Choix de vie atypiques : un atelier exploratoire

Recherches terminées

Le Forum Vies Mobiles met en avant la nécessité de (re)penser la place de la mobilité dans nos sociétés pour imaginer des modes de vie plus désirables et soutenables. Un atelier a été organisé avec des chercheurs, des militants et des citoyens ayant fait un choix de vie atypique en France, en Suisse ou en Belgique, pour débattre des perspectives que ces modes de vie mobiles ouvrent pour le futur. Découvrez le témoignage de ces défricheurs de modes de vie et les résultats des réflexions prospectives qui ont suivi. Autant de sources d'inspiration pour imaginer des mobilités futures différentes de celles d'aujourd'hui.

Contact :

I. Récits de vies mobiles

Afin d'alimenter la réflexion sur les modes de vie mobiles de demain, le Forum Vies Mobiles a organisé un atelier exploratoire en 2016 à Morges (Suisse) pour échanger sur des modes de vies atypiques. L'atelier a rassemblé une vingtaine de personnes [1] pendant trois jours en mars 2016 : chercheurs, militants et citoyens. Dans un premier temps, nous avons donné la parole à des citoyens qui ont fait des choix de vie forts en termes de mobilité, pour comprendre comment leurs modes de vie se déploient dans l'espace et le temps, de quelles aspirations ces modes de vie sont porteurs et s'ils pourraient changer d'échelle dans le futur. Découvrez le témoignage de ces citoyens qui ont choisi leur mode de vie et la place qu'y occupe la mobilité. Certains sont revendiqués sous une forme militante, quand d'autres sont simplement inventés au jour le jour. Chacun a bricolé des solutions pour mettre en cohérence, dès à présent, sa façon de vivre avec ses aspirations - qu'il s'agisse de vivre en proximité, d'être en contact avec la nature au quotidien, de voyager tout au long de l'année...

Aline, un sac sur les épaules

Aline Mainix a 29 ans. Elle fait le tour du monde avec son compagnon, Guillaume, depuis 18 mois. Ultra-connectée, chez elle partout et nulle part, sa maison tient dans un sac à dos. Elle vit entre bén...

Cliquer pour découvrir

Aurélie, graphiste mobile

Aurélie a 38 ans. Elle est graphiste indépendante. Elle travaille là où elle est, entre son camp de base à Paris, sa maison de famille dans Le Perche et ses amis à Nantes ou Londres. Tout ce dont elle...

Cliquer pour découvrir

Dorothée, vélo-cargo à gogo

Dorothée, 40 ans, travaille à Bruxelles dans le développement durable. Elle habite avec son mari et ses deux enfants dans le centre-ville et circule uniquement en vélo-cargo, un idéal de vie en proxi...

Cliquer pour découvrir

Eric, sans voiture fixe

Eric, 35 ans, habite dans l'agglomération lilloise avec sa femme et son nouveau-né. Il a choisi un mode de vie sans voiture personnelle, entre vélo, train et véhicule de prêt ou de

location. Il aime s...

Cliquer pour découvrir

Iris et Geoffrey, vivre en éco-hameau

Iris, 35 ans, et son compagnon Geoffrey, 32 ans, participent à la construction d'un éco-hameau dans le Var. Une quinzaine de ménages a fait le choix de vivre en proximité, dans un habitat participatif...

Cliquer pour découvrir

Jean-Christophe, un kayak dans la tête

Jean-Christophe Rolland, 46 ans, est pompier. Il vit avec sa femme et leurs 6 enfants dans l'agglomération grenobloise. Sa particularité : il fait ses trajets quotidiens en kayak et en vélo.

Cliquer pour découvrir

Kim, redevenir chasseur-cueilleur

Kim Pasche, 35 ans, vit neuf mois de l'année dans le nord du Canada. Il chasse l'élan à l'arc, tanne des peaux pour s'habiller et dort dans des camps qu'il construit au gré de ses déplacements. Il veu...

