

Ethnologies

Célia Forget. *Vivre sur la route. Les nouveaux nomades nord-américains.* (Montréal, Liber, collection Carrefours anthropologiques, 2012, ISBN : 978-2-89578-372-5, 222p)

Pierre Bonte

Volume 35, numéro 1, 2013

URI : id.erudit.org/iderudit/1026457ar
<https://doi.org/10.7202/1026457ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Association Canadienne d'Ethnologie et de Folklore

ISSN 1481-5974 (imprimé)
1708-0401 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bonte, P. (2013). Célia Forget. *Vivre sur la route. Les nouveaux nomades nord-américains.* (Montréal, Liber, collection Carrefours anthropologiques, 2012, ISBN : 978-2-89578-372-5, 222p). *Ethnologies*, 35(1), 165–174. <https://doi.org/10.7202/1026457ar>

Tous droits réservés © Ethnologies, Université Laval, 2013

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne. [<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>]

Érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. www.erudit.org

COMPTES RENDUS / REVIEWS

Célia Forget. *Vivre sur la route. Les nouveaux nomades nord-américains*. (Montréal, Liber, collection Carrefours anthropologiques, 2012, ISBN : 978-2-89578-372-5, 222p)

L'ouvrage que vient de publier Célia Forget, issu d'une thèse dirigée dans le cadre d'une cotutelle des Universités de Provence (Aix-en-Provence) et Laval (Québec), traite d'un monde bien particulier, celui de populations non négligeables numériquement en Amérique du Nord (Canada et États-Unis) qui ont fait le choix d'un mode de vie conçu sous le signe de la mobilité à bord de leurs véhicules aménagés, significativement appelés « véhicules récréatifs ». On les désigne comme des RVistes et une image forte, qu'il nous faudra réexaminer, les inscrit parfois dans les grandes traditions américaines de déplacement des populations, des pionniers déplaçant les frontières du Far West aux hippies, en passant par les hobos dont la légende s'élaborera avec les chantiers de construction des chemins de fer, et les beatniks... Cette image, s'agissant des RVistes, reste cependant floue et n'a pas suscité de talents littéraires, tels ceux des Steinbeck, Kerouac et autres, qui illustrent ces mythes de l'errance et du vagabondage, contraints ou choisis.

La recherche effectuée par Célia Forget n'en est que plus novatrice, menée à l'occasion d'un « terrain » véritablement ethnologique qui lui a fait partager la vie d'un certain nombre de ces adeptes de nouveaux choix de mobilité, dérivés des pratiques déjà anciennes de *mobile homes* déplaçables, de camping estival associé aux vacances, de vie professionnelle itinérante (routiers, saisonniers, représentants, etc.), qui ont investi le monde de la route avec la généralisation et la démocratisation de la possession et de l'usage de l'automobile. Cette observation participante dans la longue durée a contribué à la production de fines études ethnographiques qui révèlent

les convergences, mais aussi l'hétérogénéité de cette population dont le nombre va croissant avec son vieillissement tendanciel et l'accroissement du nombre des retraités.

