

Habiter comme un camping-cariste : de l'art d'être mobile et de stationner au quotidien

Living as tourist in motorhome: the art to be mobile and to park daily

Rodolphe Dodier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/tourisme/1579>

DOI : 10.4000/tourisme.1579

ISSN : 2492-7503

Éditeur

Éditions touristiques européennes

Référence électronique

Rodolphe Dodier, « Habiter comme un camping-cariste : de l'art d'être mobile et de stationner au quotidien », *Mondes du Tourisme* [En ligne], 14 | 2018, mis en ligne le 30 juin 2018, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/tourisme/1579> ; DOI : 10.4000/tourisme.1579

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.



Mondes du tourisme est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Habiter comme un camping-cariste : de l'art d'être mobile et de stationner au quotidien

Living as tourist in motorhome: the art to be mobile and to park daily

Rodolphe Dodier

Introduction

- 1 Les groupes sociaux sont aujourd'hui de plus en plus délimités par des pratiques sociales spécifiques, en particulier par la mobilité qui apparaît comme une « nouvelle frontière » pour les sciences sociales (Urry, 2005). Les camping-caristes formeraient-ils alors l'un de ces groupes sociaux ? Se caractérisent-ils à la fois par une manière spécifique de faire du tourisme et par une nouvelle manière d'habiter ? Le terme « camping-caristes » s'entend ici au sens de touristes utilisant un camping-car ou un fourgon aménagé, à la fois pour se déplacer et pour résider au moins une nuit hors du domicile. Les travaux de synthèse sur ce sujet sont peu nombreux ou portent plus sur le modèle nord-américain (Forget, 2012) que sur les espaces européens. En France, les travaux sur l'habitat mobile (Le Marchand, 2011) s'intéressent aux actifs, souvent intérimaires, qui utilisent ces formes d'hébergement dans le cadre de leur travail et non aux pratiques touristiques. La question peut toutefois être abordée en se focalisant sur l'interface entre les travaux fondamentaux sur l'habiter contemporain (Lazzarotti, 2006) et les approches plus pragmatiques sur les modes d'habiter (Mathieu, 2012). La principale hypothèse de transformation de l'habiter contemporain est celle de la montée de l'habiter polytopique (Stock, 2006). La multiplication des lieux de résidence, l'intense mobilité quotidienne ou de tourisme semblent conduire à l'émergence d'un nouveau modèle d'habiter, que pourraient illustrer les pratiques des camping-caristes.
- 2 Travailler sur l'habiter ou sur les modes d'habiter est ainsi une nouvelle manière de travailler sur les inégalités socio-spatiales. De nouveaux plans de différenciation sociale se surimposent à ceux issus du fonctionnement des sociétés fordistes, différenciations

sociodémographiques selon l'âge ou socio-économiques selon le revenu ou la position dans le travail (Murdie, 1968), et du fonctionnement des sociétés postfordistes, nouveaux types de ménages, différenciations socioéconomiques selon la position sur le marché du travail, rôle renouvelé de l'appartenance communautaire (Scott et Soja, 1996), qui restent toutes valides. Toutefois, dans la période contemporaine, de nouvelles différenciations directement liées à l'espace semblent émerger, ayant trait à la maîtrise des métriques, des distances, des différents modes de transport, des manières d'être en mobilité, etc. Le tout forme sinon un capital spatial (Cailly, 2007 ; Lussault, 2007), du moins un ensemble de compétences fortement clivant.

- 3 S'intéresser aux touristes en camping-car permet de décentrer le point de vue, en considérant le véhicule comme un domicile mobile et non en se focalisant sur le domicile fixe. Cet exemple permet de comprendre comment fonctionne la mise en place des pratiques spatiales des camping-caristes et, au-delà de ce groupe social, de l'ensemble des individus. Quelles sont les stratégies de déplacement et de stationnement, à l'échelle de la personne, du couple ou de la famille ? Les individus construisent-ils des routines comportementales afin de trouver leur place, au sens littéral comme symbolique du terme ? Comment interagissent-ils avec les pratiques spatiales d'autres camping-caristes ou avec les postures différenciées des riverains ? Quelles sont les formes d'appropriation de l'espace mises en place par le groupe social des camping-caristes ou par les autres groupes sociaux présents ? Quelles sont les formes de régulation mises en place par les pouvoirs publics ? En répondant à ces questions, le but de ce travail encore exploratoire est bien de comprendre les transformations contemporaines des modes d'habiter.
- 4 Au sein du groupe social des camping-caristes, les pratiques concrètes de stationnement ont fortement évoluées ces dernières années, sous l'influence combinée d'une pression touristique plus forte, de l'apparition de nouveaux comportements et de la mise en place de véritables politiques publiques autour de cette question. Les individus acquièrent de nouvelles compétences spatiales dans l'art de stationner au quotidien, en se confrontant à l'Autre, à d'autres valeurs, à des représentations divergentes, à des normes contraignantes ou à des aménagements. Les modes d'habiter qui en découlent sont de plus en plus divers, basés sur des formes d'itinérance variées, du séjour touristique classique au nomadisme contemporain.