Cliquer pour découvrir

Nadine et Stéphane, 3 ans en camion du Chili au Canada

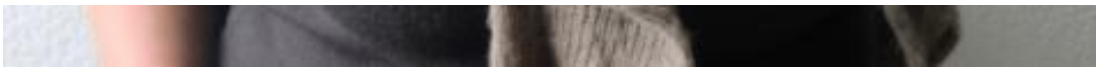
Nadine, 41 ans, et Stéphane, 42 ans, ont traversé l'Amérique avec leurs trois filles. Une folle épopée de trois ans en camion aménagé qui répondait à une envie de changer de rythme et de découvrir le ...

Cliquer pour découvrir

Sonia, de la lenteur au sein de l'hypermobilité

Sonia Lavadinho, 45 ans, parcourt la France, la Suisse et le Canada pour son travail de conseil en urbanisme. Un rythme effréné entre trains, hôtels et divers points de chute. Plusieurs mois par an, e...

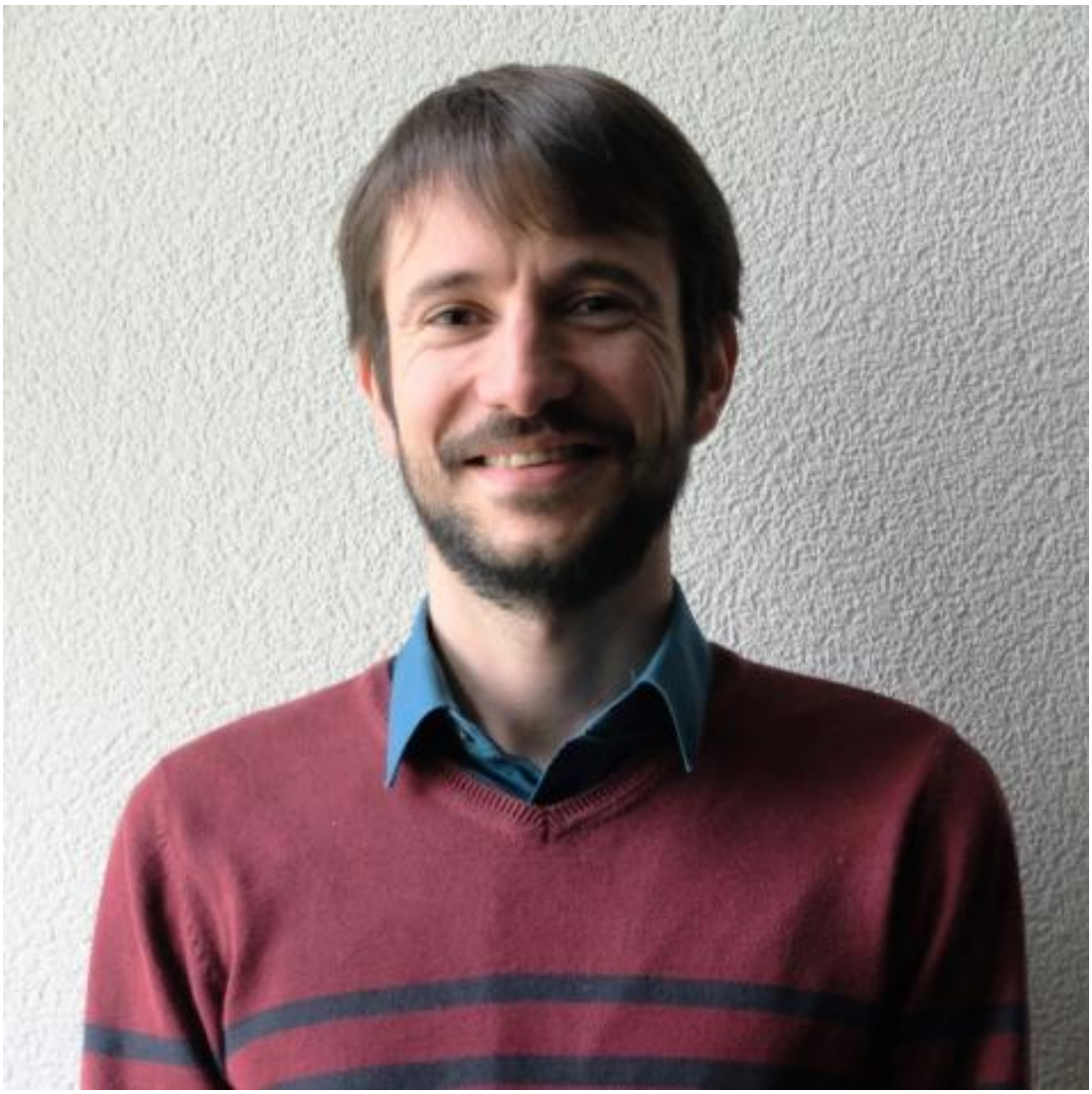
Cliquer pour découvrir



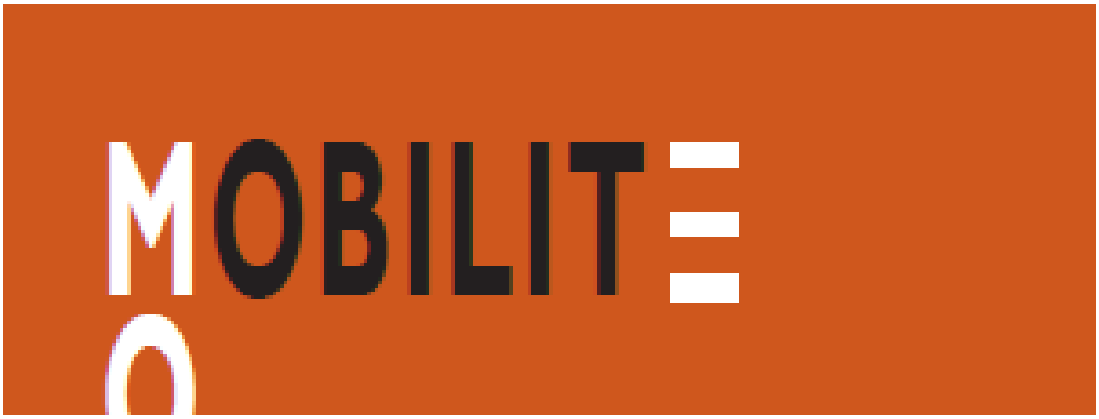
Thomas, l'énergie tranquille

Thomas Désaunay, 30 ans, a fait une thèse sur le stockage et la conversion de l'énergie, dans un but de transition vers une énergie décarbonée. Aujourd'hui, il milite dans plusieurs associations, s'es...

Cliquer pour découvrir



Pour aller plus loin, découvrez les conclusions d'une enquête sur des modes de vie désirés atypiques, peu connus ou émergents menée avec le Master 2 Aménagement et Urbanisme de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne dans le cadre d'un atelier professionnel.



II. Projection dans le futur des modes de vie désirés

Dans un second temps, l'atelier a plus spécifiquement porté sur les perspectives ouvertes par ces modes de vie pour les mobilités de demain. Pourraient-ils changer d'échelle dans le futur? Les valeurs et pratiques qui les sous-tendent peuvent-elles trouver un écho auprès d'une plus large population ? Pourraient-ils participer d'une transformation de la société vers plus de soutenabilité ?

La réflexion s'est appuyée sur un état des lieux des dynamiques récentes d'évolution des modes de vie et une analyse de l'horizon que cela dessine pour le futur des mobilités à 2050 (France, Suisse, Belgique), réalisé par Futuribles pour le Forum Vies Mobiles.

