes. Adopter leur mode de vie actuel revient avant tout à retrouver une forme de cohérence entre leurs valeurs et leur manière de vivre. Ingrid explique ainsi que changer de vie lui a permis d'être en accord avec elle-même :

« Et c'est ce côté où je me disais ouais en fait ça cloche. Ce que j'ai dans ma tête et mon mode de vie c'était pas en ligne quoi. Donc du coup c'est ça qui maintenant est complètement différent, et ça donne déjà personnellement un apaisement, tu te sens bien dans la manière dont tu vis. »

Liens entre habitat et préoccupation écologique

Du point de vue de l'habitat, on remarque au sein de cette catégorie une grande diversité de situations. Certains habitent des maisons ou des appartements classiques. Mais plusieurs ont fait le choix d'avoir un habitat spécifique afin qu'il réponde à leurs préoccupations écologiques. Cela peut être un logement autonome et autosuffisant en énergie et en eau. La forme même de l'habitat peut être atypique, comme par exemple le choix de l'habitat léger type yourte afin de limiter l'impact des constructions sur l'environnement. Enfin, la localisation du logement est également diversifiée. Certains habitent dans ou proche du centre de leur commune, tandis que d'autres cherchent à se regrouper en communauté selon leur système de valeurs, dans un lieu plus ou moins excentré de la zone urbanisée (comme Ingrid ou Renaud), et d'autres encore choisissent la vie en autarcie (comme Baptiste). Notons qu'Ingrid a choisi d'habiter dans un éco-hameau pour construire son logement de manière écologique et pour ensuite vivre dans un logement écologique au quotidien (système de chauffage, de récupération de l'eau…).

Mais de manière générale, le choix de l'habitat est fortement lié aux aspirations des personnes interrogées. L'habitat n'est pas choisi au hasard, et doit permettre de réaliser le mode de vie. Cela peut passer par un détail important lors du choix du logement (un endroit où entreposer les vélos pour Claire par exemple), ou bien par la construction complète du logement en fonction de ses aspirations. Ils sont ainsi plusieurs à auto-construire leur logement (Ingrid, Renaud, Baptiste). Pour beaucoup, le choix de l'habitat et sa localisation sont prioritaires sur le reste, no-

tamment le travail. Le mari d'Ingrid a ainsi quitté son travail en Belgique pour venir s'installer dans un éco-hameau du sud de la France par exemple. De même, Mathilde choisit son travail en fonction de sa distance à son domicile afin de s'assurer de pouvoir y être rapidement à pied. Pour elle, il est hors de question d'accepter un travail qui l'obligerait à prendre une voiture, et la localisation du logement prime sur le travail.

6. Des enquêtés plus ou moins intégrés à la société

Des rapports complexes au travail

Ici encore on remarque une diversité de situations. Il y a d'abord ceux qui sont entièrement intégrés dans le système du travail et dont le rythme de vie est directement lié à une vie salariale. Beaucoup d'entre eux sont satisfaits de leur travail, notamment du fait qu'il est souvent en lien avec leurs convictions personnelles. Beaucoup travaillent ainsi dans le domaine de l'environnement par exemple, et dans des structures associatives, comme Lucie, Claire, Katerina, Renaud et Mathilde.

Dans plusieurs cas, des arrangements liés au travail permettent aux personnes de mener la vie qu'elles souhaitent. Ces arrangements concernent tous le temps. Pour plusieurs, la possibilité d'organiser ses horaires librement est un avantage important et donne un sentiment de liberté. Ainsi, Ingrid fait du télétravail, ce qui permet, en plus de lui offrir une souplesse dans l'organisation temporelle, de travailler n'importe où. Autre exemple, les temps de trajets de Sandrine sont pris en compte dans son temps de travail ce qui lui permet de ne pas empiéter sur les temps familiaux pour se rendre à pied à son travail.

La question de la quantité de travail est également souvent abordée. Certains ont fait le choix de travailler moins, d'avoir des revenus plus bas, mais d'avoir du temps supplémentaire pour des activités personnelles ou pour passer du temps avec leur famille. C'est notamment le choix effectué par Mathilde :

« Depuis donc quelques années maintenant je suis prof de musique dans une petite école de musique associative. Voilà je suis à mi-temps dans cette école, ce qui me donne du temps pour développer un autre métier : concertiste, je peux être aussi musicienne. Donc peu de revenus mais pas mal de temps libre. Ce qui est un choix. »

D'autres au contraire refusent complètement de s'intégrer dans le système salarial et cherchent des alternatives. Il y a alors la solution de devenir son propre patron, comme le fait Baptiste. D'autres vont encore plus loin dans cette forme de refus et sont complètement opposés à la notion même de travail pour gagner de l'argent et ainsi gagner sa vie. Armel et Mélanie aspirent ainsi à sortir complètement de ce système, vivent actuellement du RSA, et espèrent à terme pouvoir être suffisamment autonomes et autosuffisants pour pouvoir s'en passer et vivre complètement indépendamment de la société.

Quelle marginalité de ces modes de vie ?

De même on peut constater des différences en termes d'acceptation de la société et de ses normes actuelles. Les plus jeunes, Lucie et Claire, ne la remettent pas en question et y sont très bien intégrées (elles sont salariées, ne remettent pas en cause les institutions). Elles cherchent des moyens d'agir à leur échelle, avec les

outils qu'elles ont à disposition. Claire pratique ainsi le recyclage sous toutes ses formes possibles et s'engage beaucoup dans le milieu associatif pour agir. D'autres cependant ont pris leurs distances avec la société sur certains points : refus de la technologie numérique (pas de téléphone portable), changement des habitudes alimentaires, choix d'un mode de vie plus communautaire, critique des modes de vie urbains, etc… Plusieurs d'entre eux ont ainsi le sentiment d'être en avance sur leur société, d'avoir eu une prise de conscience plus tôt que les autres, et peuvent parfois avoir le sentiment d'être en marge de la société sur certains aspects, comme Sandrine :

« Enquêteur : Et est-ce que vous avez l'impression que vous avez un mode de vie qui n'est pas la norme ?

Sandrine : Oui, et c'est lourd parfois. Mais bon, peut être que ça fait partie des missions qu'on nous a données sur cette terre. D'être des témoins, des pionniers, vous, nous… Parfois c'est long mais là ça commence à l'être moins parce qu'on s'entoure de gens qui sont comme nous et ça franchement ça fait du bien parce que je me sentais seule il y a 9 ans, et là beaucoup moins. »

Enfin certains s'opposent de manière assez extrême à la société actuelle et essayent de s'en affranchir au maximum. Katerina résume ainsi sa marginalité en quelques mots : « *Bon je suis à part de la société effectivement parce que je vais pas dans les magasins, j'ai pas de voiture, j'ai pas de téléphone* ». Mélanie complète en affirmant également qu'il y aurait ceux qui entrent dans le moule et ceux qui sont alternatifs, créant des clivages :

« Y'a aussi des images qui se forgent sur l'alternative. Y'a des gens qui disent, les gens pensent que je suis un hippie… Y'a beaucoup de personnes qui pensent qu'on est trop marginal parce qu'on est au RSA, qu'on ne peut pas travailler. Alors que non, c'est pas ça. Ça crée une différence entre les gens qui sont dans le système et ceux qui comme nous essayent d'en sortir un peu. Des fois dans les discussions on voit des blocages. Du coup on essaye d'enlever certains conditionnements qui sont là depuis quelques années avec l'ère industrielle, l'agriculture de masse. […] Y'a ceux qui veulent rester dans le système et ceux qui veulent vraiment plus… C'est plus vraiment un à peu près. C'est oui ou non. Soit tu retournes à l'autosuffisance, ou y'a ceux qui ont un mode de vie métro-boulot. »

Partager ses valeurs pour une plus grande reconnaissance au sein de la société ?

Du point de vue des relations sociales, l'élément clé pour les enquêtés est la nature des relations qu'ils entretiennent avec les autres. Ils sont à la recherche de relations construites et durables avec des personnes qui partagent leurs valeurs et même parfois leurs modes de vie. Aucun d'entre eux n'a évoqué une rupture nette des relations avec leurs proches (famille et amis) lors de l'adoption du mode de vie, même si parfois des décalages apparaissent du fait de valeurs différentes.

En effet, certaines personnes ont parfois du mal à comprendre les modes de vie des personnes interrogées, notamment les personnels de l'administration. Ne pas se sentir soutenu dans un projet peut alors être à l'origine d'une remise en question des choix effectués, comme a pu nous l'expliquer Ingrid lorsque le permis d'aménager de l'éco-hameau a été difficile à obtenir. De cette incompréhension peuvent aussi naître des tensions, qui donnent une impression de décalage non voulu avec la société. C'est ce qu'exprime Katerina :

« Alors je voulais revenir là-dessus justement, c'est que c'est extrêmement dur et difficile

d'être en dehors de la société. Ça c'est extrêmement difficile. […] Maintenant avec la vie extérieure c'est plus compliqué comme je vous l'ai dit. Le refus, le scepticisme, être prise pour une marginale… »

Tout cela peut finalement mener à un sentiment de solitude qui peut être difficile à vivre. Pour Baptiste, être seul a été pour lui la chose la plus difficile au début de son projet de vie en autarcie, jusqu'à ce qu'il rencontre sa compagne. Il explique ainsi que la première année a été difficile, mais que finalement (comme pour les autres) il est heureux ainsi et ne souhaite pas changer de nouveau son mode de vie :

« Même si la première année parfois c'était un peu dur, difficile, on se pose des questions voilà, on se dit " bon qu'est-ce que je suis en train de faire là ? Je suis au milieu de nulle part, je suis parti loin de ma famille, j'ai des neveux ils sont en train de grandir, je les vois pas grandir, machin ". Parfois, au début c'était difficile. Mais après on se rend compte quand même du bien-être qu'on a et de la chance d'être dans un environnement comme ça et de pouvoir se poser etc… Non c'est des convictions qui sont bien ancrées et moi c'est un projet de vie quoi. »

Généralement les personnes rencontrées ont ainsi envie de véhiculer leurs valeurs et de partager avec les autres leur expérience de vie, leur mode de vie, notamment afin que les autres comprennent mieux leurs choix. Le premier vecteur de cette transmission est d'abord la parole. Ils sont plusieurs à dire qu'ils ne cherchent pas à convaincre, que cela est inutile, et que pour faire changer les autres le meilleur moyen est de partager simplement son quotidien et montrer que l'on est heureux, montrer les choses positives. Ainsi, Sandrine explique sa démarche :

« C'est des petites graines… Après convaincre ça marche pas en fait. Le truc le plus compliqué c'est comment faire bouger les gens. Et du coup, sans les faire culpabiliser parce que c'est pas simple. Donc du coup, au fur et à mesure : témoigner de sa vie au quotidien. Donc à mes collègues je dis en arrivant au boulot, avec les joues toutes roses, une fois même j'avais les mains gelées alors que je portais des gants, et je dis " oh comme ça fait du bien de venir à pied, une bonne demi-heure de marche, j'ai fait mon activité physique de la journée ! C'est bon pour la santé… " Donc voilà, c'est témoigner de ça […] Et à chaque fois que je suis invitée chez mon frère et ma belle-sœur, c'est sur le mode de l'humour " ohlala les poubelles vous êtes pas encore au tri sélectif ! " donc j'insiste un peu mais plus avec l'humour. Et maintenant ils se sont mis au tri et c'est même ma belle-sœur qui a incité mon frère à le faire et puis elle dit que c'est normal et juste. »

Cependant, d'autres essayent d'aller plus loin et de trouver d'autres vecteurs de communication. Cela peut passer par l'animation de formations, par la création de supports (une BD, une histoire), par un engagement associatif marqué ou encore par des demandes à la mairie pour faire évoluer les choses (demande d'infrastructures cyclables par exemple). Pour certains, comme Claire, leur métier leur permet de sensibiliser les autres à l'écologie par exemple.

Cartes des modes de vie

Après s'être appesanties en détail sur chacun des modes de vie, nous avons tenté de synthétiser les espaces de vie et les modes, fréquences et étendues des déplacements par catégorie d'enquête. Pour ce faire, des cartes ont été réalisées sur chacun des modes de vie, afin de proposer une montée en généralité. Celles-ci permettent d'avancer dans la généralisation des modes de vie. La sémiologie utilisée est celle qui a servi pour le séminaire du Forum Vies Mobiles à Morges, en Suisse, qui a eu lieu du 13 au 15 mars 2016. Le rond bleu correspond à la surface des espaces du quotidien, qui varie suivant les catégories, selon la distance parcourue chaque semaine par chacun d'entre eux.

Carte n°1 : ancrages locaux / ruraux

Les personnes interrogées vivent pour beaucoup en communautés (Ingrid, Renaud), où elles recherchent une forme d'autonomie (potager, ferme…). Les enquêtés utilisent presque exclusivement les modes actifs, à savoir la marche quand les distances n'excèdent pas 2 ou 3 kilomètres, le vélo quand les distances sont légèrement plus élevées. Leur espace de vie reste donc très local (les distances non indiquées sont inférieures à six kilomètres) et les enquêtés privilégient les relations sociales de proximité, même dans leurs engagements associatifs. Les déplacements en modes actifs peuvent avoir une dimension récréative, et plusieurs enquêtés font régulièrement de grandes ballades à vélo dans la nature (Claire). Pendant les longs déplacements, des modes de déplacement perçus comme plus écologiques que la voiture seule sont choisis, notamment le covoiturage ou le train. La dimension militante de leur mode de vie les amène chaque année à se rendre à des formations ou des stages pour approfondir leurs pratiques écologiques.

Carte n°2 : Télétravailleurs

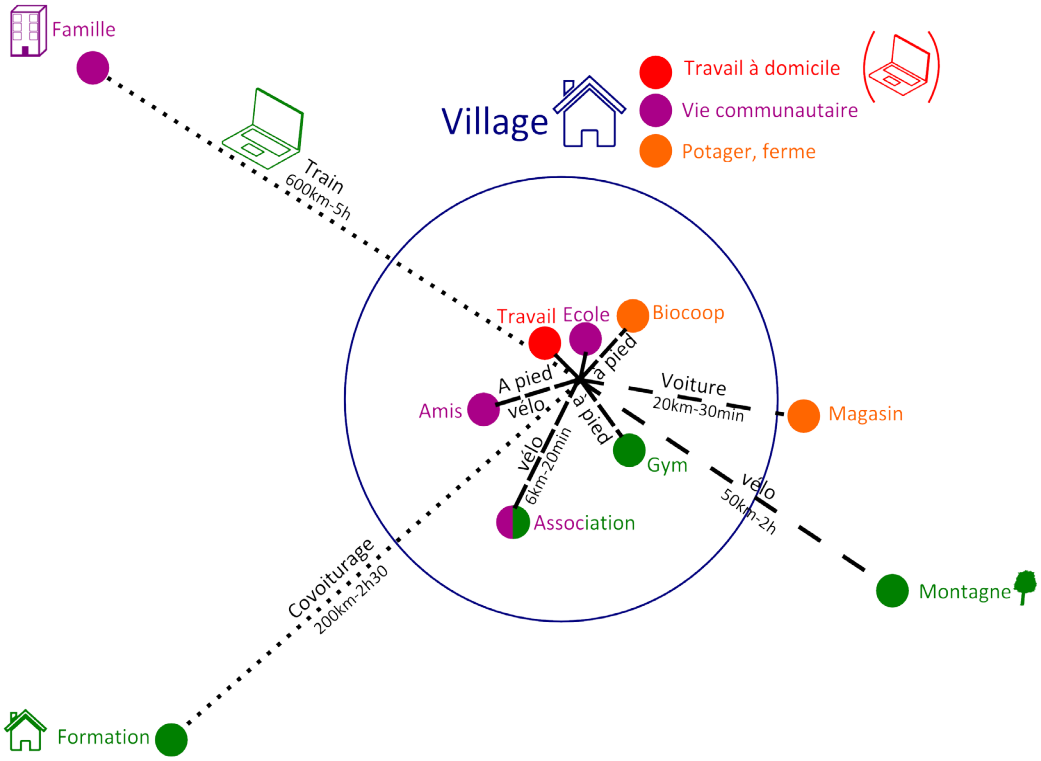
L'intégralité des télétravailleurs vit à distance des grandes villes, dans un espace rural, ce qui justifie à leurs yeux l'utilisation quotidienne de la voiture pour des déplacements relativement courts (une dizaine de kilomètres). Si, pour rencontrer des clients, fournisseurs ou partenaires, les enquêtés sont parfois contraints de voyager sur de longues distances (Laurent, consultant en financement immobilier à l'international, Martin, contrôle qualité Danone), les déplacements régionaux sont fréquents. Les enquêtés cherchent tous à réduire la place du déplacement domicile travail, mais font malgré tout des déplacements exceptionnels pour raisons professionnelles. Des déplacements exceptionnels sont prévus pendant les vacances et se font, si ce n'est occasionnellement en avion ou en train, en voiture. Les déplacements extérieurs à la zone de résidence non représentés sont ceux dont la distance est trop irrégulière pour pouvoir être indiquée (vers l'Europe et la France).