1. Questionnements autour de l'habiter contemporain

- 5 La notion d'habiter est devenue, au fil des ans, un concept clef des sciences sociales francophones, permettant un véritable dialogue interdisciplinaire autour d'une question centrale, celle des changements des modes de vie contemporains au sein d'une société d'individus mobiles (Stock, 2004). Plusieurs acceptions du terme coexistent : résider, être-là-au-Monde-qui-est, agir spatialement dans le contexte du quotidien... Dans ce travail, une approche pragmatique, centrée sur les modes d'habiter, sera privilégiée, en considérant le camping-car comme la base d'un habiter mobile.

1.1 Habiter et modes d'habiter

- 6 Les différentes acceptions du concept d'habiter peuvent être regroupées en trois pôles plus ou moins distincts. Le premier consiste à lui donner le sens étroit de résider, comme dans la définition donnée dans le *Dictionnaire de l'habitat et du logement* : « fait de rester

dans un lieu donné et d'occuper une demeure » (Ségaud *et al.*, 2003). L'analyse est alors centrée sur les pratiques du domicile, notamment en étudiant la manière qu'ont les individus d'occuper leur logement, la répartition des rôles et de l'espace entre les membres du ménage, etc. (Arbonville, 1998). Cette approche restrictive est moins courante à l'heure actuelle mais est intégrée à de nombreux travaux portant sur les modes d'habiter.

- 7 Un deuxième sens, beaucoup plus théorique et philosophique, est inspiré du *Dasein* de Heidegger, ce qu'André-Frédéric Hoyaux (2003) traduit par l'expression « être-là-au-monde-qui-est ». Cela permet d'insister sur le fait que les individus habitent l'ensemble de l'espace, donc le Monde (Lazzarotti, 2014), se placent par rapport aux autres (Lussault, 2009) et se pensent comme tels (Hoyaux, 2015). Il s'agit donc d'analyser la condition géographique des individus (Lazzarotti, 2006) par des approches empiriques basées sur un faible nombre d'individus, mais qui permettent de construire une véritable approche ontologique de l'habiter contemporain.
- 8 Enfin, une dernière acception se focalise sur l'ensemble des pratiques spatiales ordinaires, celles de la géographie du quotidien (Di Méo, 1999) des individus. Cette forme d'habiter regroupe à la fois la manière d'habiter son logement, au sens étroit de résider, les pratiques spatiales qui sont indispensables à l'insertion matérielle de l'individu dans la société et plusieurs dimensions symboliques du rapport à l'espace (Dodier *et al.*, 2012). Les pratiques spatiales sont généralement organisées à partir d'un centre, qui est le lieu de résidence, et permettent à l'individu de s'insérer dans des groupes sociaux et de trouver une place dans la société. Elles sont engendrées par la survie biologique (se nourrir, dormir, etc.), la reproduction sociale (travailler, consommer, loger sa famille, se déplacer) ou la réalisation de soi (relations sociales, besoins récréatifs, aspiration à la connaissance ou à la culture, etc.). Des besoins variés s'expriment donc au quotidien et les individus habitent l'espace à travers ces pratiques spatiales ordinaires mais aussi en l'investissant, en se l'appropriant, en le prenant éventuellement comme référent identitaire.
- 9 Dans ce dernier cas, le concept d'habiter s'inscrit dans la filiation de deux autres concepts géographiques plus anciens, l'espace vécu (Frémont, 1976) et la territorialité (Raffestin, 1986). Le premier insistait déjà sur l'articulation dialectique entre les pratiques concrètes et les dimensions symboliques de l'espace. Le second a permis de mieux articuler les dimensions individuelle (la territorialité habitante) et collective, qui fait de certains espaces des territoires appropriés et des référents identitaires. L'utilisation du verbe habiter permet désormais de promouvoir clairement une approche actorielle (Lévy, 1999), à la fois individuelle et collective, mais également de ne pas se restreindre à la forme spatiale du territoire, celle-ci n'étant qu'un possible au même titre que le lieu (et notamment les « hauts lieux », qui jouent un rôle déterminant dans les dimensions symboliques du tourisme) et le réseau.
- 10 Dans ce cadre, de nombreux travaux se situent dans une approche pragmatique qui consiste à décrypter les modes d'habiter (Léger, 1998), c'est-à-dire les manières de faire dans et avec l'espace, les arts de faire et les ruses inventées au quotidien (de Certeau, 1980), les routines (Giddens, 1987) et les stratégies spatiales mises en place.
- 11 S'intéresser aux camping-caristes permet à la fois d'aborder la question de la manière dont les individus habitent l'espace en tant que touristes, mais aussi de progresser plus globalement sur le concept d'habiter en considérant le camping-car comme un domicile en lui-même mobile. Les modes d'habiter des campings-caristes se caractérisent par une