Etape 1 : le classement en trois familles de modes de vie mobiles

Pour faciliter la projection dans le futur, les différents modes de vie ont été regroupés en trois familles :

Famille 1 : « les adeptes de la proximité » : leur périmètre de vie est plutôt local et leur mobilité assez faible, avec une préférence pour les modes actifs (vélo, marche, kayak…). Leur utilisation des technologies de l'information et de la télécommunication est parfois importante (télétravail). Prendre du temps pour eux-mêmes et/ou leurs proches est essentiel à leur équilibre. Ils passent leurs vacances dans leur région de résidence, dans leur pays ou dans les pays limitrophes.

Famille 2 : « les mobiles multimodaux » : leur mobilité est assez importante, au quotidien comme pour les vacances. Ils jonglent avec les possibilités offertes par chaque mode de transport. De fait, une bonne connexion aux réseaux de transport leur est nécessaire. Le plus souvent, ils cherchent à réduire le plus possible leur empreinte écologique en privilégiant des modes de déplacement peu polluants (transports collectifs, covoiturage, modes actifs).

Famille 3 : « les nomades multirésidentiels » : ils se caractérisent par une très

grande mobilité, à l'échelle européenne, voire mondiale. Cette mobilité s'organise autour de plusieurs points de chute (logement à soi, logement d'amis ou de membres de la famille...). Il s'agit généralement de personnes vivant seules ou de couples sans enfant, qui partagent la volonté de s'émanciper de certaines normes sociales et de maîtriser leur emploi du temps.

Etape 2 : les scénarios de diffusion des modes de vie

Pour chaque famille de mode de vie, une projection à l'horizon 2050 a été effectuée : à quoi ressembleraient la société et l'organisation des territoires si le mode de vie se généralisait à l'essentiel de la population ?

Le mode de vie « en proximité » peut correspondre à plusieurs scénarios. On peut distinguer deux grandes options :

a) une relocalisation des activités à l'échelle de communautés autonomes, voire autosuffisantes. Il y a une grande stabilité résidentielle au cours de la vie et les citoyens sont très impliqués dans la vie locale. Les particularismes géographiques sont remis en avant (climat, site, produits agricoles...). On se déplace très peu au quotidien et l'essentiel des biens de consommation sont produits localement, ils circulent peu. Si l'on part pendant les vacances, c'est généralement dans la région.

b) une forte spécialisation des quartiers, voire des villes et villages, en fonction des âges et du mode de vie : quartier des étudiants, quartier des personnes âgées, quartiers des travailleurs célibataires, quartier des familles... On déménage fréquemment au cours de la vie pour passer d'un quartier à l'autre, en fonction de l'évolution de sa situation, de ses aspirations, ou quand son lieu de travail change. On se déplace occasionnellement à l'échelle métropolitaine, pour accéder à d'autres activités que celles proposées par son lieu de vie ou pour voir des membres de sa famille par exemple. Cela nécessite le maintien d'infrastructures de transport à l'échelle métropolitaine. On est dans un modèle urbain assez proche de celui de la « métropole horizontale » (Paolo Vigano) : un modèle d'urbanisation diffuse basé sur une couverture assez équitable du territoire : il n'y a pas de hiérarchie territoriale, mais un réseau de petits centres, reliés par des transports collectifs. La circulation des objets est relativement intense : on consomme beaucoup de biens produits hors de son lieu de vie.

