



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 des modes de vie plus désirables et soutenables. Un atelier a été organisé avec des chercheurs, des militants citoyens ayant fait un choix de vie atypique en France, en Suisse ou en Belgique, pour débattre des perspectives des modes de vie mobiles ouvrent pour le futur. Découvrez le témoignage de ces défricheurs de modes de vie et les réflexions prospectives qui ont suivi. Autant de sources d'inspiration pour imaginer des mobilités futures 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 un groupe 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 con

modes de vie se déploient dans l'espace et le temps, de quelles aspirations ces modes de vie sont porteurs et 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 et ses aspirations - qu'il s'agisse de vivre en proximité, d'être en contact avec la nature au quotidien, de voyager toute 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-contraire, elle part partout et nulle part, sa maison tient dans un sac à dos. Elle vit entre bien-être et aventure...

[Cliquer pour découvrir](#)



(/recits-de-vies-mobiles/3458/aline-un-sac-sur-les-epaules)

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 famille dans Le Perche et ses amis à Nantes ou Londres. Tout ce dont elle...

[Cliquer pour découvrir](#)



(/recits-de-vies-mobiles/3459/aurelie-graphiste-mobile)

Dorothée, vélo-cargo à gogo

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

[Cliquer pour découvrir](#)

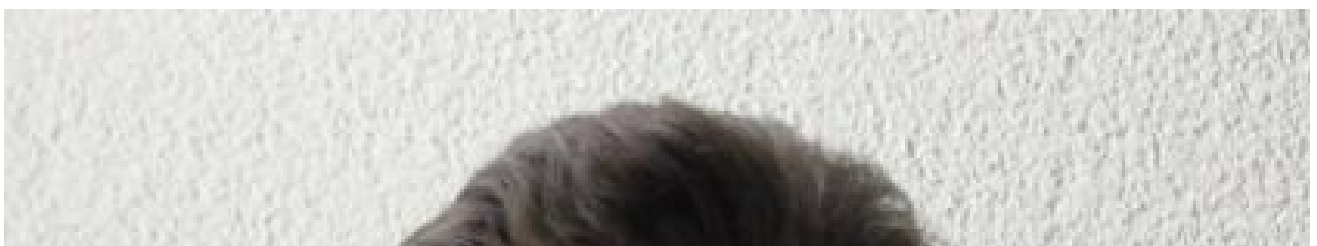


(/recits-de-vies-mobiles/3460/dorothee-velo-cargo-gogo)

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 personnel, entre vélo, train et véhicule de prêt ou de location. Il aime s...

[Cliquer pour découvrir](#)





(/recits-de-vies-mobiles/3461/eric-sans-voiture-fixe)

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. Un couple de ménages a fait le choix de vivre en proximité, dans un habitat participatif...

[Cliquer pour découvrir](#)





(/recits-de-vies-mobiles/3462/iris-et-geoffrey-vivre-en-eco-hameau)

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 gr
particularité : il fait ses trajets quotidiens en kayak et en vélo.

[Cliquer pour découvrir](#)





(/recits-de-vies-mobiles/3468/jean-christophe-un-kayak-dans-la-tete)

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 s'habiller et dort dans des camps qu'il construit au gré de ses déplacements. Il veu...

[Cliquez pour découvrir](#)





(/recits-de-vies-mobiles/3463/kim-redevenir-chasseur-cueilleur)

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 aménagée qui répondait à une envie de changer de rythme et de découvrir le ...

[Cliquez pour découvrir](#)





(/recits-de-vies-mobiles/3464/nadine-et-stephane-3-ans-en-camion-du-chili-au-canada)

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. effréné entre trains, hôtels et divers points de chute. Plusieurs mois par an, e...