pratique intense de la mobilité, une mobilité hybride proche des mobilités résidentielles dans son ampleur spatiale¹ mais se déployant sur des temporalités quotidiennes. Cette situation brouille l'effet des référents temporels et spatiaux habituels, permettant des mobilités résidentielles quotidiennes tout en ayant une stabilité de la configuration interne du logement et des mobilités quotidiennes ordinaires, liées aux pratiques de chalandise ou de loisirs, qui se font en transportant son domicile. L'objectif est donc à la fois d'apporter de nouveaux éclairages sur l'habiter des touristes (Stock, 2005) et sur l'habiter contemporain dans un monde d'individus mobiles.

1.2 Une méthodologie compréhensive

- 12 Pour traiter cette question, la méthodologie utilisée se fonde sur le croisement de quatre grands ensembles de sources dans une démarche qualitative et compréhensive. Le but est de comprendre quels sont les ressorts de l'action des différentes personnes interrogées, pour observer les variations interindividuelles mais aussi la dimension sociale, conflictuelle ou non, qui est sous-jacente. L'accent est mis, dans les observations et les entretiens, non seulement sur les pratiques, les comportements, les stratégies, les routines des personnes, mais aussi sur la façon dont l'appartenance sociale, les références, les valeurs et les représentations façonnent ces comportements.
- 13 La première source est liée à la pratique ancienne du camping-car par l'auteur, d'abord avec un fourgon aménagé, de 1989 à 1996, puis avec un modèle familial à « capucine »², de 1996 à 2012. La pratique de l'activité a conduit le chercheur en sciences sociales à se poser des questions sur les modes de stationnement utilisés par différents types de camping-caristes. L'intérêt de l'observation de cette pratique, à composante spatiale forte, s'est exprimé dès le milieu des années 1990 au sein du laboratoire ESO (programme « Nouvelles pratiques spatiales »). Dans ce cadre, l'observation est devenue plus rigoureuse, sous la forme de la réalisation de croquis (sur le remplissage d'un parking de stationnement par exemple), de la tenue partielle d'un journal de bord, de photographies et du recueil des éléments les plus saillants. Ces années d'observation participante (Arborio et Fournier, 1999) font de cette source une base indispensable pour l'analyse. Le fait d'avoir renoncé à cette pratique nous a permis de prendre de la distance vis-à-vis de l'objet en tant qu'acteur individuel, afin de ne le voir désormais que par le regard du chercheur.
- 14 La deuxième source est également liée à cette pratique, en l'occurrence à des stratégies pour désamorcer d'éventuels conflits. Lorsque le lieu de stationnement était proche d'une habitation, l'auteur a pris l'habitude d'engager la conversation avec les riverains pour demander l'autorisation de stationner, même s'il n'en avait pas besoin. Le recueil des réactions n'a pas été systématique, mais les matériaux récoltés (une cinquantaine de situations sur une période de sept ans) forment un bon échantillon de la variété des interactions sociales engagées, même si les situations de conflit fort sont peu nombreuses puisque la méthode tend justement à les désamorcer.
- 15 Ces observations sont complétées par la réalisation d'entretiens auprès de camping-caristes, dont dix-huit entretiens exploitables forment cette partie du corpus. Ces entretiens ont été menés au gré de la coprésence sur des lieux de stationnement (pour la nuit ou seulement pour la journée) pour les plus anciens, avec deux entretiens dans les Côtes d'Armor et neuf entretiens dans le Dauphiné et les Alpes du Sud. Pour les plus récents, les entretiens ont eu lieu au domicile des pratiquants, trois en Sarthe, en s'appuyant sur un ancien réseau associatif, trois dans le Vaucluse, mais également avec