La richesse de l'ouvrage réside d'abord dans cette précision des données ethnographiques et dans l'intérêt de leur interprétation pour caractériser un groupe, répétons-le, profondément hétérogène. Faute de pouvoir rendre compte ici de l'ensemble de ces données, nous en retiendrons quelques exemples privilégiant les points qui nous apparaissent les plus importants. Le chapitre 2 est ainsi consacré au « véhicule récréatif », artefact central dans sa dimension de « chez-soi », mais infiniment déplaçable, qui perpétue immédiatement les différences situationnelles et statutaires de leurs propriétaires, ainsi que les choix de mobilité. Le chapitre 3 cerne l'espace continental des parcours en soulignant la forte différenciation induite par les saisons et la descente massive annuelle des RVistes du nord vers les régions plus méridionales et ensoleillées de Floride, d'Arizona ou encore de Californie. Ces itinéraires sont en fait assez strictement codés par les choix de stationnement qui sont plutôt recherchés sur les autoroutes, les stations-service routières fréquentées par les camions et les aires des grands magasins (la chaîne Walmart en particulier) qui offrent des facilités d'installation à des prix réduits. Mais ces itinéraires ont aussi leurs objectifs plus ou moins temporaires (chapitre 4), des points de fixation plus ou moins longs, généralement connus des RVistes et où la plupart effectuent des séjours réguliers. Ceux-ci ne remettent pas en cause le choix de mobilité qui conditionne plus généralement le mode de vie caractérisé par le détachement vis-à-vis d'un certain nombre d'objets culturels matériels qui donnent sa signification à la vie sédentaire, à l'idéal anglo-saxon du *home* et, même si ce chez-soi en définitive sous cette forme sélective continue à être une référence, par le déracinement qu'implique aussi son déplacement périodique en des lieux différents.

Les chapitres 5 et 6, peut-être les plus éclairants, mettent en évidence deux pôles entre lesquels se distribuent les choix de déplacement et les conditions du parcours. Même s'ils se défendent d'être des campeurs, en opposant leur liberté de choix s'exerçant dans un temps qui n'est pas défini comme celui des vacances, ainsi que leur capacité à remettre en question leur installation, nombre de RVistes fréquentent régulièrement, souvent de manière saisonnière,

des terrains organisés pour accueillir les campeurs, sous la tente ou en RV (chapitre 5). Leurs choix sont alors conditionnés, d'abord, par leur capacité financière d'accès aux prestations plus ou moins importantes qui leur sont fournies. Ils supposent une organisation préalable qui contribue à renouveler la régularité des séjours, par exemple les réservations qui doivent être faites longtemps à l'avance.

Une autre catégorie est caractérisée par une mobilité plus active et qui est dominée par la référence symbolique au désert comme lieu d'achèvement de l'idéal de marginalité normative qui l'accompagne souvent (chapitre 6). C'est au sein de cette catégorie que l'on trouve en majorité les RVistes *full-timers* qui insistent plus précisément sur la liberté que leur permet cette mobilité, voire revendiquent un certain idéal d'égalité que favorise le partage des contraintes plus fortes qu'induit le séjour dans les camps situés dans ce milieu désertique. En exemple, on peut nommer le célèbre et très fréquenté Quartzite, qui offre une version rustique des terrains de Floride, ou, en bas de l'échelle, les zones de stationnement non aménagées de Slab City où cette marginalité plus grande encore est considérée comme dangereuse par certains RVistes.

On peut regretter que l'auteure n'ait développé des analyses plus approfondies de ces données qu'au seul chapitre 7 et dans la courte conclusion qui le suit. Revenant sur ces développements finaux et sur des esquisses d'analyse inscrites dans le corps du texte, nous nous permettrons, à ce moment de notre compte rendu, de ne pas la suivre exactement, mais de soulever quelques questions d'ordre plus général que nous inspire notre lecture de l'ouvrage. Il s'agit en fait de questions simples.

Quelles références identitaires permettent à ce groupe de se définir, comme se sont définis dans de véritables légendes modernes les pionniers ou les hippies par exemple ?

Cela a-t-il un sens de parler de (nouveaux) « nomades » comme le fait l'auteure dès le titre qu'elle a retenu ?

Dans le contexte moderne de globalisation culturelle quelles significations recouvre ce partage d'un choix de mobilité, fortement opposé à la vie sédentaire, par une population qui présente par ailleurs

des traits d'hétérogénéité manifestes et une insertion incontestable dans la société nord-américaine contemporaine ?