Carte n°3 : Mobilité active

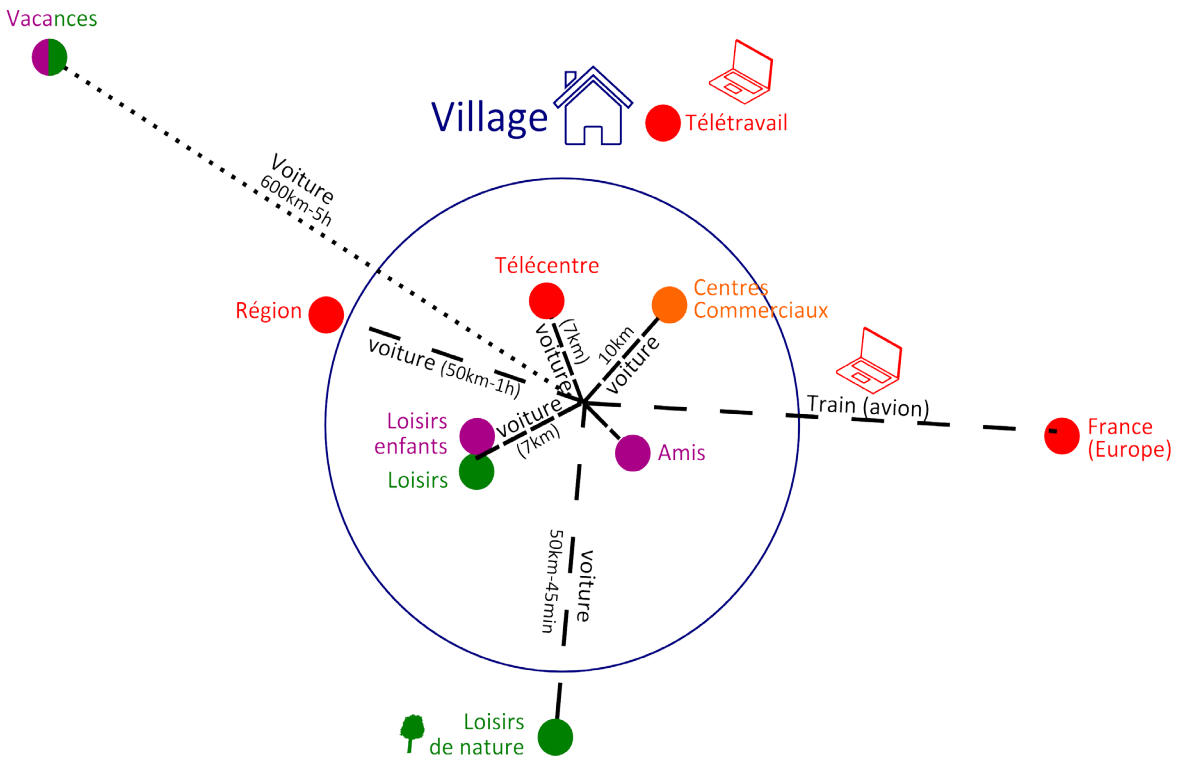
Les personnes privilégiant les modes actifs ont des déplacements relativement locaux, mais un peu moins que les personnes ayant des ancrages locaux et ruraux. Ils essayent le plus possible d'utiliser leur vélo dans tous leurs déplacements, en ayant des vélos de différentes sortes selon l'activité (vélo-cargo pour les courses et pour emmener leurs enfants à l'école, VTT pour les loisirs en forêt, vélo simple pour aller travailler). La pratique quotidienne du vélo s'associe pour la plupart des enquêtés à un engagement associatif, où ils se rendent. Ils utilisent la voiture uniquement sur les longs déplacements de vacances dans la France entière.

Carte n°4 : Nomades et semi-nomades

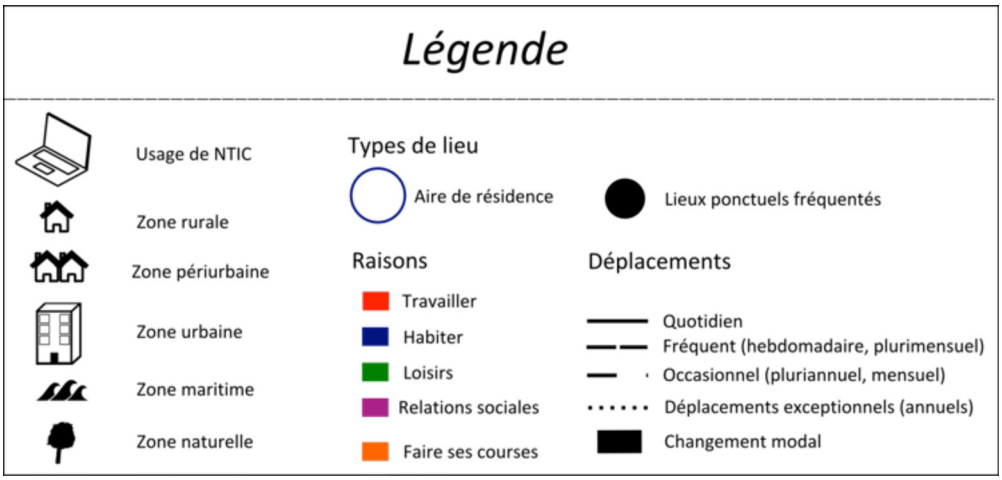
Chez les nomades et semi-nomades, le déplacement est un élément constitutif du mode de vie. Ce schéma correspond plus ou moins aux modes de déplacements des nomades et semi-nomades, avec néanmoins des différences suivant la durée d'arrêt dans un lieu déterminé. Les modes de déplacements varient au cours du voyage. Le point de départ demeure pour beaucoup un point d'ancrage où ils reviennent occasionnellement (d'une à plusieurs fois par an), qui correspond souvent au domicile de leurs parents. Leur voyage leur demande de s'arrêter régulièrement. Le vert suggère qu'ils s'arrêtent pour découvrir différentes régions (les paysages, la culture, les habitants…) Leur voyage demande de s'arrêter à certains moments, soit en faisant du bénévolat (woofing notamment), soit en ayant pour une courte durée un travail salarié. Le fait de disposer pour un temps d'une base leur permet de faire des excursions aux alentours (exemple du point où ils font du woofing).

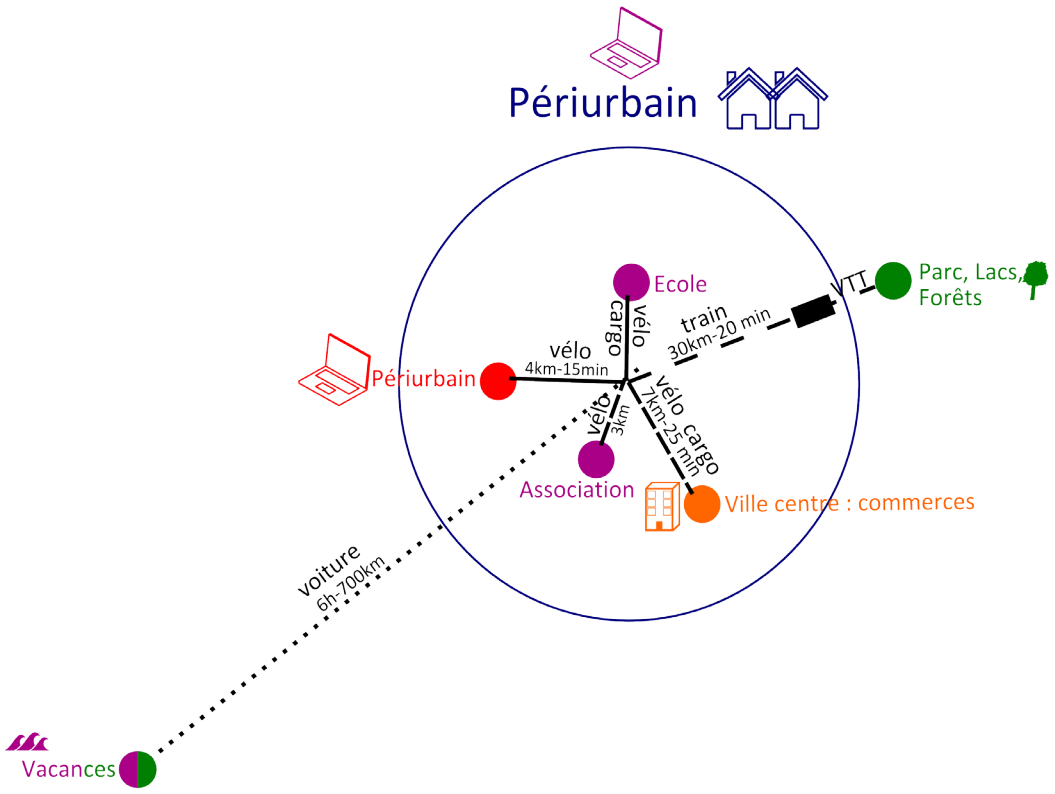


Carte n°1 : Ancrages locaux / ruraux, réduction des déplacements motorisés, recentrement sur le local

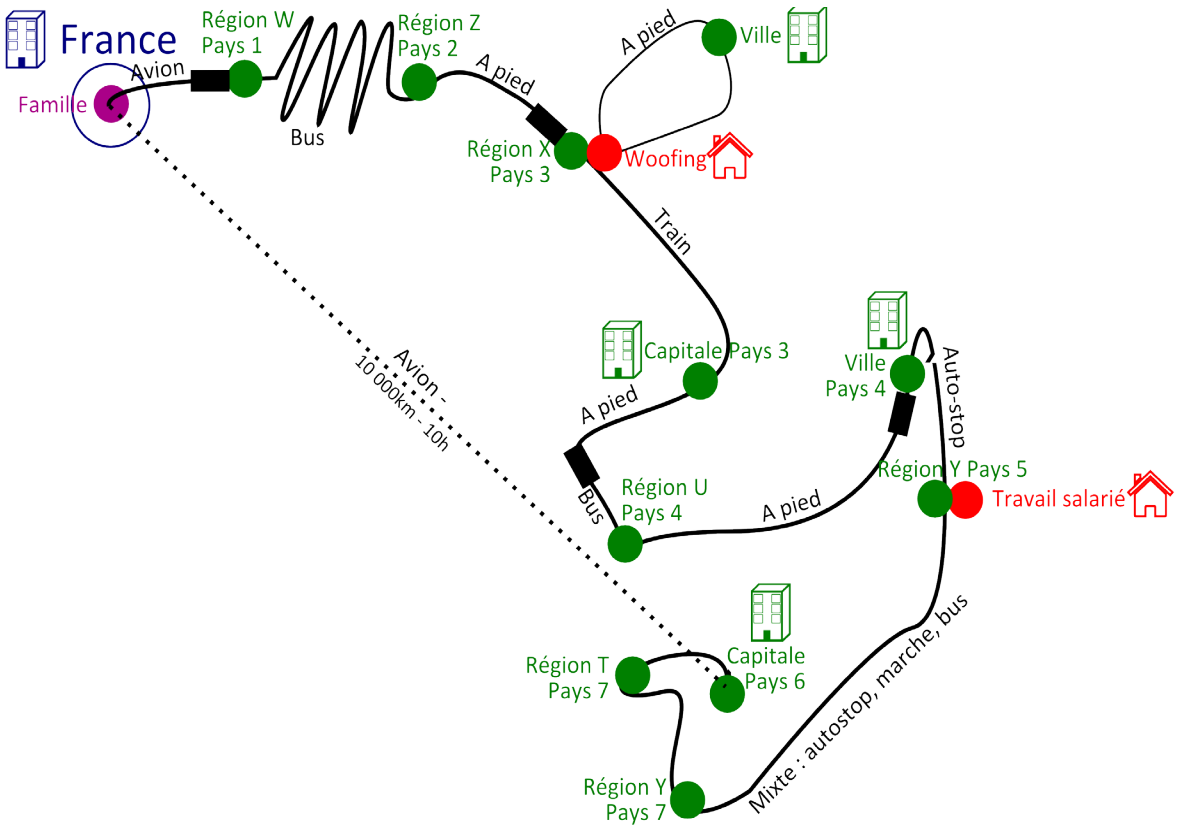


Carte n°2 : télétravailleurs, la fin des déplacements quotidiens ?

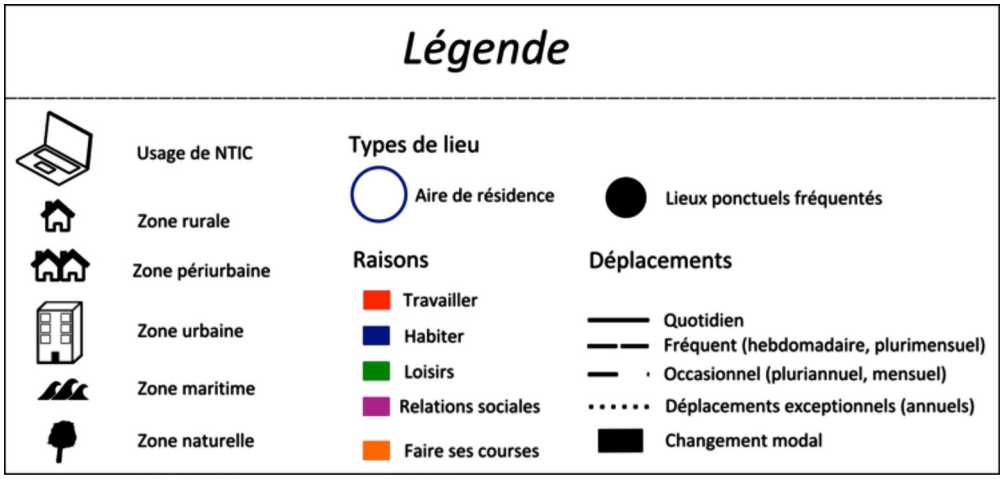




Carte n°3 : Mobilité active, le vélo un objet aux fonctions multiples



Carte n°4 : nomades et semi-nomades, entre mobilité et ancrage



II- Analyse du caractère aspirationnel des modes de vie

Typologie d'analyse

1. Système d'aspiration

A l'issue de l'analyse successive des six catégories d'enquête nous sommes en mesure d'élaborer une nouvelle typologie différente de la typologie d'enquête. Pour rappel, afin de réaliser la veille bibliographique et les entretiens, nous nous sommes fondées sur plusieurs catégories définies à partir des premières recherches bibliographiques et qui ont servi à cibler et trouver les personnes enquêtées. Pour définir une nouvelle typologie d'analyse, nous avons pris le parti de nous éloigner de la description des modes de vie pour nous concentrer sur les motivations et les valeurs qui leur sont associées.

Nous avons fait le choix de prendre comme critère déterminant l'aspiration de départ ayant motivé l'adoption du mode de vie. Les aspirations et valeurs secondaires, qui ont pu apparaître par la suite une fois le mode de vie adopté, ne déterminent pas les quatre grandes familles. En revanche, elles se traduisent par des liens entre ces familles car plusieurs enquêtés ne peuvent être classés simplement dans une famille. Les grandes familles se déclinent en sous-familles (suivant les cas : modes de transport utilisés, intensité de l'aspiration, sous-aspiration, mode de travail…) La typologie obtenue décrit un système d'aspirations.

Dans le tableau suivant les quatre grandes familles définies sont représentées sous forme de colonnes afin d'éviter toute idée de hiérarchie. Les flèches qui relient certains individus à leurs aspirations secondaires permettent de rendre compte de la porosité entre les familles.

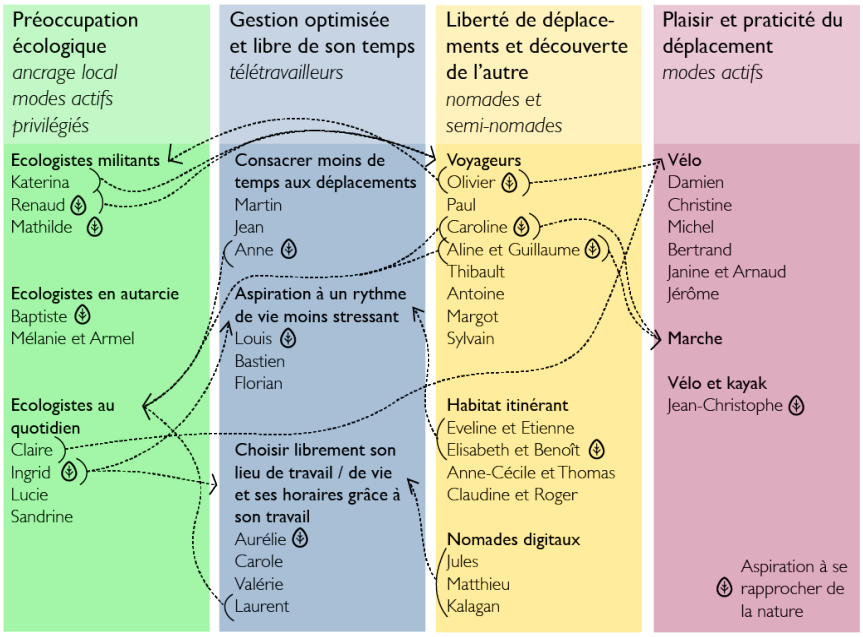


Tableau des familles par aspirations

La nouvelle typologie construite au prisme des aspirations rejoint l'ancienne typologie d'enquête et l'éclaire sous un nouvel angle. Pour prendre un exemple, les individus ayant un ancrage local fort n'ont pas été réunis pour leurs pratiques inscrites dans un périmètre très local. De même, les adeptes des modes actifs n'ont pas été regroupés pour leurs modes de déplacement. Ce sont bien les motivations exprimées dans les entretiens comme moteurs de l'adoption des modes de vie qui ont servi à redistribuer les individus dans de nouvelles familles (on n'emploiera pas le terme de catégorie afin d'éviter toute confusion). Quatre grandes familles sont ressorties de l'analyse.

Ainsi, les individus nomades (complètement ou partiellement), c'est-à-dire les personnes qui avaient été contactées en tant que backpackers, campings-caristes et nomades digitaux, partagent tous l'aspiration à une liberté de déplacement et à la découverte de l'autre.

On a déjà expliqué pourquoi le terme de backpackers s'est révélé connoté au cours de l'enquête et pourquoi il a été remplacé par le terme plus neutre de voyageurs. Le terme de camping-caristes a été remplacé par celui d'habitat itinérant dans le tableau pour mettre en avant le fait que les individus voyageant en véhicule motorisé se déplacent avec leur logement et transportent leurs affaires, à la différence des voyageurs.

De plus, il s'avère que les personnes contactées pour leur ancrage local en milieu rural expriment toutes une préoccupation écologique plus ou moins forte, et plus ou moins militante.

De leur côté, les personnes contactées pour leur utilisation des modes actifs sont redistribuées sur deux familles d'aspiration : le plaisir et la praticité du déplacement d'une part, les préoccupations écologiques d'autre part.

Enfin, les entretiens révèlent que les télétravailleurs enquêtés ont choisi ce mode de travail afin d'avoir une gestion libre et optimisée de leur temps.

Parmi l'ensemble des enquêtés on compte un seul individu qui, à l'issue de l'analyse, se retrouve isolé des personnes qui faisaient partie de sa catégorie d'enquête. Il s'agit de Sandrine qui avait été contactée pour sa pratique (et celle de l'ensemble de sa famille) des modes actifs. Suite à l'entretien, il s'avère que cette pratique répond bien plus à un souci écologique qu'à un réel plaisir de pratiquer la marche et le vélo, ou à leur praticité. De fait, cette concordance paraît assez logique. Les mêmes aspirations chez plusieurs individus ont conduit à l'adoption des mêmes modes de vie. Entre les six catégories d'enquête, les modes de vie se distinguent clairement. Une même aspiration principale ne mène pas à l'adoption de deux modes de vie radicalement différents.