[Cliquer pour découvrir](#)

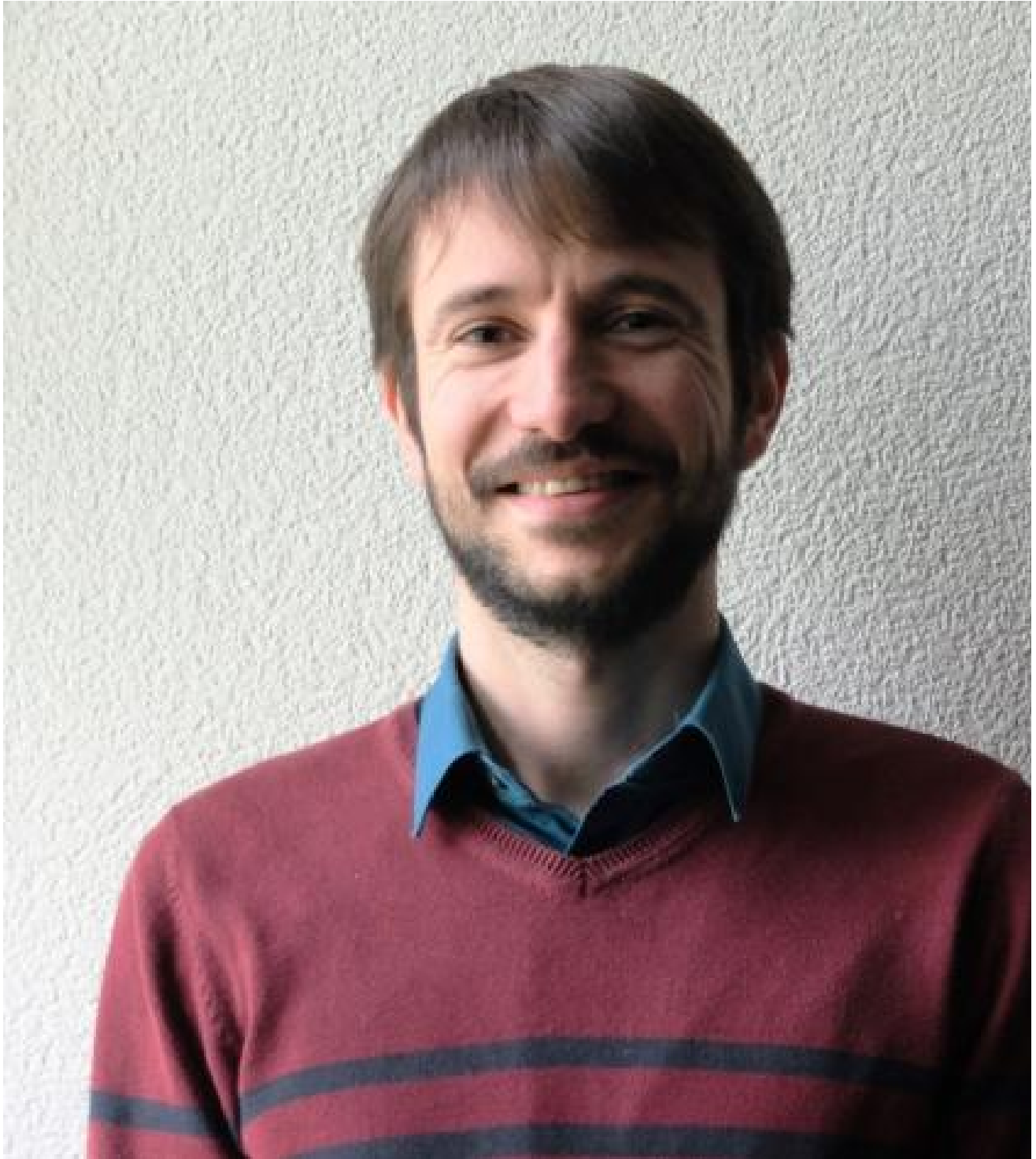


(/recits-de-vies-mobiles/3465/sonia-de-la-lenteur-au-sein-de-lhypermobilité)

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 énergétique décarbonée. Aujourd'hui, il milite dans plusieurs associations, s'es...

[Cliquer pour découvrir](#)



(/recits-de-vies-mobiles/3466/thomas-lenergie-tranquille)

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

MOBILITE O D E DE VIE

Sophie Daguzé
Clara Julien
Pauline Marchal
Maeva Rakotonanga
Cécile Terné

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 et de mobilités de demain. Pourraient-ils changer d'échelle dans le futur? Les valeurs et pratiques qui les sous-tendent trouvent-elles 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 projection à l'horizon que cela dessine pour le futur des mobilités à 2050 (France, Suisse, Belgique), réalisé par Futuribles et le Forum Vies Mobiles.