S'agissant de la première question, on constate que la dénomination RVistes, dont on aurait aimé qu'elle soit contextuellement analysée dans ses éventuelles fonctions identitaires locales, n'est pas fortement identifiée par des traits partagés par ceux qui possèdent ce moyen de déplacement et se représentent, semble-t-il en première analyse, comme une catégorie de consommateurs de biens et de sens. Les données rassemblées par Célia Forget ne témoignent pas, d'une part, d'un fort sentiment d'appartenance communautaire et d'identité culturelle que l'on attribuera ou que revendiquaient les « pionniers » ou les « beatniks » ; elles se constituent, d'autre part, en opposition à d'autres identités que refusent les intéressés. Ainsi, ils ne se considèrent pas comme des « touristes » qui consomment les voyages auxquels ils consacrent un temps précis (vacances, retraite). Ils ne sont pas non plus des « campeurs » qui reviennent nécessairement à leur vie sédentaire et dont ils se distinguent par la revendication de « liberté » qu'ils assument en renonçant à certains types de possession matérielle et en acceptant un certain degré de « déracinement ». Ils ne partagent pas non plus les représentations symboliques de leurs « précurseurs » à travers le continent nord-américain et ils n'apparaissent pas comme des créateurs de mythes semblables, même s'il existe quelques convergences, en réponse à des attentes religieuses (pèlerinages) ou en référence à la symbolique du désert, sur laquelle nous reviendrons. Une certaine identification existe par ailleurs, au Canada du moins, avec les « gens du voyage », gitans ou bohémiens, sans assumer les stéréotypes négatifs qui leur sont aussi appliqués.

À cette relative absence d'une identité partagée, le chercheur sera tenté de compenser en proposant ses propres classements. Célia Forget évoque au Québec l'usage du terme « itinérance » pour finalement se résoudre à mettre en avant celui de nomadisme et en évoquant dans le titre de l'ouvrage de « nouveaux nomades ».

Peut-on parler de « nomades » pour désigner ceux qui pratiquent ce mode de vie, ceux qui ont fait le choix de cette mobilité ? Utilisent-ils d'ailleurs eux-mêmes cette appellation ? Nous aurions à vrai dire mauvaise grâce à en juger trop rapidement de manière négative ayant nous-même classé des populations de ce type parmi

les « derniers nomades » auxquels nous avons consacré une étude (Bonte : 2004). Sous certains angles de l'analyse, cette convergence des traits caractérisant ces « nouveaux nomades » avec ceux repérables dans les grandes civilisations nomades de chasseurs-collecteurs ou de pasteurs en particulier, est loin d'être de fait dépourvue de sens. C'est le cas des traits de morphologie sociale. La distinction entre les modes de vie sédentaires semi-nomades, sous forme de transhumances régulières en particulier, et nomades proprement dit, associés à l'usage d'un habitat mobile, s'impose dans un cas comme dans l'autre. Ces différences sont liées à des modes d'exploitation des ressources qui présentent une dimension collective, mais sont appropriés par des groupes plus restreints (bandes de chasseurs-collecteurs, campements pastoraux). Le fait qu'il s'agisse de ressources productives dans le nomadisme historique classique ou de la consommation de biens culturels spatialement dispersés chez les « nouveaux nomades » ne modifie pas fondamentalement ces traits morphologiques, mais relève de significations bien différentes. Pour simplifier l'argumentaire, je me référerai à distinction établie par Louis Dumont entre sociétés holistes et individualisme moderne (Dumont : 1983).

Les sociétés nomades auxquels se réfèrent le plus souvent les travaux anthropologiques ont une dimension holiste qui donne sens à leur organisation sociale. Dans l'ouest saharien, chez les Maures et les Touaregs, cette morphologie oppose des espaces bien distincts : la *sahra*, zone vide, dangereuse pour les hommes qui l'affronte et peuplée par les *jinn*, la *badiya*, espace domestiqué par les hommes qui le parcourent et en exploitent les ressources végétales et hydriques, et la *khayma*, tente-famille, univers féminin qui résume le cosmos dans son organisation et son utilisation. Les variations saisonnières au sein de ces sociétés, analysées par Marcel Mauss dans le cas des Inuits (Mauss : 1997), s'inscrivent dans ces représentations holistes par les rites calendaires et les agrégations festives qui concernent ici la saison des pluies, période de la cure salée et des mariages.