Cependant, on observe des synergies et des aspirations partagées. Comme dit précédemment, le critère discriminant de la nouvelle typologie est l'aspiration principale. Les éventuelles aspirations secondaires exprimées par les enquêtés ne déterminent pas la famille à laquelle ils appartiennent. Or, plusieurs enquêtés (12 personnes interrogées seules et 2 couples) ont exprimé des aspirations qui appartiennent à plusieurs familles d'aspirations parmi les quatre définies. Ces

liens, ces appartenances secondaires, sont représentés par les flèches noires dans le tableau. Quelles tendances ressortent de ces aspirations multiples ?

2. Liens entre les familles d'aspiration

Tout d'abord, on note que plusieurs voyageurs ont exprimé des préoccupations écologiques. La préoccupation écologique des voyageurs se traduit par des pratiques au quotidien visant à préserver l'environnement ou par un certain militantisme. Mais, en toute logique, elle ne peut pas donner lieu à un mode de vie autarcique. Inversement, deux écologistes militants ont révélé des liens forts avec le voyage. Il y a donc une certaine proximité entre l'écologie et le voyage. On note que les quatre voyageurs ayant une aspiration écologiste ont également une aspiration à se rapprocher de la nature et pratiquent le vélo et la marche pour le plaisir et la praticité. L'aspiration à se rapprocher de la nature est une aspiration secondaire transversale exprimée par plusieurs enquêtés dans toutes les familles.

Par ailleurs, dans toutes les catégories d'enquête, des individus ont exprimé un souci écologique (généralement dans une optique d'écologie au quotidien). La sensibilité écologique apparaît comme une caractéristique récurrente parmi les enquêtés alors même que l'étude n'imposait pas de contacter des personnes ayant cette aspiration.

Enfin, il faut souligner la grande porosité entre la dernière sous-famille de l'aspiration à gérer son temps de façon libre et optimisée et les nomades digitaux. L'aspiration à pouvoir gérer librement son temps et à l'optimiser se décompose en trois sous-aspirations (qui ne sont pas incompatibles) : consacrer moins de temps aux déplacements, avoir un rythme de vie moins stressant, profiter de l'opportunité de son travail pour choisir librement son lieu de travail / de vie et ses horaires. Le télétravail peut s'inscrire dans une échelle locale ou mondiale. Il permet une gestion plus libre du temps et donc de consacrer plus de temps à la famille et aux loisirs, tout comme il permet de voyager pour assouvir une soif de liberté. On retrouve dans la proximité de ces deux sous-familles la différence ténue entre choisir son travail dans le but d'accomplir son aspiration (nomades digitaux) et profiter de l'opportunité de son travail après coup (télétravailleurs à une échelle plus locale).

3. Nuances importantes entre les voyageurs, les camping-caristes et les nomades digitaux

Après ce travail d'analyse, on aboutit à une typologie dans laquelle les voyageurs, les personnes ayant un habitat itinérant et les nomades digitaux ont une aspiration commune : un désir de liberté de déplacement et de découverte. Ces trois catégories d'enquête traduisent trois formes de non-sédentarité, chacune de ces formes pouvant donner lieu à un degré plus ou moins grand de nomadisme. En somme, la famille d'aspirations « liberté de déplacement et découverte de l'autre » se compose de ceux que l'on appelle aujourd'hui les « néonomades » (cf arborescence des catégories).

Si voyageurs, camping-caristes et nomades digitaux ont des aspirations communes, ils présentent cependant des différences dans leur rapport au monde.

Camping-caristes et voyageurs se distinguent avant tout dans leur rapport aux objets. Les camping-caristes transportent avec eux leurs possessions alors que l'analyse des entretiens a montré que les voyageurs tendent plutôt à une forme de détachement matériel.

Ce rapport différent à la matérialité se retrouve dans la conception du chez soi. Les camping-caristes transportent avec eux leur maison. La notion de chez soi est associée à leur véhicule. Elle est d'ailleurs fortement mise en avant par les enquêtés. Les voyageurs ont un rapport plus complexe au concept de chez soi. Certains n'y font tout simplement pas référence, et le mobilisent peu (voire pas du tout) dans leur rapport au monde. D'autres développent une conception du chez soi multiple.

Enfin, l'âge moyen largement plus élevé des camping-caristes (aussi lié à la consigne de rechercher des personnes retraitées vivant en camping-car) interroge l'attachement familial des individus. Les camping-caristes sont moins susceptibles d'être retenus par des liens familiaux (pression parentale, pression sociale liée à la perspective d'avoir des enfants) que les voyageurs.

Les nomades digitaux se démarquent des voyageurs par leur caractère hyper connecté. Les nomades digitaux se définissent par la pratique d'une activité rémunérée en voyage par le biais de leur ordinateur. L'usage des réseaux sociaux et des outils de télétravail est un élément essentiel de leur quotidien. La présence et la qualité d'une connexion internet déterminent leurs destinations. Au contraire, bien que les voyageurs utilisent les NTIC, plusieurs d'entre eux souhaiteraient s'en détacher. Se déconnecter serait un moyen de trouver une forme de voyage plus spontanée et plus propice à la rencontre.

Par ailleurs, le rapport à l'argent est différent pour les nomades digitaux et les voyageurs. Les nomades digitaux ont une activité rémunérée, se déplacent beaucoup en avion, louent des chambres d'hôtels, des appartements ou des AirBnb. Ils ont un équipement conséquent en appareils électroniques. Ils ont donc un recours assez important à l'argent. Les voyageurs en revanche tendent plutôt à dépenser peu. Beaucoup expriment le souhait de vivre de peu de choses en s'émancipant de ce rapport à l'argent.

Pour finir, voyageurs et nomades digitaux n'ont visiblement pas le même avis quant au développement et à la généralisation de leurs modes de vie. Les nomades digitaux ont le sentiment que la pratique du nomadisme digital se développe et que ce développement ne va cesser de s'accélérer avec le développement des NTIC et la montée en puissance du *free-lance*. Ils estiment que leur mode de vie est le meilleur mode de vie possible, compte tenu des possibilités actuelles et qu'il est enviable pour . Les voyageurs aussi ont l'impression d'être de plus en plus nombreux, certains encouragent même à voyager. Pour autant, ils admettent volontiers que ce mode de vie ne pourrait pas convenir à tout le monde et que certaines personnes aspirent à plus de stabilité.

A partir du travail d'analyse effectué, nous avons élaboré une nouvelle typologie reprenant nos résultats. Afin d'illustrer cette nouvelle typologie, nous présenterons sous forme de fiches plusieurs enquêtés correspondant chacun à l'une des nouvelles familles définies dans cette nouvelle analyse. Enfin, nous ferons pour conclure un travail d'analyse thématique croisée à partir de l'analyse des catégories d'enquête afin de dégager les récurrences et les grandes tendances observées.

III - Fiches d'illustration du système d'aspirations

Préoccupation écologique

Renaud

Préoccupation écologique – Ecologiste militant

Autarcie, Ecologie, Nature, Liberté, Militant, Vélo, Partage, Yourte, Communauté, Education

« La tribu Vivace crée un nouveau monde / Dans le partage, l'amour et la joie abondent / La nature est le plus beau des palaces / Nous ouvrons les portes du futur où chacun a sa place / La Tribu Vivace vit pleins d'aventures / Elle se déplace à vélo pas besoin de voiture / Transportant ses tipis sur des petites charrettes / Des plantes sauvages sur le chemin elle fait la cueillette / Des groupes alternatifs la tribu visite / Apportant son soutien, ses chants, sa musique / Les enfants d'la tribu ont leur propre école / Leur montrer le chemin du bonheur, ça c'est notre rôle / Des tribus sédentaires nous sommes solidaires / Soutenant des actions pour notre mère la terre / Pour la simplicité, nous sommes volontaires / Pour rétablir le paradis sur terre, nous sommes missionnaires / La tribu Vivace évite les magasins / Elle préfère cueillir des figues sur le chemin / Elle a pas besoin de faire d'économies / Les plantes sauvages elle les connaît et s'en nourrit / La tribu Vivace n'achète ni ne produit / Refusant d'collaborer à ce qui nuit / Les OGM, le pétrole et le nucléaire ne sont pas nécessaires / C'est au feu de bois que l'on se chauffe et qu'on s'éclaire / La propriété privée crée des barrières / On nous emprisonne et nous rend solitaires / La tribu ne va jamais voir les notaires / Elle ne la possède pas, elle appartient à la terre / La tribu opère pour libérer la terre / Pour des éco-villages, des lieux communautaires / Une terre sans hiérarchie ni propriétaires / Des terres solidaires où les habitants coopèrent / La tribu Vivace tu peux rencontrer / Si ton objectif comme nous, est un monde de paix / Bienvenus à tous ceux qui veulent avec nous fonder, / Les racines du nouveau monde d'amour et de solidarité / La tribu Vivace autour du feu le soir / Chante des paroles qui redonnent espoir / Qu'un jour ses frères et sœurs vivront main dans la main / Respectant la terre et les générations de demain / Nous sommes venus ici à pied ou en vélo / Parfois on fait du stop c'est aussi écolo / Pour vous parler d'un mode de vie plus rigolo / Avec les générations futures ne soyez pas salauds / Nous ne participons pas à l'effet de serre / Consommation et pollution oui font la paire / Tout en hommes écologiques et solidaires / Pour les enfants de nos enfants nous sommes les gardiens de la terre »

Renaud a une cinquantaine d'année et vit actuellement dans les Cévennes avec sa compagne et ses enfants. Après avoir parcouru le monde pendant 7 ans, il est revenu en France pour fonder une famille. C'est à ce moment-là qu'il a commencé à adopter son mode de vie actuel. Ce mode de vie se traduit par le refus des normes imposées par la société, comme l'illustre sa chanson ci-dessus. Il vit au cœur de la nature et essaye d'être autonome, prône l'éducation parentale (c'est-à-dire en dehors du système scolaire), a construit lui-même sa yourte, et souhaite créer une communauté semi-nomade : une tribu qui s'installe quelque temps dans quelques lieux prédéfinis pour quelques mois avant de repartir pour un autre lieu. L'hiver Renaud se déplace peu. Mais l'été il adopte un mode de vie nomade, et parcourt différents lieux alternatifs et festivals. Il se déplace alors en vélo-caravane (de sa fabrication) ou en stop.

Pour Renaud, deux valeurs sont primordiales. Il y a d'abord la notion de liberté. Cette envie de ne dépendre de personne et de pouvoir vivre toutes les aventures que l'on souhaite sans devoir rendre de comptes à la société. Ensuite, il y a l'écologie, au sens de vivre en harmonie avec la nature en utilisant ses ressources tout en veillant à ne pas les épuiser. Son aspiration est de mener une vie libre et proche de la nature. Une autre valeur importante pour lui est le partage et la solidarité. C'est en cela qu'il est militant. Cela se traduit par l'animation de formations (pour la fabrication de yourtes) et par la création de divers supports de communication comme des chansons ou encore une BD qui explique son mode de vie et son projet communautaire. Son seul revenu provient de la fabrication et de la vente de ses yourtes. Il travaille donc à son rythme et dans le but de promouvoir un habitat qui respecte l'environnement.

Baptiste

Préoccupation écologique – Ecologiste en autarcie

Autosuffisance, Autonomie, Autarcie, Nature, Ecologie

« *Et puis après un certain temps après avoir passé à travailler en Belgique etc., j'en ai eu marre un peu du mode de vie dans lequel je vivais. Ça me correspondait pas et j'ai décidé de m'exiler. […] T'es dans un pays à l'autre bout du monde, t'es en équipe nationale, tu vas super bien etc. et t'es pas heureux. Et du coup ben je me suis dit je crois qu'il est temps que je fasse mes rêves d'enfant et que je parte quoi. Donc je suis parti.* »

Baptiste a 33 ans et a toujours rêvé de vivre au plus proche de la nature, mais il voulait expérimenter notre système de société avant de décider d'en sortir. Après avoir travaillé en Belgique et avoir eu l'occasion de beaucoup voyager, il a décidé de partir et de vivre en autarcie dans les Pyrénées. L'été il se déplace peu, occupé à entretenir son terrain et sa maison. S'il a des déplacements à effectuer, il essaye de les faire à cheval. L'hiver il travaille sur les pistes de ski, ce qui l'oblige à se déplacer quotidiennement. Il lui faut parcourir 10km en montagne pour aller travailler, il est donc obligé d'utiliser la voiture pour l'instant. Ce qu'il aimerait, c'est avoir une voiture électrique qu'il pourrait recharger avec l'électricité qu'il produit lui-même grâce à l'eau de la rivière ou au soleil.

Sportif de haut niveau à l'origine, le cadre montagnard lui offre un espace de loisir qui correspond à ses envie. Il confie également que la vie en autarcie demande

beaucoup d'efforts physiques : il a perdu 10kg lorsqu'il s'est installé. S'il a choisi de vivre en autarcie du point de vue de la localisation de son habitat, Baptiste ne souhaite pas se couper du monde. Au contraire les technologies sont pour lui très importantes. Il a donc un téléphone portable, internet, garde le contact avec ses proches par Skype. Il explique qu'il essaye de concilier les technologies avec une vie respectueuse de l'environnement et un cadre de vie proche de la nature. Il ne se considère pas comme « écolo » au sens où il ne calcule pas son empreinte carbone, mais essaye de vivre en symbiose avec la nature, de la respecter au maximum et de profiter de l'émerveillement quotidien qu'elle lui procure. Ce qui est important pour lui, c'est d'avoir une éthique et d'être logique dans sa manière de vivre.

Baptiste travaille donc comme saisonnier à son propre compte. Cela lui permet de gagner de l'argent l'hiver lorsque tout est enneigé, et de travailler à son mode de vie l'été en toute liberté. Il a souhaité rester en Europe pour ne pas partir trop loin de sa famille, qu'il va voir une fois par an, et qui vient également lui rendre visite pour se ressourcer. Il refuse beaucoup d'éléments de la société (les patrons, le capitalisme, les rythmes de vie insoutenables, la surconsommation), mais ne souhaite pas renier pour autant d'autres aspects, comme la sécurité sociale. Il se projette sur le très long terme, et souhaite fonder une famille, heureux que ses enfants puissent évoluer dans un cadre naturel loin des villes néfastes et dangereuses. Il aime partager ses valeurs lorsqu'il en a l'occasion, mais ne fait pas d'efforts particuliers en ce sens. La principale difficulté qu'il a rencontrée quand il a adopté ce mode de vie est la solitude. Mais aujourd'hui il a trouvé une compagne et il est heureux de pouvoir vivre selon ses aspirations.

Claire

Préoccupation écologique – Ecologiste au quotidien

Ecologie, Vélo, Pas de voiture, Recyclage, Economie circulaire, Partage

« Je m'appelle [Claire] du coup, j'ai 23 ans, et j'habite dans le Var depuis septembre 2013. Je travaille dans une association de protection de l'environnement, à la Celle, et je m'occupe du pôle pédagogie de l'association, donc tout ce qui est sensibilisation du grand public et des enfants, et d'un projet d'économie circulaire et d'un label. Sinon je suis bénévole au refuge pour animaux de Brignoles. Et j'ai lancé un projet qui s'appelle les incroyables comestibles à Brignoles. Que pourrais-je te dire de plus ? J'ai une licence en environnement, et je me déplace en vélo parce que je n'ai pas de voiture. »

Claire a 23 ans et vit en couple, sans enfant. Elle n'a pas vraiment adopté un mode de vie qui serait en rupture avec une ancienne manière qu'elle avait de vivre car elle vit selon les mêmes principes depuis qu'elle n'habite plus chez ses parents. Elle ne possède pas de voiture et n'en a jamais possédé une, et se déplace autant que possible en vélo ou à pied. Cela fait suite à ses habitudes dans son enfance, où elle se rendait à ses activités en vélo. Son ancrage territorial est très local, principalement limité à la commune de Brignoles et à la commune de la Celle (limitrophe) où se situe son travail. Sa carte mentale, visible en annexe, illustre bien son espace de vie, concentré dans l'espace. Ses déplacements se font sur des temps courts (15-20 minutes maximum) du fait de la faiblesse des distances parcourues. A ses yeux, la pratique du vélo est à la fois un plaisir, un moment de réflexion, et l'occasion de faire un peu d'exercice physique. Notons toutefois que si elle n'a pas de voiture,

son compagnon lui, en a une. D'autre part, la voiture de fonction de son travail lui est également facilement accessible. En cas de besoin, elle a donc accès à un véhicule motorisé.

La valeur au cœur son mode de vie est bien sûr l'écologie. Elle y a toujours été sensible, c'est pourquoi elle a fait une licence en environnement. Actuellement elle est en CDD dans une structure associative de sensibilisation à l'environnement. Dans son quotidien comme dans son travail, elle promeut l'économie circulaire, porte une attention particulière au recyclage et évite au maximum le gaspillage. Elle habite actuellement à Brignoles, mais a pour projet d'aller plus loin dans son mode de vie. Elle souhaite à terme habiter dans une yourte et monter une école alternative. Elle cherche également à partager ses valeurs dans le cadre de ses engagements associatifs. Elle a notamment monté un projet d'agriculture urbaine.

Gestion optimisée et libre de son temps

Jean

Télétravailleurs – Consacrer moins de temps aux déplacements

Télétravail, Aveyron

« *Là vous voyez à peu près, le centre du parc entre Saint-Affrique et Millau. Et moi concrètement, je fais un travail sur les sports de nature et la randonnée et je travaille énormément sur le sud du parc, donc tout le secteur Belmont, Camarès, Saint-Affricain donc Saint-Affrique et maintenant un peu le Larzac-Corniche, très peu au nord de Millau, c'est très très rare. Donc en plus, vu mon lieu de travail, et de terrain, je suis beaucoup plus central à Saint-Affrique qu'à Millau. J'ai même des partenaires, cela leur permet de venir me voir à Saint-Affrique quand je suis en télétravail, ça leur fait moins de route que de venir jusqu'à Millau. Et j'ai quand même tous les outils, parce que j'ai une bonne connexion internet, tout ce qu'il faut.* »

Jean réside à Versols-et-Lapayre, situé à moins de dix kilomètres de la commune de Saint-Affrique (Aveyron). Avant de pouvoir télétravailler, Jean devait tous les jours de la semaine se rendre à Millau au siège du PNR, situé à 35 kilomètres de son domicile. On lui a ouvert la possibilité, depuis quelques années, notamment grâce aux progrès de l'informatique et des nouveaux modes de communication, de télétravailler depuis le centre de télétravail de Saint-Affrique deux jours par semaine, les mardis et mercredis. Jean se rend encore régulièrement à Millau, les lundis et jeudis, et parfois les vendredis. Les jours où il télétravaille, ce dernier se déplace dans une sphère plus locale, le centre de télétravail étant situé à moins de dix kilomètres de son domicile. Comme il se rend régulièrement chez ses partenaires dans le PNR des Grandes Causses, Jean est amené à se déplacer pour sa vie professionnelle sur tout le département de l'Aveyron. Sa vie associative et amicale se trouve principalement dans le département de l'Aveyron, puisque Jean y a presque toujours habité. L'essentiel de sa vie sociale et familiale ayant lieu sur la commune de Saint-Affrique (club d'escalade, scolarisation des enfants), ses déplacements non-professionnels

sont assez réduits.