Etat des lieux des dynamiques d'évolution des modes de vie et perspectives à l'horizon 2050

France, Suisse, Belgique

Mars 2016



(<http://owncloud.forumviesmobiles.org/index.php/s/eomuSZY6P0seByL>)

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. Ils ont une préférence pour les modes actifs (vélo, marche, kayak...). Leur utilisation des technologies de l'informatique 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 week-ends. Ils jonglent avec les possibilités offertes par chaque mode de transport. De fait, une bonne connexion au réseau 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 nationale, européenne, voire mondiale. Cette mobilité s'organise autour de plusieurs points de chute (logement à Paris, à la campagne, chez des amis ou de membres de la famille...). Il s'agit généralement de personnes vivant seules ou de couples 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 les 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 familles :
 - a) une relocalisation des activités à l'échelle de communautés autonomes, voire autosuffisantes. Il y a une forte stabilité résidentielle au cours de la vie et les citoyens sont très impliqués dans la vie locale. Les particularités géographiques sont remis en avant (climat, site, produits agricoles...). On se déplace très peu au quotidien. 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 la 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 de sa famille par exemple. Cela nécessite le maintien d'infrastructures de transport à l'échelle métropolitaine 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 fluide, mais 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'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 permettrait 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 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 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 pointe et ainsi de réduire la congestion des routes et la saturation des transports collectifs. Les systèmes de transport 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 transport. Le covoiturage existe de manière informelle, sur de courtes distances, à partir d'une proximité géographique 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) qui 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 pression sur les finances publiques ; s'ils sont portés par les utilisateurs, la question des inégalités d'accès aux services confortables peut se poser.

- La généralisation du **mode de vie « nomade »** est rapidement apparue comme peu crédible : ce mode de vie rendu possible par celui des sédentaires. Tous les individus pourraient être nomades pendant un moment de leur 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 et un système de paiement des impôts... Une économie de l'hospitalité des nomades se développerait. Des services de stockage (vêtements, courriers, matériel...) et des formes d'hébergement temporaires adaptées seraient développés pour les 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...).

uniquement et la réalisation de nombreuses activités se poursuivraient (formations à distance, télétravail...).

Des enjeux ont été identifiés en termes de lutte contre le changement climatique (empreintes carbone 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 population 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, 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 différents modes de vie que ce mode de vie 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 de proximité (recours ponctuel à des services de transport rapide, voyages à l'échelle régionale ou nationale) et 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 profite 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 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 secteur, la diversité de modes de vie pourrait permettre d'endiguer la contagion à d'autres pans de l'économie, de la société ou 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 sociales soutient-on ?
- en termes de rythmes sociaux : comment synchroniser les rythmes des trois familles de modes de vie ? 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 pour prévenir la formation de classes de modes de vie, avec des rapports de pouvoir et une dynamique de cohabitation. Ainsi, pour que ces modes de vie puissent coexister, il faudrait trouver des formes urbaines ouvertes, permettant à 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 des modes de vie actuels pour penser les systèmes de mobilité de demain. Il ne s'agit là que du lancement d'une démarche

de vie actuels pour penser les systèmes de mobilité de demain. Il ne s'agit pas de s'arrêter à une analyse approfondie et consolider. Aussi, le Forum Vies Mobiles va continuer à explorer les aspirations en termes de mobilité, dans des projets de recherche à venir (<https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/05/23/aspirations-mobilite-et-aux-modes-vie-enquete-internationale-3240>).

Notes

① Nous remercions l'ensemble des participants :

Aurélie, Aline, Dorothée, Eric, Jean-Christophe, Kim, Thomas, Sonia, représentants de modes de vie atypique: Desauvay, prospectiviste (Futuribles) ; Javier Caletro, Rodolphe Dodier, Vincent Kaufmann, Catherine Morer Pattaroni, chercheurs spécialistes des modes de vie et/ou de la mobilité ; Clara Jullien, Maeva Rakotomanga, 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>