Ces variations saisonnières se retrouvent formellement chez les RVistes, mais avec des significations bien différentes et dans le cadre de pratiques qui mettent en avant les traits d'individualisme que Louis Dumont associe à nos sociétés modernes. Elles en révèlent les formes les plus radicales, à l'heure de la globalisation qui remet en

question de manière plus générale la territorialisation des faits sociaux et culturels, la notion de local et, dans ce cas, celle de sédentarité.

Les imprévus du terrain m'ont fait découvrir récemment, au Sahara occidental sous gouvernance marocaine, des faits proches de ceux décrits par Célia Forget dans le cadre du continent nord-américain. Entre Dakhla et Tantan, sur plus de 1000 kilomètres, la côte atlantique de cette partie du Sahara est en hiver occupée par des milliers de « caravanes » et surtout de *camping-cars* (termes usités en France), qui sont dispersés le long de l'Océan, mobilisant les sites les plus spectaculaires, et faisant l'objet de regroupements plus importants dans la presqu'île « touristique » de Dakhla en particulier.

Ces mouvements hivernaux de populations originaires de différents pays européens ont pris de l'ampleur ces dernières années avec l'amélioration du réseau routier côtier et la relative sécurité qu'assure la présence marocaine. Quelques entretiens, qui ne remplacent pas une étude plus détaillée qui reste à faire, révèlent qu'il s'agit d'un phénomène qui concerne des populations européennes de plus en plus nombreuses, en majorité des retraités à la recherche des dépaysements du voyage, de l'aventure sous contrôle dans le désert, et d'un changement de modes de vie sous le signe de la mobilité et de la liberté qu'elle apporte. L'argument économique est aussi fortement mis en avant, comme dans le cas de l'achat de résidences par des retraités toujours au Maroc (Marrakech et Essaouira), le séjour, étant donné le pouvoir d'achat de l'euro, revenant peu cher et permettant d'économiser sur les frais qu'aurait entraînés le coût de l'énergie pour affronter les saisons plus froides en Europe. Ces migrations, en grande partie saisonnières, commencent à avoir certaines retombées sur l'économie locale, bien moindre cependant, que l'installation sédentaire des retraités européens, génératrices d'emplois à domicile recherchés pour des raisons de confort et de santé.

C'est en ayant à l'esprit cette expérience trop rapide d'un autre terrain que nous tenterons, pour conclure, d'approfondir l'analyse des significations de cette adoption de la mobilité par des populations, que, ni leurs situations antérieures ni leur projection dans un avenir identitaire pratiquement absente et ne traduisant pas une convergence des intérêts communautaires — comme le remarque justement Célia

Forget à propos de la « sortie » de la mobilité – ne prédisposaient clairement à ce choix.

Les données présentées par l'auteure soulignent, parfois un peu en creux plus que de manière explicite, que le phénomène RViste s'inscrit clairement dans la culture globalisée dominante. S'il présente une spécificité certaine, il peut aussi être rapproché d'autres phénomènes qui impliquent des sous-cultures de la route avec leurs rites et leurs regroupements. Nous l'avons relevé à propos des mouvements européens vers le Maghreb et le Sahara. On pourrait aussi évoquer les grands rassemblements montagnards de camping-cars à l'occasion du Tour de France par exemple, etc.