Jean exprime une certaine adhésion aux valeurs écologiques, justifiant son attachement à l'écologie par le fait que travaillant dans un PNR, c'est quelque chose qui est « *dans ses gènes* ». Il a un rapport très positif avec les nouvelles technologies et souhaite que cette manière de travailler se généralise.

Jean est très satisfait du télétravail, qui lui permet de gagner une heure et demie sur son temps personnel et familial par jour télétravaillé. Il attend que cette manière de travailler puisse évoluer et que le numérique change encore plus ses pratiques professionnelles. Il aimerait notamment que les ouvriers qui travaillent dans son équipe sur les sentiers utilisent un jour des tablettes pour qu'ils puissent communiquer directement avec lui. Néanmoins, Jean rencontre des difficultés au quotidien. Il doit notamment faire face à la jalousie de ses collègues, qui envient sa manière de travailler, qu'ils perçoivent comme moins contraignante que la leur.

Louis

Télétravailleurs – Aspiration à un rythme de vie moins stressant

Télétravailleurs, Normandie, livres d'occasion

« *Et puis comme je suis jamais, alors ça c'est un truc qui change c'est que maintenant je suis plus jamais pressé quoi. Ca c'est vachement bien ! Sauf des fois pour aller à a poste mais… (rires) Ouais, c'est pas du tout pareil qu'avec une vie de cadre dirigeant, où le matin vous voyez votre agenda, 80 mails par jour, des choses, maintenant je suis quand même beaucoup plus cool. Ça, ça compte !* »

Louis avait une vie de cadre dirigeant dans une entreprise d'imprimerie à Paris. Au retour d'Allemagne, où il s'était expatrié deux ans en raison du travail de sa femme, Louis n'a pas réussi à trouver un travail en France, ce qu'il attribue à un manque de motivation. Il a alors décidé il y a un an et demi, d'aller s'installer à plein-temps dans sa maison de famille située à La Perrière, dans le Perche, pour y racheter une boîte de revente de livres d'occasion par internet. Ce mode de vie permet à Louis de ralentir considérablement son mode de vie (voir citation). Son espace de vie est relativement local et s'étend sur un périmètre d'une dizaine de kilomètres : télécentre de Bellême, courses à Mamers et Bellême. Une fois par mois, Louis rejoint sa femme et ses enfants à Paris. Les autres week-ends, c'est sa femme qui le rejoint en Normandie. Louis se déplace professionnellement dans la région normande et à Paris pour s'approvisionner en livres d'occasion.

Louis aime dans le Perche le fait de pouvoir contempler la nature, ce qu'il fait en rentrant chez lui depuis Paris en moto, en 4 à 5 heures. Il se rend régulièrement dans la forêt de Bellême pour contempler la forêt. Ce dernier accorde une attention particulière à la vie de famille, à laquelle il se dévoue entièrement. Il vit dans le rejet de la vie professionnelle à Paris, qui selon lui, oblige à des sacrifices inacceptables. Engagé dans le conseil municipal de La Perrière, Louis déclare préférer les relations de voisinage à la campagne, les opposant à celles de Paris, qu'il juge trop distantes.

Louis reconnait que son mode de vie n'est pas facilement généralisable, dans la mesure où il y a peu de travail en Normandie. Le choix de télétravailler avait justement été fait en raison de l'absence de travail salarié en Normandie. Ses amis parisiens n'envisagent pas de s'installer toute la semaine en dehors de Paris. Son entreprise n'étant pas rentable, il envisage de continuer ce mode de vie seulement s'il finit par gagner de l'argent. Louis ne trouve pas ce qu'il recherche dans le centre de télétravail qu'il fréquente, où les espaces de travail sont très compartimentés, ce qui ne lui permet pas de rencontrer des nouvelles personnes.

Laurent

Télétravailleurs – Choisir librement son lieu de travail / de vie et ses horaires grâce à son travail

« *Moi je travaille dans l'immobilier notamment, je suis principalement consultant pour des personnes qui sont en recherche de financement pour des projets, des choses comme ça, voilà donc je travaille quasiment exclusivement à l'international, j'ai pas énormément d'activités en France, et voilà. Et donc je me suis installé à Saint-Affrique il y a cinq-six ans de ça avec ma femme, qui travaillait ici. Et donc, moi la localisation n'étant pas primordiale, ça m'a permis de me poser là et de lancer cette activité.* »

Laurent a fait le choix il y a cinq ou six ans de suivre sa femme dans l'Aveyron, en changeant son activité professionnelle. Il travaille désormais comme consultant pour le financement de projet en immobilier, dans une entreprise qu'il a fondée et où il est le seul salarié. Dans une journée de travail classique, Laurent se déplace peu, puisque son bureau se trouve chez lui. Il se déplace néanmoins ponctuellement dans toute l'Europe et parfois dans le monde entier, pour rencontrer certains clients. Laurent apprécie les loisirs de nature.

Il se reconnaît comme étant partisan d'une forme d'écologie radicale et avait conçu un projet d'éco-hameau dans l'Aveyron, qu'il a finalement dû abandonner. Laurent est d'ailleurs végétarien et a tenu à nous partager sa conception personnelle de l'écologie. Laurent aime pouvoir être autonome dans son travail et choisir librement ses horaires de travail, ce qui lui permet de s'occuper de son fils quand il le souhaite. En raison de ses nombreux déménagements, Laurent dit avoir des amis éparpillés dans toute la France, tout en ayant un réseau d'amis sur place également. Dans son espace de travail à domicile travaillent également d'autres personnes, ce qui lui permet de ne pas être seul toute la journée. Pour Laurent, il n'y aura pas de « *retour en arrière* ». Néanmoins, il reconnaît ne pas faire la promotion de sa manière de travailler, dans la mesure où il n'a pas vraiment conscience d'appartenir à un groupe se distinguant des autres en raison de cette manière spécifique de travailler : « *Je suis juste quelqu'un qui travaille quoi, sauf que je travaille à la maison et que mon bureau est chez moi* ».

Il reconnaît que le fait que les campagnes soient connectées est un plus pour leur dynamisme économique. Comme difficultés, Laurent souligne les retards technologiques de l'administration française, à qui il est presque impossible d'envoyer un mail. Il ne pense pas qu'il y ait des difficultés dans son mode de vie.

Aline et Guillaume

Nomades et semi-nomades – Voyageurs

Liberté, curiosité, découverte, opportunités

« *La solution vient toujours d'elle-même* »

Burn-out pour Aline, rêve d'enfant pour Guillaume. Lorsqu'Aline, arrivée à un point de saturation à son travail, lance l'idée de partir en voyage, Guillaume lui répond « *Me lance pas là-dessus, c'est mon rêve depuis tout petit. Si tu me lances et que tu changes d'avis je pars sans toi.* » Quelques mois plus tard les voilà partis pour un tour du monde d'un an – un an et demi, qui s'est rapidement transformé en mode de vie nomade à durée indéterminée.

Ces *slow-travellers* alternent entre déplacement et moments de pause. Pour Aline ces temps de décompression sont nécessaires pour se ressourcer. La volonté d'aller à la rencontre des populations locales, de s'imprégner de la culture des lieux visités, les amène à ralentir toujours plus leur vitesse de déplacement et à privilégier vélo et marche. Après un périple de dix-huit mois qui les a conduits jusqu'en Asie du sud-est, le couple est revenu en France pour des raisons familiales. Prochaine idée de projet : rallier l'Inde à pied. Dans son appréhension des distances, Aline voit le monde à portée de main : « *A un moment donné pendant le voyage je trouve que le monde est petit. J'ai l'impression que si tu es en Asie, l'Australie elle est à côté, et finalement c'est un cercle vicieux et à un moment donné tout est accessible, tout.* »

Le nomadisme implique nécessairement de posséder peu. Ainsi, Aline et Guillaume portent sur leurs dos tout ce qui leur est nécessaire au quotidien, aussi bien en France qu'ailleurs. Leurs possessions matérielles se limitent au contenu de deux sacs-à-dos de 50 et 60L. Dans une logique de détachement matériel qui met en avant les valeurs de partage et de solidarité, ils voudraient aussi moins recourir à l'argent.

C'est avant tout la soif de découverte qui a poussé cette grande curieuse et ce passionné de documentaires de voyage à partir sur les routes : découverte du monde, de ses paysages et de ses cultures, découverte de l'autre et découverte de soi. Pour Aline et Guillaume, le voyage est également un temps d'introspection, une quête de soi dans laquelle ils découvrent leurs propres capacités.

A la recherche de contacts avec la population locale et les autres voyageurs, Aline et Guillaume orientent leur voyage de manière à favoriser la rencontre. Ainsi, ils se logent dans des auberges de voyageurs, privilégient le couchsurfing et pratiquent le volontariat. Pour ce couple qui n'a plus eu d'activité rémunérée depuis son départ en 2014, le volontariat logé et nourri et une manière de limiter les frais mais aussi et surtout une façon de partager le quotidien des habitants. Les multiples rencontres qui rythment leur vie s'inscrivent dans le temps court comme une succession d'instants de partage. De fait, Aline et Guillaume sont incapables de se projeter dans l'avenir. Ils vivent au jour le jour dans l'idée de profiter de l'instant présent.

Comme beaucoup de voyageurs, Aline et Guillaume tiennent un blog de voyage. Si ce blog est un moyen de communication avec les proches, le couple cherche avant tout à partager son expérience avec d'autres pour éventuellement inspirer les internautes et les encourager à partir. Aline et Guillaume suivent eux-mêmes d'autres bloggeurs voyageurs qui composent sur la toile et sur les routes une sorte de communauté de voyage.

Le couple affirme ne pas rencontrer de réelles difficultés dans la pratique de leur mode de vie. Pour Guillaume, la seule difficulté tient à leur choix de ne pas avoir d'itinéraire prédéfini, qui leur impose de prendre de nouvelles décisions tous les jours. Pour Aline, la difficulté principale et aussi ce que le voyage offre de plus beau : la nécessité permanente de s'adapter à un nouvel environnement.

Claudine et Roger

Nomades et semi-nomades – Habitat itinérant

Liberté de déplacement et découverte de l'autre

« *La camionnette est ce qui est le mieux pour se balader, on se stationne où on veux donc pas de frais d'hébergement et surtout ces deux moyens de locomotion (*en parlant aussi du bateau*) nous rendent beaucoup plus libres dans le choix des itinéraires à suivre.* »

Après avoir travaillé dans la restauration dans le sud de la France, Roger ne voulait pas attendre l'âge légal de la retraite pour voyager sur le long terme. Il a donc convaincu Claudine, qui avait également toujours envie de voyager. Ils ont alors vendu leur restaurant pour partir.

Claudine et Roger ont d'abord navigué dans les Caraïbes en bateau, puis parcouru l'Amérique du Sud en fourgon aménagé. Cela fait 10 ans qu'ils voyagent. Ils n'ont pas d'itinéraire prévu en avance, et choisissent leurs destinations au hasard des lieux et des rencontres. Ils voyagent lentement.

Le rapport aux objets est très important puisque leur fourgon est leur moyen de locomotion. Ils ne s'en séparent jamais, sauf pour partir le temps d'une journée en excursion à pied. Ils aiment découvrir de nouveaux paysages et d'autres voyageurs sur la route.

La liberté de se déplacer est centrale. Ils n'ont pas de contraintes dans leurs déplacements et décident de là où ils veulent aller au jour le jour. Il est aussi important pour eux de découvrir de nouvelles choses et de rencontrer les gens.

Ils habitent dans leur fourgon. Par conséquent, c'est le lieu de nombreuses activités du quotidien : dormir, faire la cuisine, lire… Ils emmènent leur maison avec eux partout. Ils ne travaillent pas sur la route et vivent de leurs économies. Ils ont conscience d'avoir un mode de vie particulier mais par la même occasion, ils ont l'impression d'appartenir à une communauté de voyageurs .

Après dix ans de voyage, ils aimeraient arrêter pour un temps et accueillir des voyageurs sur un terrain en France. Mais ils envisagent de repartir ensuite en Europe.

Ils ont eu quelques difficultés à faire leurs démarches administratives, notamment les impôts car il faut une domiciliation en France.

Jules

Nomades et semi-nomades – Nomade digital

Liberté de déplacement et découverte de l'autre, voyageur

« Et dès que j'arrive quelque part du coup mes journées sont vierges et c'est génial, c'est extraordinaire, c'est une énorme bouffée d'air. Et puis dès que je reste un peu longtemps quelque part je commence à avoir mes habitudes qui s'installent, j'avais envie de faire ceci, cela etc. […] C'est une raison très pratique, très simple, c'est j'ai du temps en fait, je connais personne, je connais rien, je connais pas et donc c'est un peu une nouvelle jeunesse quoi. »

Jules a fait de nombreux voyages lointains avec ses parents avant de devenir nomade digital. Son voyage au Brésil puis en Inde durant ses études l'a convaincu de devenir entrepreneur dans le web pour pouvoir travailler n'importe où et découvrir de nouveaux espaces.

Ses déplacements se font dans le monde entier, en avion et en train principalement. Il revient régulièrement à Paris où il marche et prend les transports en commun. Il oscille entre les déplacements lents et les déplacements rapides, selon ses envies. Il aime la contemplation des paysages, notamment durant ses déplacements. Il essaye d'éviter l'avion au maximum car il pense que cela a un effet négatif sur le corps, avec le stress et le fait de ne pas voir la route défiler à cause de l'altitude et la vitesse. En tant que nomade digital, Jules ne se sépare jamais de son ordinateur, même s'il essaye de se déconnecter de plus en plus souvent.

Jules revendique une grande liberté face à une société très normée. Il peut organser son temps comme il le souhaite, n'a de rapports hiérarchiques avec personne. Il revendique son indépendance et son autonomie dans tous les aspects de sa vie.

Le travail de Jules, flexible et réalisable quel que soit le lieu, lui permet d'avoir une vie conforme à ses aspirations. Il a très peu d'attaches affectives et privilégie les rencontres courtes mais intenses.

Il envisage de rester indépendant dans son travail quoi qu'il arrive. Il considère que de nombreuses personnes ne peuvent pas être nomades car elles préfèrent la sédentarité et la stabilité qui lui est associée mais il trouve personnellement beaucoup d'avantages au nomadisme.

Jules regrette que la domiciliation à l'adresse soit requise pour traiter les démarches administratives, mais il s'en est accommodé en donnant celle de ses parents. Il aimerait également avoir un pied à terre à Paris pour ses séjours réguliers lorsqu'il voit ses proches et ses clients.

Christine

Mobilité active – Vélo

Vélo, sociabilité

« Moi ça me disait vraiment rien de faire du vélo, j'ai pas un physique de sportive, ça se voit. Je me déplaçais qu'en voiture. Et puis un jour mon mari et ma fille sont revenus de la Vélorution et je les ai vus vraiment super enthousiastes et heureux d'avoir fait ça, et je me suis dit qu'il fallait que je vois comment ça se passe, ça m'intriguait ! Et quand j'ai vu tous ces gens qui étaient super contents, il y avait 200 vélos, c'était énorme. Et j'ai dit " tiens pourquoi pas " ».

Christine a adopté la mobilité active en percevant le plaisir que sa fille et son mari avaient à partager des moments ensemble à vélo. Elle s'est donc mise au vélo pour pouvoir partager leur passion et passer plus de moments avec eux, en débutant par le vélo loisir puis en utilisant le vélo pour tous ses déplacements quotidiens. Christine habite Bourges, elle débute sa journée en accompagnant sa fille à l'école en vélo, sur 200 mètres, puis se rend à son travail à vélo, à 4 km, ce qui lui prend entre 15 et 20 minutes, le soir elle effectue le trajet inverse pour rentrer à son domicile. Le week-end elle fait souvent des balades à vélo avec son mari et sa fille. Elle utilise le vélo dans tous ses déplacements. La dimension matérielle de la mobilité active est importante, Christine, sa fille et son mari possèdent une vingtaine de vélos, qui sont rangés chez eux dans une cour. Ces vélos leur servent à eux ou leur permettent d'en prêter à des amis pour organiser des promenades à vélo en groupe. Outre la dimension sociale et de partage avec sa famille et ses amis, le vélo est aussi pour Christine un moyen de se maintenir en forme physiquement. L'un des objectifs majeurs de sa pratique du vélo est la dépense physique. Elle reconnaît avoir progressé dans ce domaine et se sentir mieux physiquement.

Elle travaille dans l'hôpital de Bourges et a œuvré pour que son parking comprenne davantage de stationnements pour les vélos. Elle a convaincu plusieurs collègues de venir à vélo au travail. Par son implication dans l'association Mon Cher Vélo, dont elle est secrétaire, elle se tient informée des événements autour du cyclisme : balades, bourses aux vélos… et motive régulièrement des collègues ou amis pour y participer. Elle perçoit sa mobilité active comme un moyen de sociabilité, une opportunité pour rencontrer des gens et partager avec eux son intérêt pour le vélo, voire leur transmettre cette passion, comme l'a fait sa fille pour elle.

Christine envisage de prolonger sa pratique quotidienne du vélo tant que sa santé le lui permet. Elle prévoit de continuer à vivre à Bourges pour pouvoir continuer à se déplacer en vélo, les petites distances à parcourir entre les lieux qu'elle fréquente lui paraissent un avantage. Elle reconnaît néanmoins une limite à sa pratique quotidienne du vélo : la sécurité. En effet, elle a été blessée lors d'un accident de la route qui l'a empêchée de pratiquer le vélo le temps de sa convalescence. Elle dit avoir souffert du fait de ne plus pouvoir utiliser son vélo chaque jour et que cela lui a rapidement manqué, de telle sorte qu'elle s'y est remise après son accident, malgré quelques appréhensions.