un entretien dans les Pyrénées au hasard d'une rencontre sur un parking. D'autres entretiens menés ne sont pas directement exploitables en raison de leur caractère trop informel, soit parce que l'auteur ne disposait pas encore ou n'avait pas sous la main sa grille d'enquête, soit parce que les conditions de réalisation de l'entretien n'ont pas permis de récolter une information suffisamment dense ou analysable. La lecture de blogs de camping-caristes, nombreux, et qui décrivent souvent très bien les conditions de réalisation de leurs voyages (itinéraires, manières d'être, lieux de stationnement, etc.) complète ces entretiens par l'ajout de situations typiques, mais n'a pas donné lieu à une analyse scientifique poussée. De même, la presse spécialisée a surtout été utilisée comme accès aux sources professionnelles (*VDL Magazine*) plus que comme source sur les manières de faire, même si on trouve quelques articles intéressants dans *Camping-car Magazine*, *Le Monde du Camping-car* ou *Esprit Camping-car*, désormais tous diffusés sur Internet.

- 16 Enfin, un dernier ensemble de sources porte sur les politiques publiques en matière d'accueil, de gestion des flux ou d'interdiction de la pratique du camping-car, à travers l'analyse d'arrêtés municipaux, d'articles de presse et de quelques entretiens. Cette démarche est encore en cours et n'est donc pas exhaustive sur les espaces-laboratoires (Alpes du Sud), mais permet d'ores et déjà d'éclairer la perception des relations avec les camping-caristes. Dans d'autres contextes plus tendus, notamment les zones très touristiques en bord de mer, les politiques publiques sont nettement plus défensives et coercitives.

2. Les camping-caristes : un groupe social homogène ?

- 17 Les camping-caristes forment un groupe social identifiable objectivement à partir de la possession d'un objet spécifique, le camping-car. Mais ce groupe social se reconnaît également comme tel par les formes que prennent les relations sociales. L'ensemble de ses membres partagent plus ou moins un savoir commun, des manières d'être et de faire fondées sur le fait d'avoir un domicile mobile, de partager des capacités spatiales spécifiques, de recourir à des stratégies et des routines quotidiennes, qui d'ailleurs contribuent elles-mêmes à entretenir les relations sociales à l'intérieur du groupe.

2.1 Le groupe social des camping-caristes

- 18 Le groupe social des camping-caristes se définit d'abord à partir de la possession d'un bien de consommation qui est souvent perçu comme distinctif ou caractéristique. Contrairement à d'autres groupes sociaux, essentiellement définis de façon exogène, ce groupe social s'auto-identifie en interne de façon particulièrement marquée. Cette identification se traduit par des signes de reconnaissance, notamment des appels de phare lors de croisements sur la route.

Avant on se faisait des appels de phare, mais ça se perd, on est trop nombreux, surtout pendant les vacances d'été. Ça arrive encore (...) quand on est peu nombreux l'hiver ou dans des coins pas très courus.

(Entretien au domicile d'un couple de retraités sarthois, utilisant le camping-car dans le cadre de leur pratique sportive, randonnée, escalade).

19 La mise en relation est également facilitée par l'objet camping-car, qui est souvent le premier sujet de conversation lors des rencontres sur les lieux de stationnement pour la nuit (type de modèle, aménagements personnalisés, etc.). Les discussions portent également très facilement sur des pratiques spatiales concrètes, la recherche des « bons » lieux de stationnement ou de la manière de faire au quotidien avec le camping-car. La question pratique de la vidange des eaux-usées et des WC, qui pourrait sembler de l'ordre de l'intime, est l'une des questions qui revient le plus « naturellement » et le plus souvent lorsque le lieu de stationnement est dépourvu d'une borne de vidange, comme dans cet exemple lors de la rencontre d'un couple d'actifs avec jeunes enfants le long d'une route de montagne (col du Lautaret, Hautes-Alpes, camping-car à capucine) :

Vous avez vidangé où ? (...) On vient du Queyras, on a trouvé un endroit sympa pour passer une nuit ou deux, mais là-bas aussi faut redescendre pour vider les chiottes.

20 Les échanges portent enfin autour d'excursions antérieures ou de projets de voyage, notamment à l'étranger. C'est alors l'occasion de partager un savoir-faire ou une expérience, notamment sur la façon d'allier la liberté de circuler et un minimum de sécurité. De nombreux sites et blogs font également mention de ces conseils, que ce soit pour des destinations courantes en Europe comme le Cap Nord³, l'Italie⁴, etc., voire pour des destinations plus exotiques comme l'Inde⁵. Ces dernières années, les sites collaboratifs comme « Caramaps » se substituent de plus en plus aux guides spécialisés et aux sites traditionnels comme sources d'information pour les lieux de stationnement.