Quel que soit le scénario envisagé, des enjeux en termes de cohésion sociale ont été identifiés : risques d'entre soi et d'aggravation des inégalités territoriales et sociales, refus des autres façons de vivre (au nom de l'écologie notamment).
Le mode de vie « mobilité multimodale » peut correspondre à plusieurs scénarios :

a) la société « business as usual » : recherche constante de fluidification des déplacements grâce à des transports fiables, réguliers, confortables, bien coordonnés et rapides. La diffusion de la voiture autonome permet d'organiser facilement le covoiturage et l'autopartage . Des plateformes d'information et de planification des trajets et une tarification unique pour les différents services de transport (vélos et automobiles partagés, transports collectifs...) facilitent l'intermodalité. L'accélération des rythmes de vie se poursuit. La mobilité est une injonction, notamment dans la sphère professionnelle. La société est segmentée en personnes mobiles et peu mobiles, ces dernières étant considérées comme des citoyens de seconde catégorie.

b) la société du droit à la mobilité : on continue à bouger, mais autrement. Le rythme de vie et les déplacements sont davantage choisis qu'aujourd'hui. On travaille un peu moins et on gère son temps de façon plus autonome. Le télétravail est beaucoup plus développé qu'aujourd'hui. Ces évolutions permettent d'étaler les heures de pointes et ainsi de réduire la congestion des routes et la saturation des transports collectifs. Les systèmes de transport sont efficaces, rapides et confortables. Durant ses trajets, on peut être assis, dormir, travailler, discuter...

Dans les deux cas, un acteur ou un réseau d'acteurs bien coordonnés, privé ou public, gère l'ensemble du système de transport. Le covoiturage existe de manière informelle, sur de courtes distances, à partir d'une proximité résidentielle ou dans le travail. Le mode de vie se décline différemment en ville (avion, transports collectifs, covoiturage, autopartage, marche, vélo) que dans les espaces moins denses (transport à la demande, voiture électrique, vélo). Il semble peu crédible dans le rural isolé. Pour ces deux scénarios, des enjeux ont été identifiés en termes de congestion urbaine et de coût. La création et le maintien des infrastructures et des services nécessaires à ce mode de vie représentent des investissements importants. S'ils sont portés collectivement, cela représente une part notable des finances publiques ; s'ils sont portés par les utilisateurs, la question des inégalités d'accès aux services rapides et confortables peut se poser.
La généralisation du **mode de vie « nomade »** est rapidement apparue comme peu crédible : ce mode de vie est rendu possible par celui des sédentaires. Tous les individus pourraient être nomades pendant un moment de la vie, généralement (quelques années au début de l'âge adulte, mais parfois beaucoup plus longtemps par exemple).
Dans un scénario de diffusion du mode de vie, les infrastructures de transport sur de longues distances seraient maintenues, voire développées. Le droit évoluerait (systèmes des visas, accès à l'administration) et un statut de « nomade international » serait mis en place, avec une intégration dans les processus démocratiques de décision, un système de paiement des impôts.... Une économie de l'hospitalité des nomades se développerait. Des solutions de stockage (vêtements, courriers, matériel...) et des formes d'hébergement temporaires adaptées seraient proposées aux nomades contre des services rendus à l'échelle des immeubles, des lotissements ou des quartiers. Le développement d'Internet et la numérisation de nombreuses activités se poursuivraient (formations à distance, télétravail...).

Des enjeux ont été identifiés en termes de lutte contre le changement climatique (empreintes carbones élevées générées par l'utilisation intense de modes de transport rapides : avion, voiture, train à grande vitesse) et de distribution des compétences de mobilité, pour que l'accès à ce mode de vie ne soit pas restreint à une minorité favorisée.

Etape 3 : la réflexion sur la cohabitation des différents modes de vie

Enfin, une réflexion a été initiée sur les synergies et les points de tension entre les différentes familles de modes de vie. Il est apparu que chaque modèle avait des limites : en termes de possibilité de déploiement à l'ensemble de la population ou des territoires, en termes de risques sociaux ou environnementaux (renforcement des inégalités sociales, incapacité à lutter contre le changement climatique...), etc. **La complémentarité entre les**

incapable à lutter contre le changement climatique...), etc. **La complémentarité entre les différents modes de vie que ces limites pourrait permettre de dépasser ces limites.**