Jean-Christophe

Mobilité active – Vélo et kayak

Vélo, kayak, sports, nature

« *Mes déplacements c'est mon petit plaisir. A la fois ça fait faire du sport, c'est toujours intéressant, et puis c'est hyper varié, surtout de le faire toute l'année, en fonction des saisons on voit des choses différentes. Tous les jours c'est une petite aventure on peut dire.* »

Jean-Christophe pratiquait le vélo pour ses déplacements depuis son adolescence et le kayak pour ses loisirs. C'est en changeant de travail en tant que pompier, sa nouvelle caserne se trouvant sur l'autre rive de l'Isère, qu'il a saisi l'opportunité de pratiquer le kayak dans ses déplacements quotidiens et de combiner kayak et vélo pour ses trajets domicile-travail. Comme sapeur pompier professionnel, il a trois gardes de 12 heures par semaine, commence à 6h30 son travail, quitte son domicile à 5h30, se lève à 4h45. Le trajet dure une demie-heure. Il part avec le vélo qui tracte le kayak sur 2,5 km, arrive au bord de l'Isère, puis plie le vélo et le met sur le kayak. Il remonte l'Isère sur 1 km, parfois à contre courant. Une fois arrivé de l'autre côté il déplie son vélo, remonte les roues sur le kayak et termine jusqu'à la caserne sur 650 mètres.

Jean-Christophe a toujours été sportif, passionné de nature et du milieu aquatique. La pratique du kayak et du vélo lui permet de mieux ressentir son environnement et d'être au plus proche de la nature. Son équipement est essentiel pour la pratique de sa mobilité active. Il a dû adapter son kayak et son vélo pour les rendre compatibles et complémentaires. Son vélo est un vélo pliant de la marque Brompton. Lorsqu'il est à vélo, il tracte son kayak derrière lui. Pendant les parties de son trajet en kayak, il plie son vélo et l'attache sur son kayak à l'aide de sangles. Il a muni son kayak de roues spécifiques et son vélo d'une attache sur laquelle il accroche son kayak. Il possède en outre un casque et un système d'éclairage perfectionné, un gilet de sauvetage ainsi qu'une corde, un couteau et un téléphone portable d'urgence, l'ensemble est rangé dans un sac hermétique. Sa tenue ne varie pas en fonction des saisons, il est en short de maillot de bain, sweat-shirt et sandales toute l'année.

Jean-Christophe pratique la mobilité active, le vélo et le kayak, par plaisir. Ces déplacements sont pour lui un moment de bonheur. Il défend aussi des valeurs écologiques au sens où il aime la nature et est conscient que sa mobilité active lui permet de la préserver. Enfin il apprécie la dimension physique de la mobilité active et le fait qu'elle lui permette de se maintenir en forme. Il habite dans une maison et possède un jardin, ce qui lui permet d'avoir de l'espace pour ranger ses 4 kayaks et son vélo pliant. Son travail, en tant pompier, le satisfait car il correspond à des valeurs d'aide, de solidarité et de partage, qui l'ont toujours motivé. La dimension physique du métier de pompier représente aussi pour lui un avantage. Ses déplacements étant source de plaisir, Jean-Christophe envisage de les prolonger tant que sa forme physique le lui permet, notamment lorsqu'il sera à la retraite ou dans ses temps de loisirs. Il partage sa passion du kayak autour de lui, parmi ses proches. Toute sa famille sait faire du kayak et ils ont déjà eu l'occasion de partir avec leurs six enfants en vacances en kayak. Il tient un blog « Aller au boulot en kayak.com » qui lui permet de partager son mode de vie, ses photos de nature, et de donner des

conseils à ceux qui souhaiteraient l'imiter dans sa mobilité active.

Selon lui, son mode de vie et sa mobilité active ne présentent aucune difficulté, la seule limite est de devoir être en bonne santé physique.

Conclusion : Analyse croisée des modes de vie

Analyse croisée de l'origine des modes de vie

L'analyse des différentes catégories d'étude permet de faire ressortir de grandes tendances, des éléments communs des points de divergences entre les différents modes de vie étudiés.

Lorsque l'on étudie les modalités d'adoption des différents modes de vie, on remarque que deux cas de figure sont possibles. Dans un premier cas, les choix de la personne s'inscrivent en continuité avec ses habitudes antérieures, soit que cette personne n'a jamais vécu autrement, soit que les changements se sont faits progressivement, sur le très long terme. Dans un autre cas, l'adoption du mode de vie s'est faite en rupture, et l'on peut alors identifier un avant et un après.

En outre, pour l'ensemble des personnes interrogées dans le cadre de cette étude et indépendamment de toute catégorie, il ressort dans le discours une volonté de rompre avec une forme de routine imposée par la société. Toutefois, de nouvelles routines apparaissent rapidement et son visibles. Ces routines sont certes différentes de celles qu'ils avaient auparavant, mais le fait même d'avoir une routine ne disparaît pas.

Pour chacun des modes de vie étudiés, des évolutions techniques et/ou technologiques les rendent possibles ou les facilitent. Dans l'ensemble, les technologies de l'information ont permis de mieux vivre les éloignements familiaux parfois impliqués par l'adoption d'un nouveau mode de vie. Au contraire, ces mêmes technologies permettent à certains de pouvoir être davantage présents auprès de leurs proches, amis ou famille. Néanmoins ces évolutions sont plus ou moins perceptibles selon les modes de vie, et diffèrent selon nos catégories d'enquête. La démocratisation de l'avion par exemple concerne davantage les modes de vie nomades. Pour les modes de vie actifs, ce ne sont pas les technologies mais plutôt la diversité de l'offre en type de vélos qui permet à chacun de se procurer le moyen de transport qu'il désire.

Enfin, dans chaque catégorie étudiée on constate des différences de niveau dans l'aboutissement du mode de vie, c'est-à-dire qu'au sein d'une même catégorie, toutes les personnes ne sont pas allées aussi loin dans l'adoption d'un mode de vie alternatif. Certaines aspirent à modifier seulement un peu leurs habitudes de vie, tandis que d'autres décident d'adopter des modes de vie très alternatifs. Prenons l'exemple des télétravailleurs : certains travaillent à temps partiel à leur domicile alors que d'autres le font à plein-temps. Cela ne change en rien le caractère aspira-

tionnel du mode de vie de ces personnes, simplement l'alternative peut être plus ou moins prononcée.

Analyse croisée des rapports à la société

Pour toutes les catégories étudiées sauf celle des mobilités actives on peut identifier, si ce n'est de nouvelles conceptions du travail, au moins des formes d'arrangements. De manière générale, les enquêtés parlent tous d'une sorte de flexibilité dans leur mode de vie, que ce soit au niveau des horaires ou au niveau du lieu de travail. Faire un travail qui satisfait pleinement (vis-à-vis du travail en lui-même ou bien vis-à-vis de ce qu'il permet) est également un *leitmotiv* récurrent dans toutes les catégories.

En outre, dans chacune des catégories on peut poser la question d'une forme de marginalité du mode de vie, plus ou moins forte selon les catégories étudiées. Ainsi, on peut identifier deux formes de marginalité. Dans le premier cas ce sont les personnes interrogées qui évoquent la volonté de prendre leurs distances avec certaines normes sociales ou souhaitent affirmer leur différence. Dans le second c'est davantage le regard des autres sur la personne interrogée qui peut donner un sentiment de marginalité, soit que les pratiques étonnent, soit qu'un jugement de valeur marque une différence.

Analyse croisée des valeurs associées à un mode de vie aspirationnel

Certaines valeurs évoquées par les personnes interrogées sont communes à toutes les catégories. On remarque d'abord une aspiration globale à une plus grande liberté, ou tout du moins à davantage de flexibilité par rapport à différentes contraintes, celles liées au travail, mais également celles liées aux déplacements et aux choix de vie. Parfois ce désir de liberté se rapproche d'une forme d'indépendance vis-à-vis des normes sociales ou des institutions.

Le cadre de vie est également un élément clé des modes de vie étudiés. Tous y font référence, même si les motifs sont variés. Les enquêtés recherchent en général une plus grande proximité avec leur environnement immédiat, et préfèrent souvent évoluer dans un cadre naturel plutôt qu'urbain, au moins dans le cadre des loisirs.

Directement en lien avec cette idée de se rapprocher de la nature, une grande part des personnes interrogées a une sensibilité écologique. Elle se manifeste selon deux formes, directement ou indirectement selon les modes de vie. Pour certains, la préoccupation environnementale est un élément déclencheur de la volonté d'adopter un autre mode de vie. En ce sens la manifestation de la sensibilité écologique occupe une place centrale dans une partie des modes de vie étudiés. A l'inverse, pour d'autres, la dimension écologique est indirectement liée à leurs choix de vie. Pour les modes actifs ou les télétravailleurs, l'adoption du mode de

vie n'est pas liée à la volonté de préserver la planète. Néanmoins ils ont conscience que leurs habitudes de mobilité sont finalement plus durables que d'autres et cela peut leur donner de la satisfaction.

L'adoption du mode de vie des personnes n'est pas nécessairement motivée par des valeurs humanistes, sauf pour ceux qui se revendiquent écologistes. De même, très peu de personnes rencontrées se considèrent comme militantes, ou comme œuvrant particulièrement pour la reconnaissance de leur mode de vie. Cependant ce discours est en décalage avec ce que nous avons pu observer. Parmi les enquêtés aucun n'hésite lorsqu'une occasion lui est donnée de partager son expérience ou de promouvoir son mode de vie. Plusieurs prennent des initiatives, à travers le partage de leur expérience sur internet, un engagement associatif ou la mise en place d'actions et l'élaboration de supports de communication divers.

Analyse croisée des rythmes de vie

L'étude révèle que globalement l'adoption d'un mode de vie aspirationnel quel qu'il soit, traduit l'aspiration à changer de rythme de vie. La plupart des enquêtés parlent de « ralentir » leur rythme de vie. Il faut cependant nuancer ce propos car les modes de vie étudiés s'avèrent souvent très denses.

Ainsi, l'adoption d'un mode de vie caractérisé par un ancrage local fort en milieu rural en réponse à une forte sensibilité écologique implique souvent un emploi du temps bien rempli. Vivre dans un habitat léger auto-construit, produire sa propre énergie, cultiver ses légumes ou limiter son usage de la voiture demandent un temps considérable au quotidien. Les individus qui choisissent ce type de mode de vie ont donc un rythme de vie intense en termes de nombres d'activités. Ce sentiment d'intensité peut encore être renforcé par le fait que ces activités demandent souvent un effort physique.

De même, le mode de vie des nomades impose une charge émotionnelle et psychologique forte. Le choix de voyager lentement (à pied, à vélo, en autostop…) n'implique pas forcément que le rythme de vie soit vécu comme lent. D'une part, le fait de ne pas prévoir, de devoir prendre des décisions en permanence contribue à créer un sentiment d'intensité des rythmes de vie et peut être générateur de stress. D'autre part, la succession d'expériences fortes liées au fait de devoir s'adapter continuellement à un nouvel environnement constitue un autre facteur de fatigue psychologique. On a vu que les modes de vie nomades se caractérisent souvent par une alternance entre des périodes dédiées aux déplacements, et des moments de pause. Cette alternance traduit le besoin de compenser cette intensité, par un ralentissement à la fois physique et psychologique.

Les télétravailleurs disent adopter ce mode de travail pour réduire leur temps de déplacement et consacrer une part plus grande de leur temps à leurs loisirs et à leur famille. Néanmoins, plusieurs exemples de télétravailleurs et de nomades digitaux montrent qu'il existe un risque à se laisser dépasser par cette pratique. Le fait de n'avoir ni horaires, ni bureau, ni contrôle social de la part d'autres travailleurs peut conduire ceux qui utilisent le télétravail à déborder de leurs horaires et finalement à travailler plus que s'ils travaillaient dans les locaux d'une entreprise.

Enfin, les adeptes des modes actifs choisissent ces modes de déplacement pour le plaisir qu'ils procurent, pour la pratique sportive ou encore dans le but de réduire leur temps de déplacement. Néanmoins, pour d'autres ce choix implique des temps de déplacement rallongés. L'adoption du mode de vie permet alors de diminuer la vitesse des déplacements, et dans ce sens-là de ralentir son rythme de vie.

En somme il apparaît que le changement de rythme de vie se traduit peut-être plutôt par davantage de flexibilité que par un réel ralentissement (les adeptes des modes actifs mis à part). Dans l'ensemble, les individus qui adoptent un mode de vie aspirationnel se donnent les moyens de gérer librement leur temps et de s'affranchir d'horaires imposés. Les modes de vie qu'ils construisent impliquent une densité d'activités ou de réflexion forte. La reconstitution d'une forme de routine dans le nouveau mode de vie permet de limiter cette charge. La routine est ainsi un moyen pour les individus de mettre en phase leur nouveau mode de vie avec la volonté de ralentir.

Analyse croisée des projections dans l'avenir

Dans l'ensemble, tous les modes de vie étudiés semblent accessibles à tous les types de configurations sociales et familiales : jeunes ou moins jeunes, personnes seules, couples, et même familles avec enfants. La barrière la plus difficile à franchir est finalement plus cognitive que matérielle. Notons tout de même qu'une bonne santé physique paraît essentielle pour la plus grande partie des modes de vies étudiés, ce qui remet en question la possibilité pour les personnes âgées d'adopter ou de continuer l'un de ces modes de vie. Utiliser systématiquement les modes actifs, voyager beaucoup et sur de longues distances demandent une vraie résistance à la fatigue physique et cognitive.

En outre, les enquêtés ont tous affirmé leur volonté de conserver leur mode de vie actuel le plus longtemps possible. Les voyageurs ont cependant un discours plus nuancé que les autres puisqu'aucun d'entre eux n'affirme vouloir rester nomade toute sa vie, et beaucoup savent qu'ils arrêteront un jour pour revenir vers des modes de vies sédentaires. On peut ainsi distinguer deux types de discours parmi les personnes interrogées. Certains communiquent une vision très idéaliste de leur mode de vie, n'abordant pas les difficultés auxquelles ils sont confrontés dans leur quotidien, ni les limites qu'ils rencontrent. D'autres au contraire arrivent à prendre plus de distance par rapport à leur mode de vie et ont répondu avec pragmatisme à nos questions, essayant d'être le plus objectif possibles sur eux-mêmes.

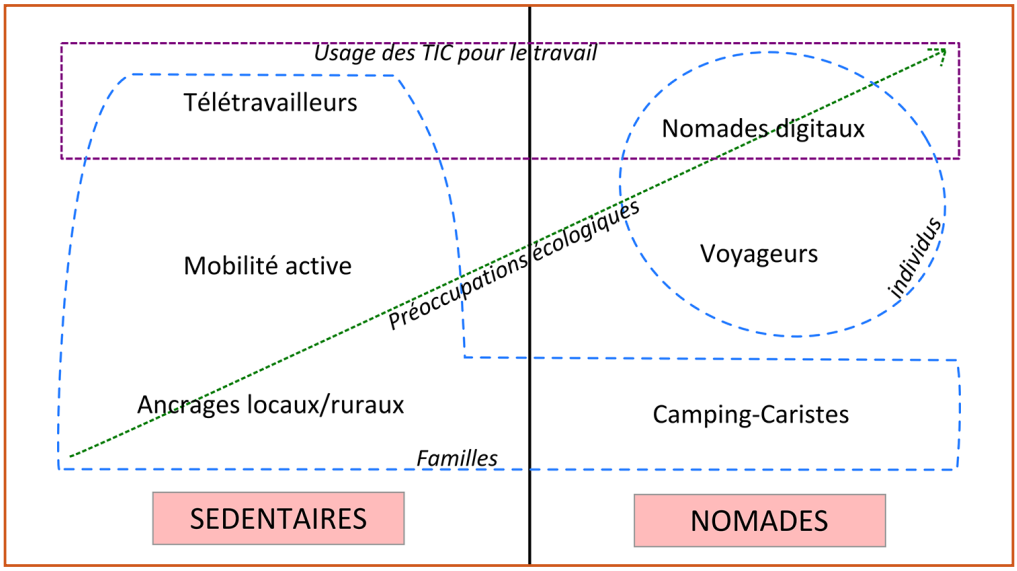


Schéma synthétique des catégories de mode de vie

Le schéma présenté ci-dessus s'efforce de classer les catégories d'enquête, non plus suivant les grandes caractéristiques des modes de vie, mais suivant les proximités existant entre ces derniers dans les grandes caractéristiques de leur mode de vie. Notre travail a mis en évidence que la séparation fondamentale dans les caractéristiques du mode de vie était celle existant entre les nomades d'une part et les sédentaires de l'autre. Les sédentaires n'ont qu'une résidence où ils vivent toute l'année (éventuellement plusieurs en ce qui concerne les multirésidentiels et les résidences secondaires). A l'inverse, les nomades se caractérisent par le fait de ne pas vivre une année entière dans une résidence fixe, mais de se déplacer plusieurs fois par an dans d'autres résidences. Néanmoins, des éléments caractéristiques des modes de vie (situation familiale et professionnelle, usage des TIC) traversent ces deux grands groupes de catégories. Par exemple, les camping-caristes partagent avec tous les sédentaires, le fait d'avoir des contraintes familiales importantes. A l'inverse les nomades digitaux et les voyageurs n'ont pas de fortes contraintes familiales et se définissent davantage comme des individus. De même, les nomades digitaux partagent avec tous les sédentaires, le fait d'avoir une activité professionnelle régulière et continue. Les nomades digitaux et les télétravailleurs se rapprochent par leur dépendance aux nouveaux modes de communication et leur usage systématique de l'outil informatique. La préoccupation écologique, si elle est au cœur du mode de vie des personnes ayant un ancrage rural et local, semble être une préoccupation transversale et commune à plusieurs modes de vie. En bas du graphique figurent ceux qui ont le plus souvent exprimé une préoccupation écologique. En haut, ceux qui l'ont le moins souvent exprimé cette préoccupation. Les nomades digitaux et télétravailleurs sont en effet ceux qui ont le moins souvent exprimé cette préoccupation écologique.