L'organisation RViste nord-américaine s'inscrit dans des réseaux sociaux et commerciaux efficaces qu'énumère au fil des pages Célia Forget, elle accompagne les parcours personnels, gère les situations administratives, les stationnements et les occupations, etc. Elle obéit aussi à des impératifs économiques, marchands en particulier. Si ce choix de mobilité impose un certain dépouillement de la culture matérielle domestique, les intérêts économiques sont visibles dans l'investissement que représentent les véhicules, de classe et de coût financier très variables – marché important si on note que dans ces deux pays un foyer sur douze dispose d'un véhicule de ce type – mais aussi dans l'utilisation, compensant les déficits de sociabilité, des nouvelles technologies de communication, etc. Les différences statutaires apparaissent clairement dans l'exercice de cette mobilité. Cependant, il ne s'agit pas seulement de retraités ou de rentiers mais aussi de personnes qui sont obligées d'exercer des activités professionnelles, souvent saisonnières, pour financer ce mode de vie qui nécessite de disposer de revenus réguliers (aux investissements initiaux s'ajoutent les charges importantes que représentent les frais de transport par exemple).

Les charges qui accompagnent le choix de ce mode de vie sont, dans les discours des intéressés rapportés par Célia Forget, essentiellement compensées par la liberté qu'il apporterait. Ce choix de liberté n'est pas cependant exempt de contraintes que reconnaissent les personnes interrogées. Il implique en particulier une évolution des formes de sociabilité, en particulier dans un domaine où elles répondent aux valeurs les plus prégnantes de la société nord-américaine : celui

des valeurs familiales. Le constat est souvent effectué et parfois regretté, tout en essayant de trouver des compromis qui permettent (visites périodiques et saisonnières, technologies de communication moderne, etc.) de maintenir ces relations familiales. La nécessité de ces compromis, auxquelles échappent une partie des RVistes – célibataires, couples avec des enfants plus jeunes, etc. – contribue peut être à expliquer un trait qui apparaît souvent dans le texte de l'ouvrage : le relatif déficit des relations communautaires nouvelles dont on pourrait attendre qu'elles accompagnent ce mode de vie partagé. Ces communautés, autres valeurs importantes de la société nord-américaine, apparaissent souvent transitoires, n'impliquant que des relations épisodiques et qui préservent l'intimité du « chez-soi », du home, dont les portes restent généralement fermées, en contradiction avec la contiguïté des VR au sein des camps et des lieux de stationnement.

Ce trait est sans doute à rapprocher des traits d'individualisme affirmé qui se traduisent en particulier à propos de ce point sensible qu'est la transgression des rôles familiaux, conçue comme une conséquence assumée de ces choix de mode de vie : celle des rôles de grands-parents, la participation aux manifestations de sociabilité familiale festive à l'occasion de Noël, *Thanksgiving*, etc. L'objectif de cette liberté est généralement considéré et affirmé comme la légitime recherche d'un hédonisme qui apparaît comme un choix individuel, ou de couple, s'exerçant au détriment de ces autres rôles sociaux. L'éclatement de la cellule familiale est un risque, que l'on tente certes de limiter, mais qui correspond à l'évolution des rapports de solidarité fondés sur la filiation.

Le phénomène présente en fait une certaine généralité. Le vieillissement de la population aboutit à la constitution d'une classe de population de plus en plus importante qui estime avoir rempli ses fonctions sociales d'élevage et d'éducation des enfants, mais qui dispose encore des moyens physiques, psychologiques et financiers pour poursuivre des objectifs plus personnels, vivre sa vie sans avoir besoin par ailleurs de l'assistance de leur descendance.

L'hétérogénéité des situations et des comportements personnels à l'origine du choix de ce mode de vie mobile que nous soulignons dès le départ de cette recension trouve aussi là l'une de ses explications.