Les trois familles de modes de vie peuvent être envisagées comme trois échelles de vie emboîtées entre elles :

> les infrastructures du modèle « mobilité facilitée et propre » sont également utiles pour le mode de vie dans la proximité (recours ponctuel à des services de transport rapide, voyages à l'échelle régionale ou nationale...) et pour le mode de vie nomade (trajet d'un lieu de vie à un autre).
> l'existence des nomades facilite une circulation des idées et des objets à l'échelle mondiale, circulation qui peut bénéficier en particulier à ceux qui vivent en proximité.
> les nomades ont besoin des autres modes de vie pour être accueillis dans de bonnes conditions sur les différents territoires où ils s'installent, mais aussi pour garder des points d'attache stables.

En outre, la diversité des modes de vie est aussi une source de résilience face aux crises économiques et écologiques. Chaque mode de vie est vulnérable à certains chocs et résistant à d'autres. Selon les modes de vie, les vulnérabilités ne sont pas les mêmes, ce qui permet d'éviter un effondrement général en cas de choc. En cas de crise dans un domaine, la diversité de modes de vie pourrait permettre d'endiguer la contagion à d'autres pans de l'économie, de la société, du territoire. Elle pourrait également permettre de mettre en avant des solutions issues d'un des modes de vie existants.

Malgré ces complémentarités, **des points de tension ont également été identifiés** dans l'allocation de l'espace et des ressources économiques, dans les systèmes économiques et juridiques, dans les rythmes sociaux. Ces points de tension renvoient à des arbitrages à effectuer collectivement :

> dans le partage de l'espace et de la voirie : quel aménagement du territoire met-on en œuvre ? Quels modes de déplacement privilégie-t-on dans quels espaces?
> au plan financier : quelles infrastructures finance-t-on, à quelles échelles? Quelles innovations technologiques et/ou sociales soutient-on?
> en termes de rythmes sociaux : comment synchroniser les rythmes des trois familles de modes de vie ? Par exemple, sur quels rythmes organiser les transports et les services publics (école, administration...) ?

Aux yeux des participants de l'atelier, l'idéal serait que l'on puisse facilement passer, selon les moments de la vie, d'un mode de vie à un autre. Il faudrait éviter que chaque type de mode de vie se déploie dans un territoire distinct des autres, pour prévenir la formation de classes de modes de vie, avec des rapports de pouvoir et une dynamique de confrontation. Ainsi, pour que ces modes de vie puissent coexister, il faudrait trouver des formes urbaines ouvertes, permettant aux divers modes de vie de se déployer dans les mêmes espaces.

Pour le Forum Vies Mobiles, cet atelier exploratoire a confirmé l'intérêt de regarder de plus près les aspirations et les modes de vie actuels pour penser les systèmes de mobilité de demain. Il ne s'agit là que du lancement d'une démarche, qui reste à approfondir et consolider. Aussi, le Forum Vies Mobiles va continuer à explorer les aspirations en termes de modes de vies mobiles, dans des projets de recherche à venir.

Notes

(1) Nous remercions l'ensemble des participants :

Aurélie, Aline, Dorothée, Eric, Jean-Christophe, Kim, Thomas, Sonia, représentants de modes devie atypiques ; Cécile Desaunay, prospectiviste (Futuribles) ; Javier Caletrio, Rodolphe Dodier, Vincent Kaufmann, Catherine Morency, Luca Pattaroni, chercheurs spécialistes des modes de vie et/ou de la mobilité ; Clara Jullien, Maeva Rakotomanga, Cécile Terrié, alors étudiantes en Master 2 Aménagement et Urbanisme de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

---

[1] https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/rapport_final_enquete_modes_de_vie_et_mobilite_atypi

[2] http://owncloud.forumviesmobiles.org/index.php/s/eomuSZY6P0seByL

[3] https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/05/23/aspirations-liees-mobilite-et-aux-modes-vie-enquete-internationale-3240