Malgré les tentatives de classification autres, les modes de vie présentés sont toujours difficiles à classer autrement que suivant les catégories d'enquête. Celles-ci sont finalement assez cohérentes au sein du travail d'enquête et il est difficile de sortir du travail segmenté réalisé jusqu'alors. La réalisation d'un travail d'enquête plus transversal donnerait certainement un autre éclairage à cette recherche.

Annexes

Annexe 1 : Grille d'entretien

Grille d'entretien – Atelier étudiant Forum Vies Mobiles – Paris 1

Phrase d'introduction éventuelle : « Nous vous avons contacté car nous avons cru comprendre que vous cherchez à accorder votre manière de vivre avec vos désirs et aspirations. Dites-nous en, un peu plus. »

Permettre aux interviewés de se lancer sur le sujet et de bien cerner l'objet de notre entretien : la mobilité et le mode de vie d'une personne.

1) Description du mode de vie

Comprendre la réalité de ce mode de vie au quotidien, la temporalité, les éléments essentiels et/ou récurrents, éventuellement les ajustements / tâtonnements / difficultés rencontrés.

A) Le mode de vie au quotidien

Est-ce que selon vous, toutes vos journées/semaines sont organisées de la même manière ? Quelles sont les évolutions, les différences significatives ?

Décrivez-nous une (ou plusieurs) de vos journées/semaine/mois/années type et vos activités pendant celle-ci, et notamment vos habitudes de déplacements et de télécommunication :

- Périmètre de vie
- Activités réalisées : travail, loisirs, consommation, rencontres, démarches administratives, médicales,…
- Distances parcourues
- Fréquence des déplacements
- Moyens de transports utilisés (mode de déplacement préféré, pourquoi)
- Description de l'expérience de déplacements (rencontres, partages, services rendus, activités, sensations…).
- Usages des moyens de télécommunication
- Quelles sont les déconvenues auxquelles vous faites face au quotidien ? Celles que vous avez eu avant ou au moment de l'adoption de votre mode de vie actuel.

B) Relances pour obtenir des précisions sur des points précis

- Habitat

Où vivez-vous ? Depuis combien de temps ? Dans quel type de logement (maison, appartement, véhicule, autre…) ? Seul ou à plusieurs ? Si à plusieurs, avec qui ? Pourquoi habitez-vous ici?

- Travail :

Quel est votre travail ? Où travaillez-vous ? Comment vous y rendez-vous ? Votre travail vous conduit-il à vous déplacer ? Comment et pourquoi l'avez-vous choisi (volontés/contraintes ?) ? Votre mobilité a-t-elle été un critère déterminant dans le choix de votre travail ? Quel type de contrat (saisonnier, temps partiel) ? => Implications en termes de déplacements ? Vous arrive-t-il de travailler chez vous ? Si oui, pourquoi et à quelle fréquence ? Quelles sont les conditions que vous avez mises en place pour cela ?

Avez-vous rencontré des déconvenues, des tensions lorsque vous avez choisi de mettre en place ce mode de vie ?

- Sociabilité :

Comprendre quelles relations l'interviewé entretien avec les autres et comment il les entretient : sa famille, ses amis, ses voisins, les personnes rencontrées sur la route, les habitants locaux dans le cas des voyageurs, les autres personnes ayant adopté la même pratique...

Vacances :

Qu'avez-vous fait lors de vos dernières vacances ? Avez-vous voyagé ? Où et comment ? Est-ce représentatif de la façon dont vous occupez vos vacances ?

- Moyens matériels :

Votre mobilité et votre mode de vie nécessitent-il des éléments matériels spécifiques ? Quels moyens techniques (moyens de transports, infrastructures, technologies…) vous permettent de mener cette vie ? Quelles difficultés ? En fonction de quels critères avez-vous choisis vos modes de transport ? (Pour la mobilité active et le rving : Le matériel dont vous avez besoin est-il coûteux (vélos, entretien chronophage…)

De quels moyens de communication et d'information avez-vous besoin ? Comment utilisez-vous ces outils ? Sont-ils indispensables ? Plus pratiques ? Superflus ?

- Arrangements :

Qu'est ce qui vous permet dans votre quotidien d'avoir la vie que vous menez? Arrangements familiaux, professionnels ...

2) Dimension réflexive du mode de vie

A) Adoption du mode de vie (motivations et aspirations originelles)

(ne pas dire mode de vie mais pour chaque catégorie personnaliser la question)

Dans quelles circonstances avez-vous fait vos choix en ce qui concerne ce que l'on peut appeler votre mode de vie ? Pour quelles raisons avez-vous fait ces choix ?

Souhaitiez-vous adopter ce type de vie/mobilité depuis longtemps ? Si oui, à quand cela remonte-t-il ? Et d'où vous vient cette envie ?

Diriez-vous qu'il y a eu un élément déclencheur ou qu'au contraire cela s'est fait progressivement ?

Quelles références : livres / films / articles… vous ont inspiré ? Des personnages de fiction, des personnes politiques, des figures spirituelles etc… ?

B) Système de valeur et aspirations

Comprendre les valeurs et représentations associées à ce mode de vie. Définir la vision du monde et le rapport au déplacement des personnes.

Qu'attendez-vous de ce mode de vie ? En êtes-vous satisfait ? Pourquoi ? Qu'est-ce qui vous paraît le plus important ? Quelles concessions avez-vous dû faire ? Cherchez-vous à éviter quelque chose ? (ou : En quoi êtes-vous satisfait de votre mode de vie ?)

- identifier les valeurs associées à ce mode de vie
- comprendre dans quelle mesure leur choix se fait en opposition à un autre mode de vie
- (comprendre si c'est une dimension individualiste ou humaniste qui a primé dans le choix de ce mode de vie)

(Pour les Rvers retraités : est-ce que vous avez déjà aidé des personnes rencontrées sur la route, partagé le quotidien de populations que vous ne connaissiez pas ? Envisagez-vous de voyager en camion indéfiniment ? Cherchez-vous un lieu où vous vous installerez définitivement ?)

Est-ce que la place occupée par les déplacements dans votre vie vous convient ? Pourquoi ? Et celle des télécommunications (par rapport au fait de faire les activités/les échanges en coprésence notamment) ?

- comprendre le rapport aux distances, au proche et au lointain, aux différentes échelles spatiales
- comprendre le rapport au temps : à quel horizon temporel l'interviewé se projette, s'il a des projets pour l'avenir ou vit dans le présent ; rythme de vie, temps pour soi…
- comprendre si la préoccupation écologique a joué un rôle dans le choix de mobilité / sédentarité.

Avez-vous le sentiment que votre manière de vivre et que vos habitudes de déplacements

sortent de l'ordinaire ? Diriez-vous que vous avez une façon de vivre spécifique, liée à vos choix en termes de mobilité ?

C) Perception du mode de vie par les autres et relations sociales

Comprendre dans quelle mesure l'adoption de cette pratique a modifié le rapport aux autres. Voir si l'interviewé voit son mode de vie comme généralisable ou souhaitable à d'autres, s'il en fait la promotion.

Comment vos proches/collègues perçoivent-ils votre mode de vie / choix / mobilité ? Partagent-ils vos aspirations dans ce domaine ? Vous soutiennent-ils ? Certains ont-ils adopté votre mobilité ?

Votre choix a-t-il eu des conséquences sur votre vie de famille / relations avec vos amis ? Si oui lesquelles ?

Recherchez-vous à entrer en contact avec d'autres personnes ayant la même pratique que vous ? Si

oui pourquoi et comment ? (associations, réseaux sociaux…)

Consultez-vous des blogs ou les réseaux sociaux alimentés par des personnes ayant les mêmes pratiques que vous ? Inversement, partagez-vous vos pratiques à travers l'animation d'un blog, de forums, de sites internet ?

3) Projection dans l'avenir

A) Un mode de vie permanent ou provisoire?

Déterminer si le mode de vie est considéré comme définitif ou temporaire et s'il est lié à une période de la vie donnée, mais aussi les ajustements progressifs nécessaires.

Combien de temps pensez-vous / espérez-vous poursuivre ce mode de vie ?

Qu'est-ce qui pourrait vous faire arrêter ?

Avez-vous des projets de couple ou d'enfants? En quoi cela pourrait-il venir modifier vos habitudes de déplacements ?

B) Un mode de vie possible pour d'autres personnes?

Pensez-vous que ce mode de vie soit adoptable ou souhaitable pour tout le monde (en termes de bien-être, d'environnement par exemple?) ? Pourquoi ? Selon vous, d'autres personnes ont-elles

ou pourraient-elles adopter ce mode de vie ? Est-ce que vous imaginez que ce mode de vie puisse devenir courant/généralisé ?

Etes-vous enclin à promouvoir votre mobilité sur la toile, auprès de vos proches, de vos amis, de vos voisins?

Cherchez-vous à faire reconnaître votre manière de vivre dans la sphère politique ? Par des activités associatives par exemple ? A travers des revendications/actions auprès du conseil municipal ?

Quels conseils, pratiques ou généraux, donneriez-vous à une personne qui désire adopter la même mobilité ou le même mode de vie que vous ? Avez-vous déjà encouragé d'autres personnes à vous suivre dans votre mode de vie ? Si non : pourquoi ? Si oui : comment ? Et pour quels résultats ?

C) Améliorations possibles

Est-ce que vous rencontrez des difficultés spécifiques, liées à la façon dont vous avez choisi de vivre au quotidien ? Avez-vous l'impression qu'il existe des entraves à l'adoption de votre manière de vivre ? (Pour la mobilité active : besoin d'être en forme physiquement par exemple, jeune …). Qu'est-ce qui vous faciliterait la vie ?

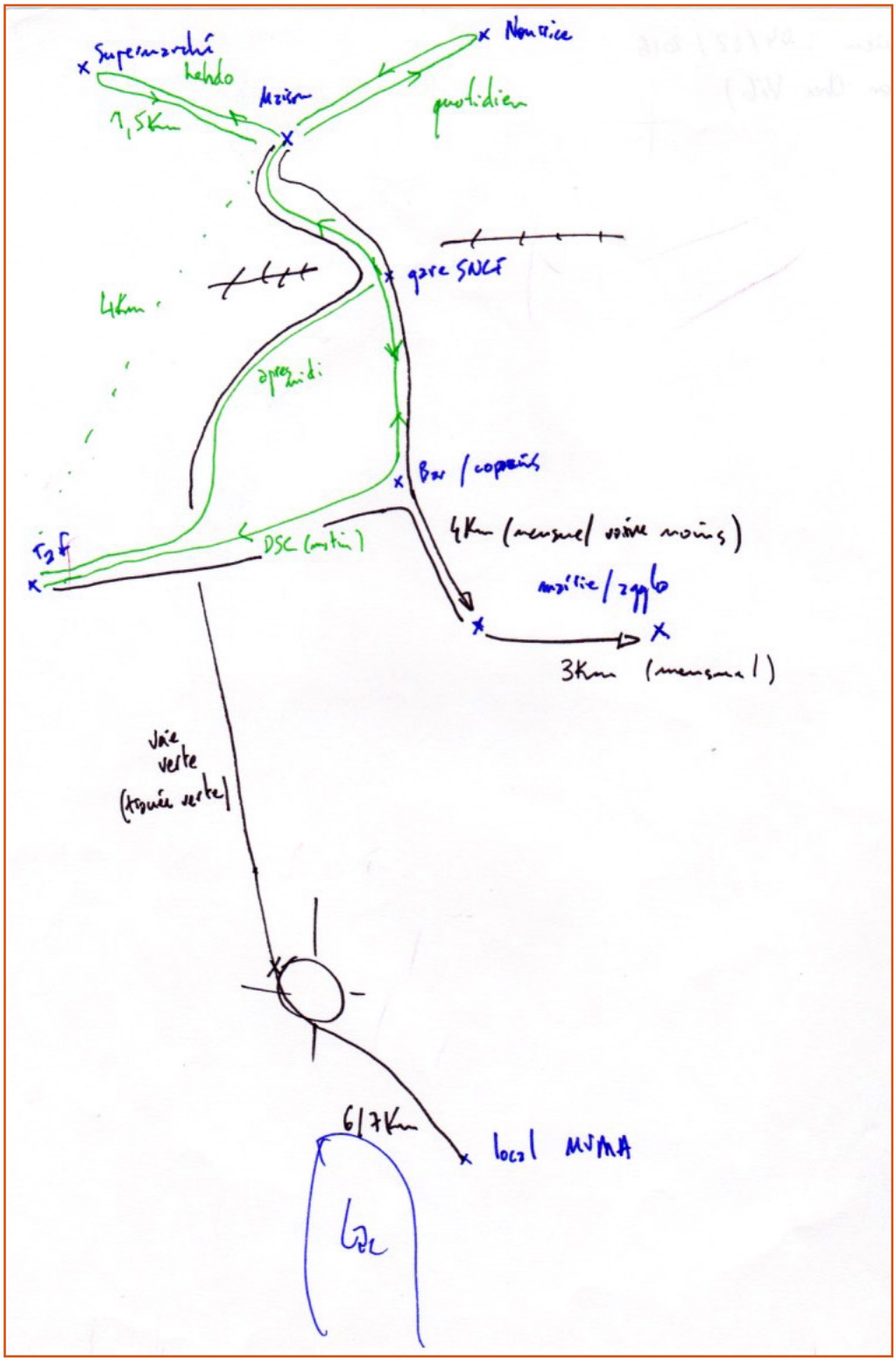
Plus largement, quelles sont les améliorations possibles pour le développement de ce mode de vie?

Eventuellement, selon la réponse : rencontrez-vous des difficultés d'ordre administratif ? (par exemple : pour les néo-nomades, comment gérez-vous le fait de ne pas avoir d'adresse, notamment pour recevoir votre courrier administratif ? est-ce un problème ? même question pour les bi-résidentiels par rapport au fait qu'ils ont deux adresses.)

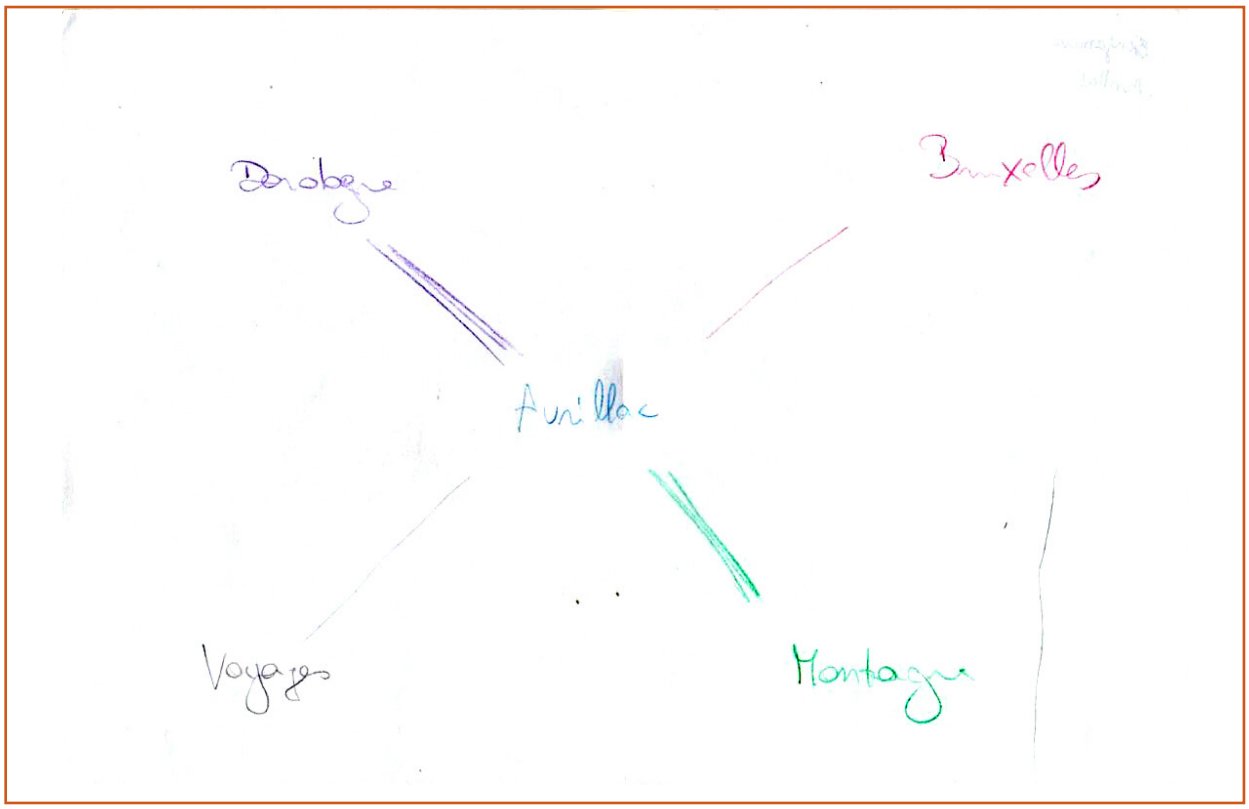
Fiche signalétique

Questions à poser en fin d'entretien si éléments manquants, notamment :