Une partie des RVistes apparaît cependant avoir choisi cette vie de déplacement pour d'autres raisons, en se référant à d'autres choix éthiques et idéologiques. Ceux-ci s'observent surtout, semble-t-il, chez les RVistes *full-timers* et se retrouvent plus particulièrement parmi ceux qui choisissent le plus régulièrement les stationnements dans le désert. C'est moins cependant le mythe du désert, quasi religieux à travers les références bibliques, l'évocation de l'ascétisme et de la solitude dans des paysages minéraux dépouillés à l'extrême, tel qu'il justifie l'attrance des Européens pour le Sahara, qui semble alors prévaloir (cf. Bonte : 2009-2010), que l'inscription aux marges, soulignée par la situation du camp de Slab City aux périphéries d'un terrain militaire ! La dépossession matérielle, accentuée par une vie dépourvue des moyens habituels de confort apparaît, dans une certaine tradition nord-américaine, comme la promotion d'un idéal d'égalité restaurant des valeurs anciennes de cette tradition auxquelles répondaient déjà les formes précédentes de mobilité spatiale qui ont marqué l'histoire du peuplement de ce continent.

L'ouvrage de Célia Forget, outre le fait qu'il aborde des terrains inconnus, l'attention des chercheurs s'étant portée plutôt sur les « gens du voyage » et leurs traditions, voire sur des groupes tels que les SDF ou des formes antérieures d'« errance » ou de « vagabondage », soulève des questions importantes qui interpellent l'anthropologue sur les formes sociales et culturelles nouvelles qui apparaissent avec la globalisation contemporaine. Le choix d'une présentation ethnographique des faits que l'auteure a longuement observés est une contribution notable à l'ouverture de ces recherches nouvelles, même si l'on peut regretter que certaines de ces questions n'aient pas été posées explicitement. Nous nous sommes permis une relecture de l'ouvrage qui leur donne leur place dans l'analyse. On ne peut en définitive que souhaiter de nouvelles recherches sur des phénomènes du même ordre qui élargiraient et permettraient sans nul doute d'approfondir l'étude engagée.

Pierre Bonte

*Directeur de recherche émérite au CNRS
Laboratoire d'anthropologie sociale, Collège de France, Paris*

Références

- Bonte, Pierre, 2009-2010, « 'La Sorbonne du désert'. La production de l'authenticité culturelle dans le cadre du tourisme saharien », dans Katia Boissevain (dir.), *Maghreb et Sciences sociales 2009-2010. Socio-anthropologie de l'image au Maghreb. I. Nouveaux Usages touristiques de la culture religieuse*, Paris, L'Harmattan-Institut de recherche sur le Maghreb contemporain : 89-102
- Bonte, Pierre, 2004, *Les derniers nomades*, Paris, Editions Solar.
- Dumont Louis, 1983, *Essai sur l'individualisme. Une perspective anthropologique sur l'idéologie moderne*, Paris, Le Seuil.
- Mauss, Marcel, 1997, (1905-1904), «Essai sur les variations saisonnières des sociétés eskimos. Étude de morphologie sociale», dans *L'Année sociologique*, Paris, PUF : 387-478.

Habib Saidi et Sylvie Sagnes (dir.). *Capitales et patrimoines à l'heure de la globalisation*. (Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2013. Pp. 426. ISBN 978-2763797557)

La question de la capitale, forme territorialisée du pouvoir d'un État et lieu de concentration des divers pouvoirs (économique, politique, culturel), est un objet scientifique peu exploité, notamment en contexte de mondialisation, lequel privilégie le processus de métropolisation des villes et leur mise en réseau, permettant ainsi d'échapper à l'emprise des États. Au moment où cette mondialisation portée par les marchés (économique et financier) et les métropoles impose ses règles aux États et à leurs capitales, l'ouvrage *Capitales et patrimoines à l'heure de la globalisation*, sous la direction de Habib Saidi et Sylvie Sagnes, fruit d'un colloque international, redonne sa place à la question de la capitale en observant l'interaction capitale-patrimoine dans l'affirmation d'un État. L'ouvrage présente de façon remarquable cette interaction dans une perspective anthropologique, mais sans déroger à une multidisciplinarité nécessaire pour comprendre cette dynamique. Il s'ouvre sur une mise en contexte de la problématique suivie de trois parties consacrées à l'analyse de cas de capitales.