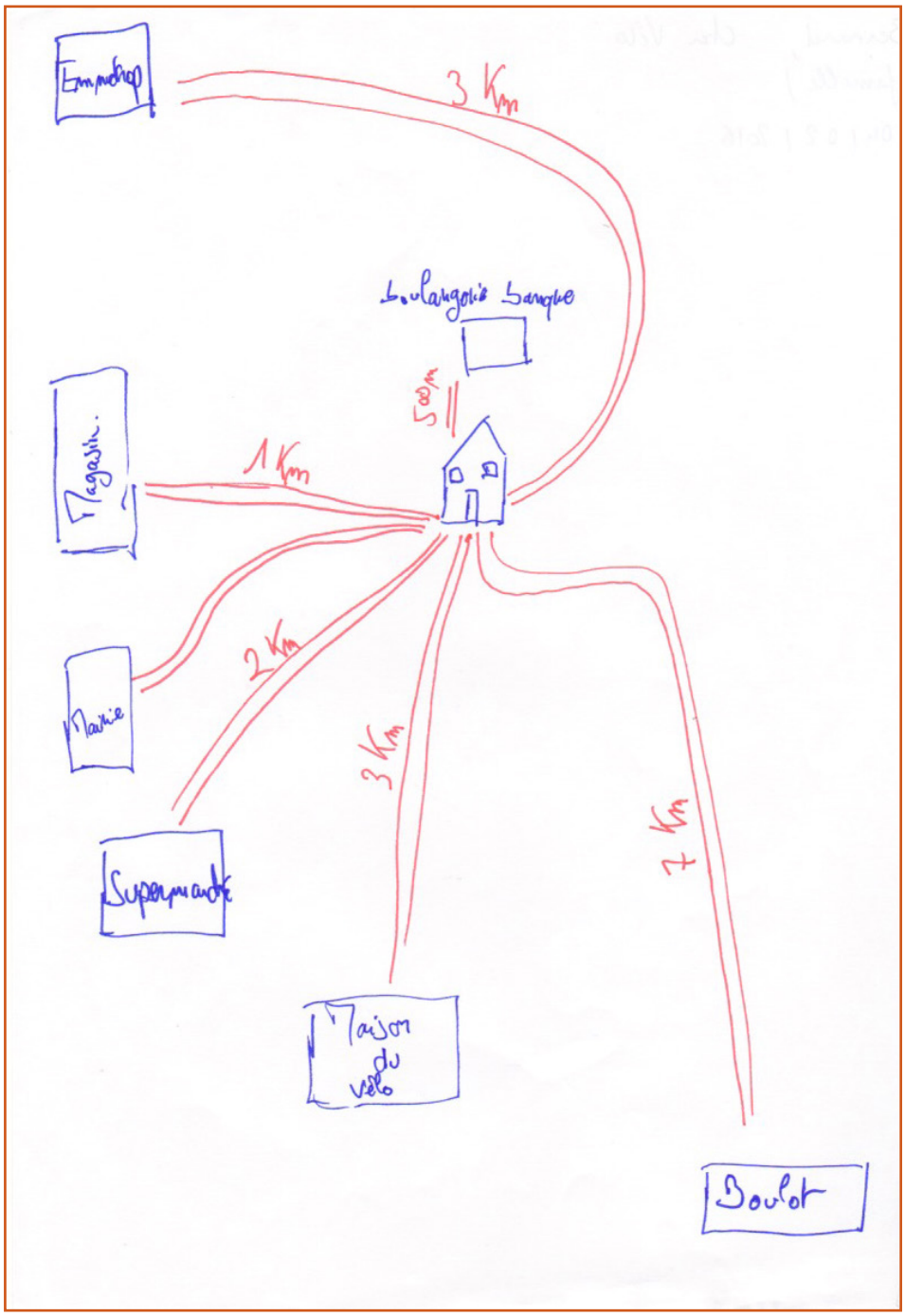
- Genre
- Âge
- Situation familiale : Etes-vous en couple? Avez-vous des enfants? Si oui combien ? De quel âge ?
- Travail exercé
- Etudes, diplôme
- Langues parlées



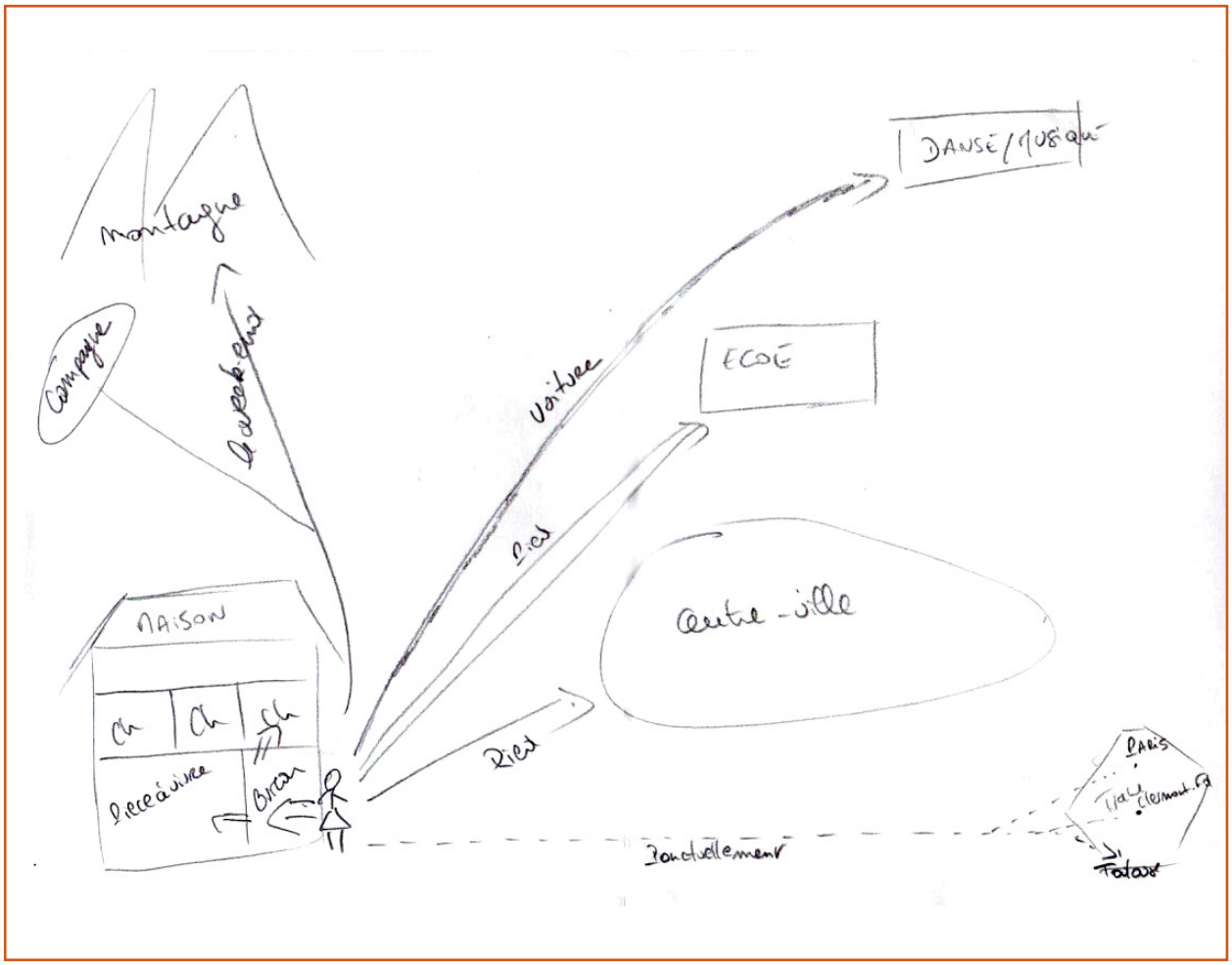
Carte mentale de Damien - Modes actifs



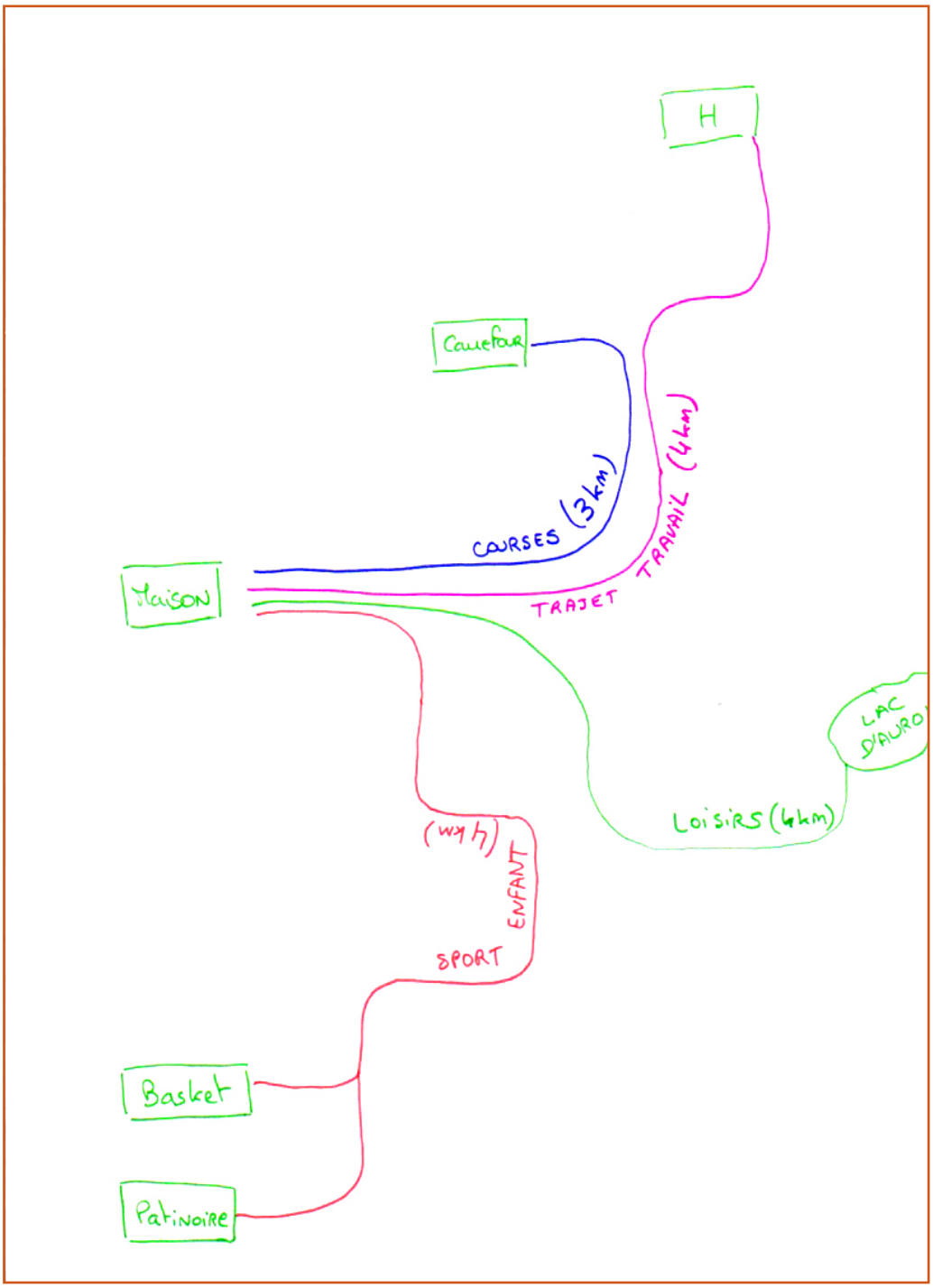
Carte mentale de Florian - Télétravailleur



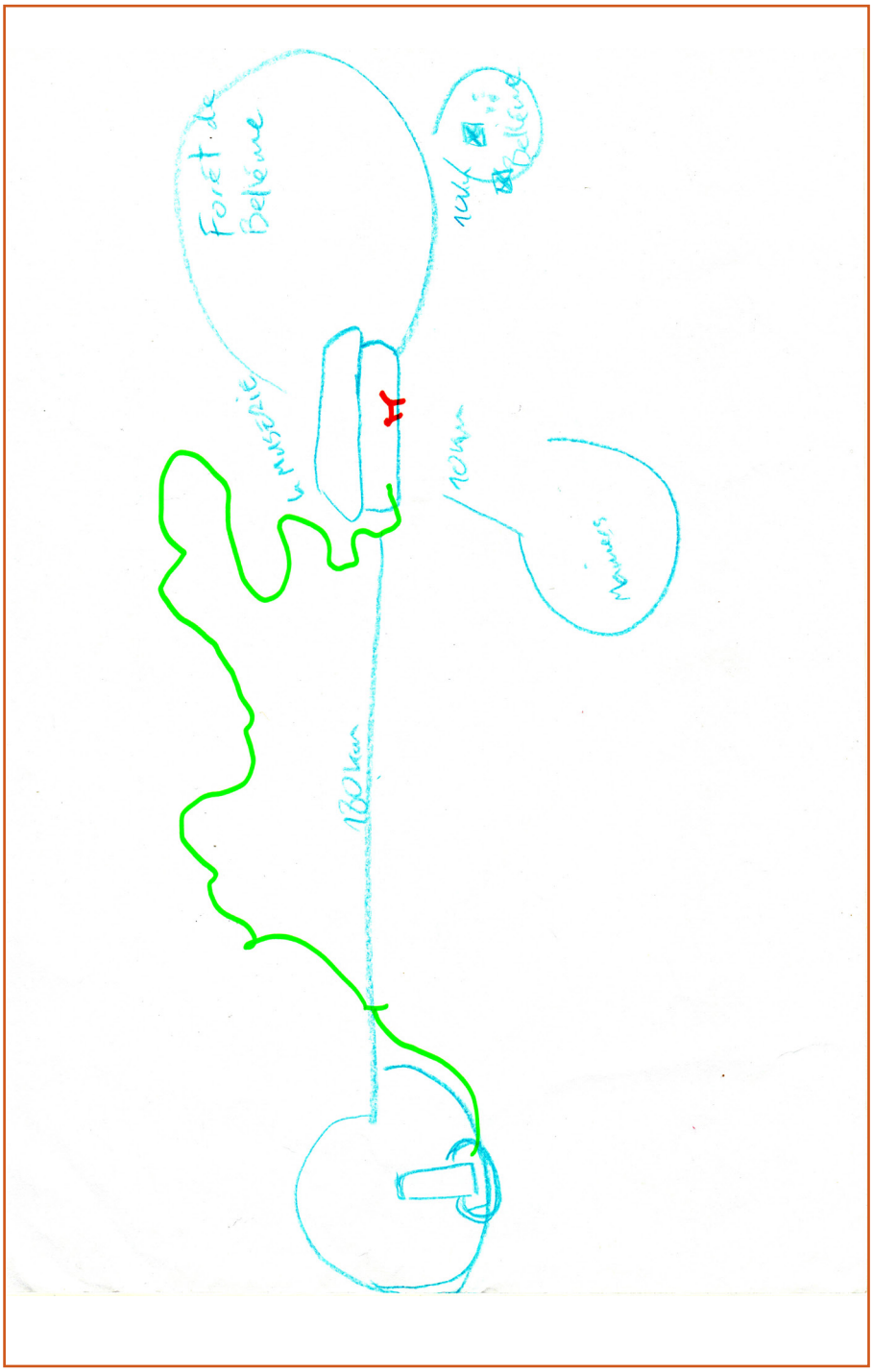
Carte mentale de Bertrand - Modes actifs



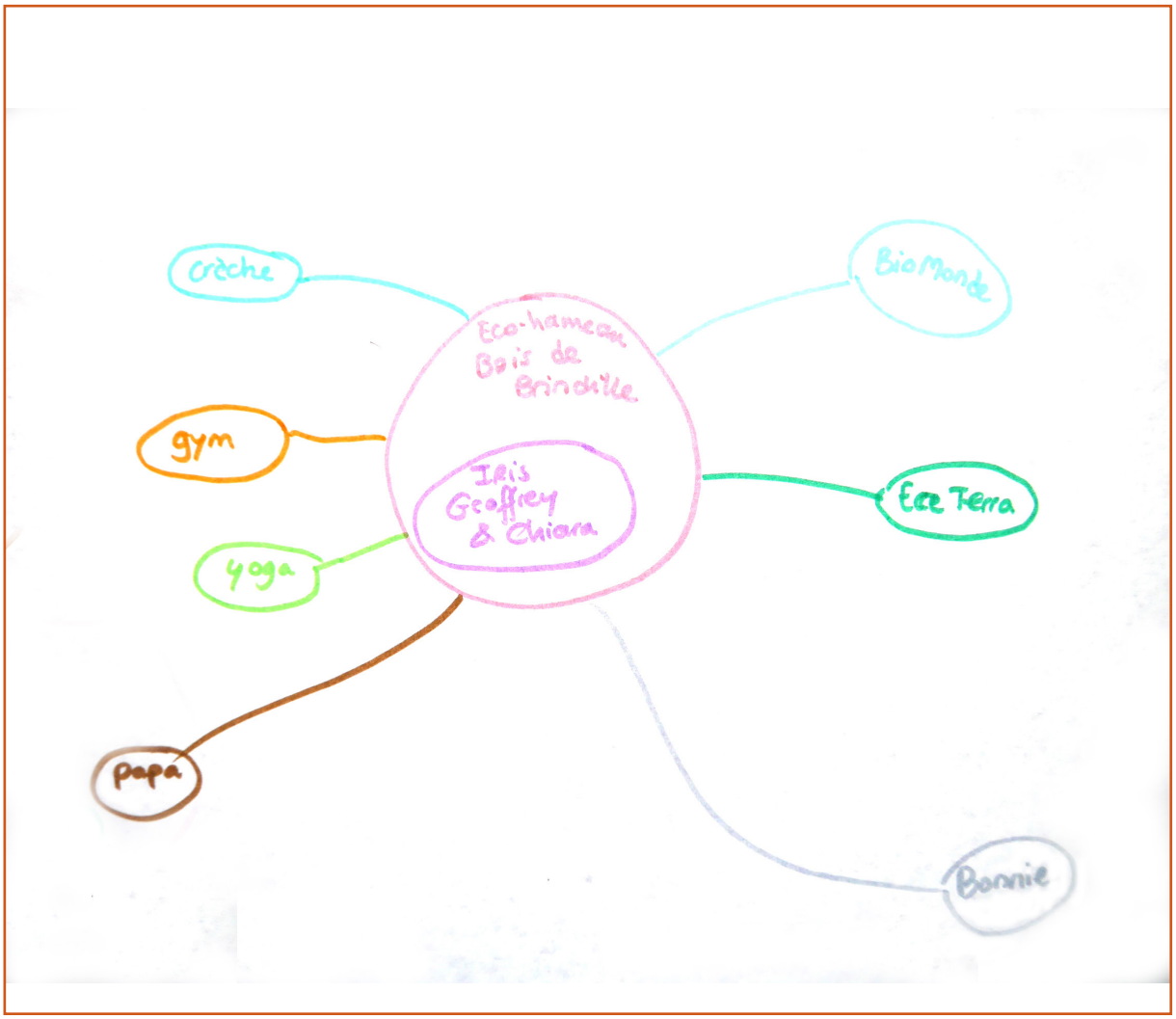
Carte mentale de Carole - Télétravailleuse



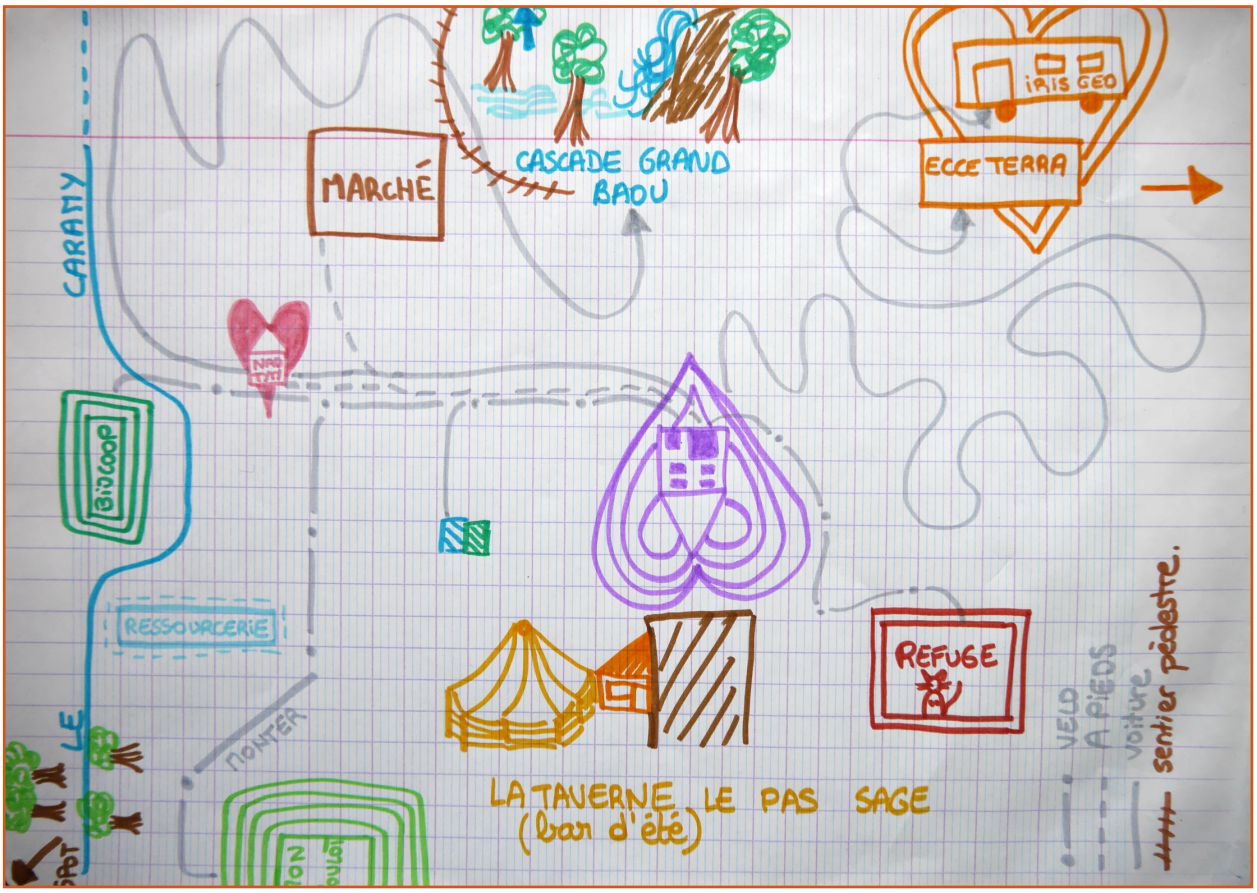
Carte mentale de Christine - Modes actifs



Carte mentale de Louis - Télétravailleur



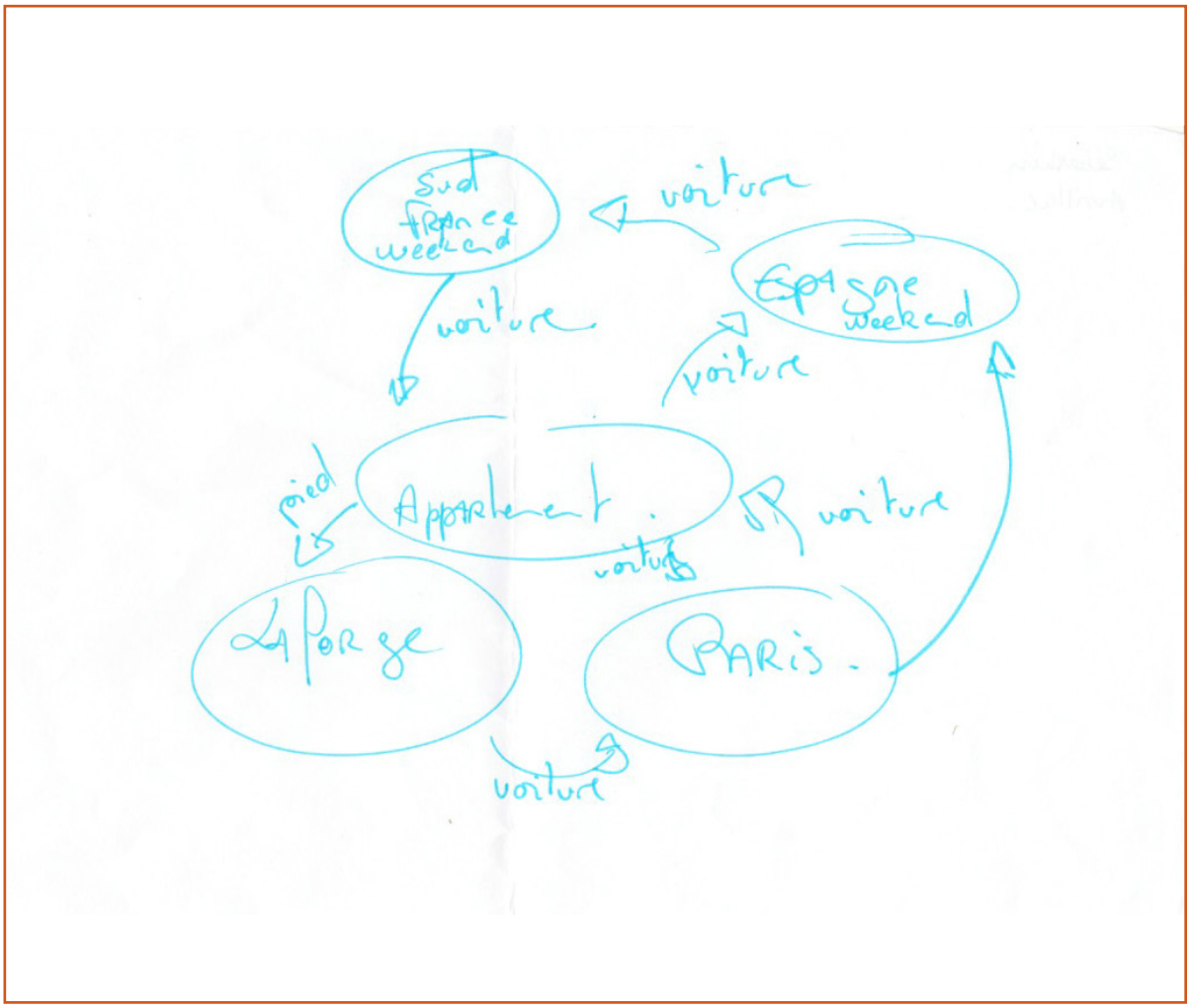
Carte mentale d'Ingrid - Ancrage local et rural



Carte mentale de Claire - Ancrage local et rural

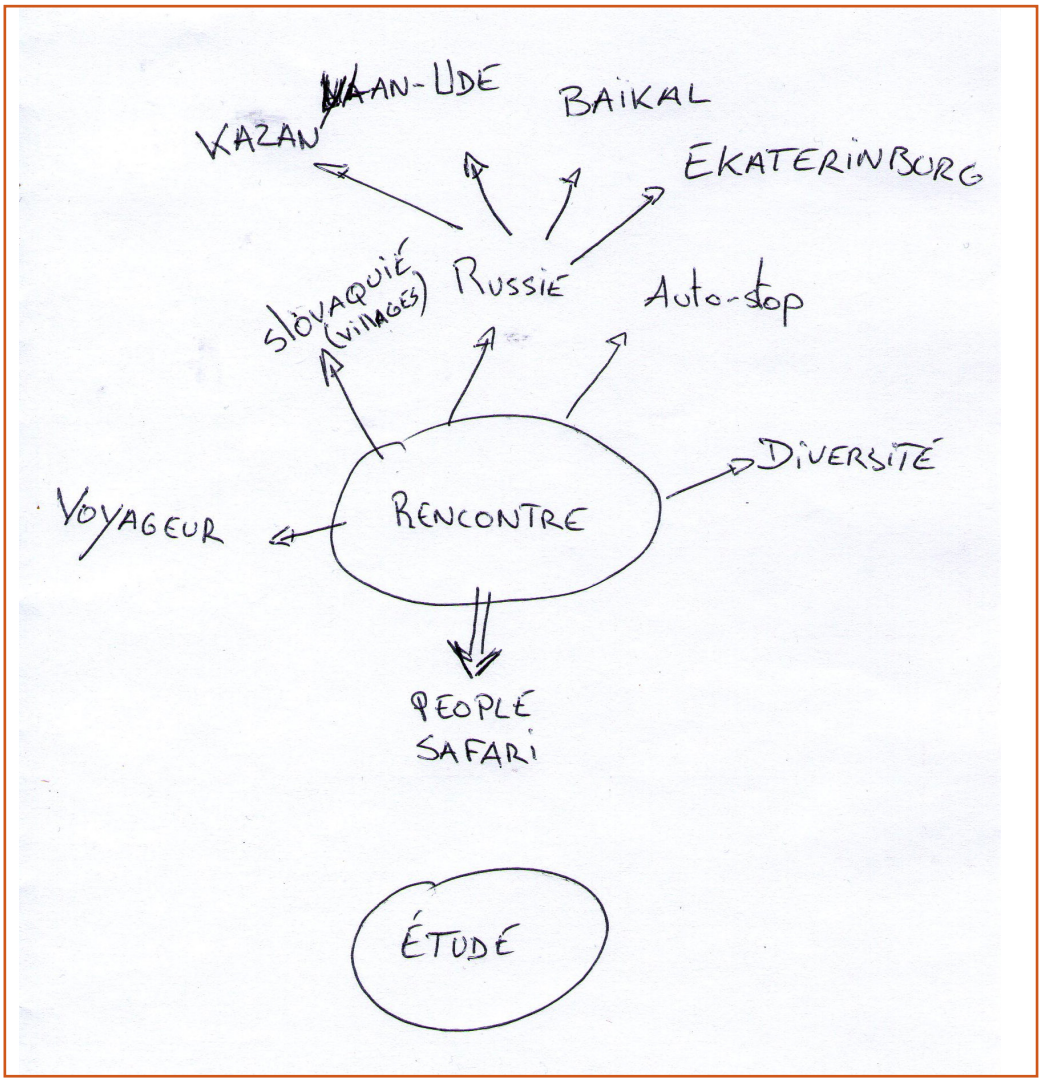
Carte mentale d'Anne - Télétravailleuse

Carte mentale d'Eveline - Camping-cariste

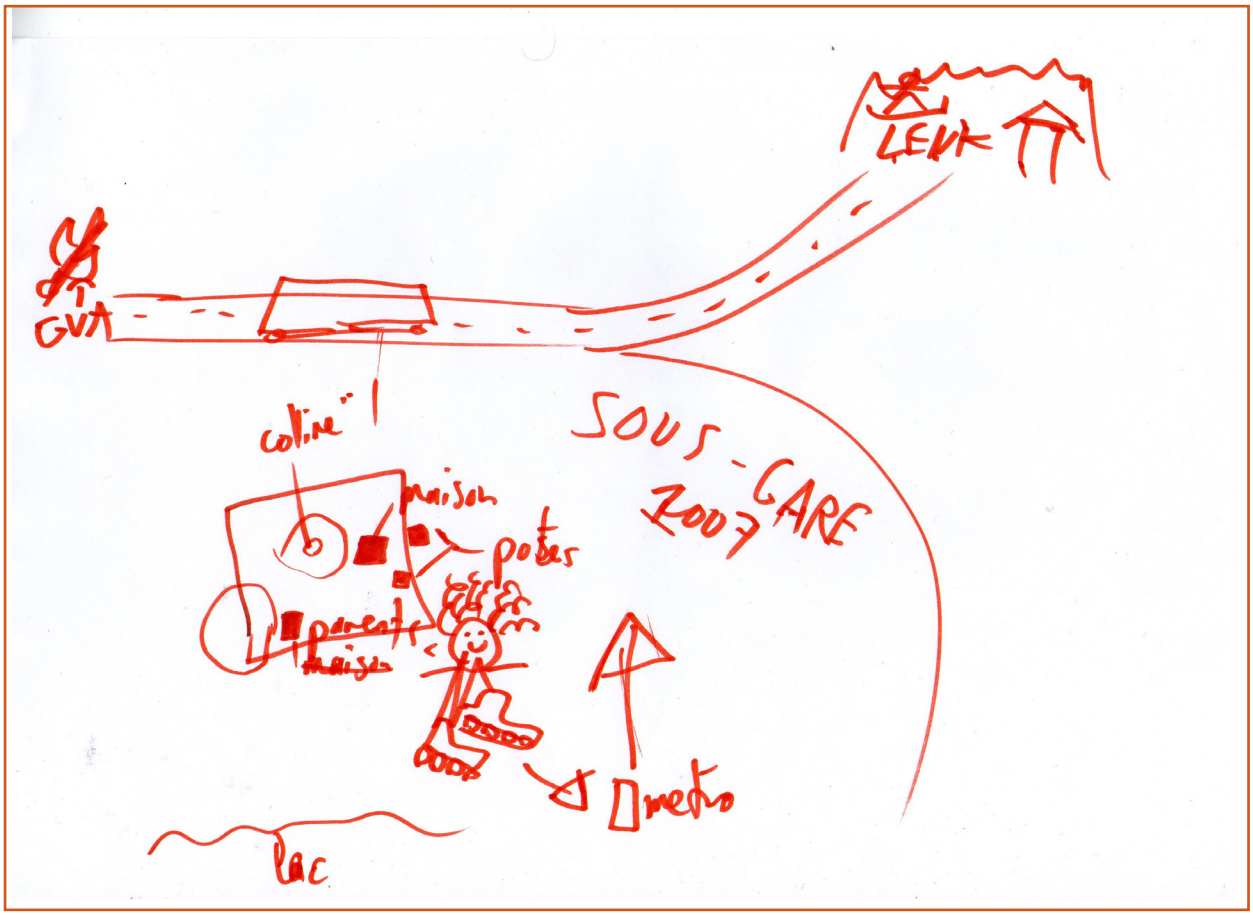


Carte mentale de Bastien - Télétravailleur

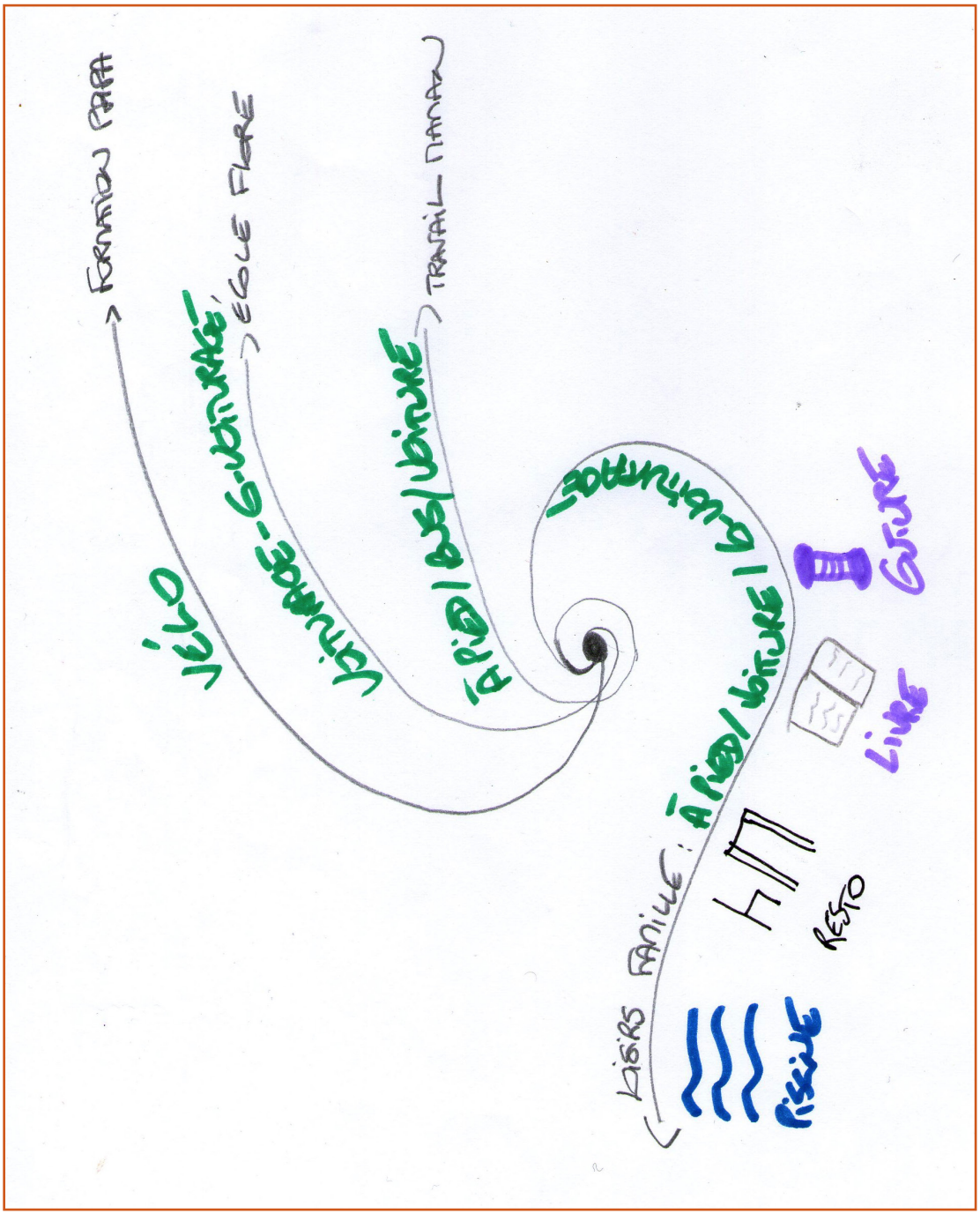
Carte mentale d'Etienne - Camping-cariste



Carte mentale de Thibault - Voyageur



Carte mentale de Sylvain - Voyageur



Carte mentale de Sandrine - Ancrage local et rural

©Goda