21 Les relations sociales internes sont également favorisées par la relative homogénéité sociale des camping-caristes. La proportion de retraités est très importante dans l'ensemble des camping-caristes, 88 % selon les sources professionnelles⁶, mais ces données sont sujettes à caution car sans doute fondées uniquement sur les achats de camping-cars neufs. *De visu*, la proportion de retraités semble très surévaluée, notamment pour les possesseurs de fourgons aménagés qui sont majoritairement plus jeunes et plus actifs. Le camping-car est aussi une affaire de couples, de façon presque exclusive pour les modèles classiques de camping-car neufs (92,5 %). Le choix du camping-car comme manière de faire du tourisme se prend en fait à deux, même si les motivations peuvent être différentes, et la pratique du camping-car est basée sur le noyau que forme le couple, éventuellement accompagné par des amis ou de la famille. Enfin, toujours d'après ces sources professionnelles, les classes moyennes et populaires solvables sont très présentes parmi les camping-caristes, avec un revenu moyen supérieur à la moyenne française (2 800 euros).

22 Ce groupe social est pourtant traversé par des différenciations internes fortes, entre riches et pauvres, plus précisément entre les possesseurs d'un « intégral⁷ » neuf, d'un coût de 60 000 euros minimum en 2018 (certains coûtent plus de 200 000 euros), et le bricoleur qui a sommairement aménagé un vieil utilitaire⁸, voire sa voiture. Mais cette lecture se révèle dans les faits trop simpliste car le fourgon peut lui-même être un moyen de distinction, pour éviter d'être assimilés à la tranche d'âge majoritaire du groupe ou pouvoir stationner dans d'autres lieux que ceux qui sont pratiqués par les propriétaires de camping-cars classiques – blancs, donc facilement repérables. Des différenciations internes existent également selon d'autres critères, d'âge en particulier, avec notamment le cas spécifique des familles avec de jeunes enfants, qui ont plutôt des modèles avec « capucines ». Les différenciations de genre fonctionnent également au sein même du camping-car, avec souvent des manières différentes de pratiquer l'espace intérieur ou extérieur, et un partage des tâches qui reste généralement très marqué par une

conception assez traditionnelle des rôles masculin et féminin. Enfin, il existe des différenciations selon la conception de la manière de voyager, sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement.

2.2 Les caractéristiques communes : avoir un domicile mobile et faire avec

- 23 Ce groupe social partage les mêmes pratiques spatiales, celles qui consistent à être mobile au quotidien en transportant son domicile, avec son lot de savoir-faire spécifiques, de manières d'être et d'arts de faire au quotidien.
- 24 Imaginons la scène : un parking au bord de la mer, un « petit coin de paradis » le long d'un torrent de montagne, une place urbaine ou encore une zone de loisir périurbaine. Un camping-car arrive, des gens s'installent pour passer la nuit sous le regard amusé ou inquiet, c'est selon, des utilisateurs habituels de l'espace, passants, autres occupants momentanés et riverains. Il va falloir « partager l'espace »... Ce partage de l'espace concerne également les camping-caristes entre eux et le nombre de camping-cars présents dans un lieu donné est un élément important des modalités de ce partage de l'espace.
- 25 L'observation de cette situation, constamment renouvelée par la variation des configurations spatiales, des individus présents, des groupes sociaux en interaction ou pas, permet d'essayer de comprendre comment fonctionne la mise en place des pratiques spatiales.
- On a marqué tous les coins bien sur l'atlas, comme ça on y retourne après, on n'a plus besoin de chercher.
 - Oui, sauf s'ils ont mis des cailloux [des rochers pour empêcher l'accès aux véhicules] !
 - Ah oui ! Ça nous est arrivé ! (...) Après, si on le sent pas ou s'il se passe quelque chose, on se barre.
- (Entretien au domicile d'un couple d'actifs en fourgon, utilisant le camping-car dans le cadre de leurs pratiques sportives, randonnée, escalade, ski, alpinisme, Vaucluse)
- 26 Les individus adoptent en fait de véritables stratégies de déplacement et de stationnement. Parfois, elles sont pensées, réfléchies mais dans d'autres cas, elles sont adoptées à l'instinct et difficilement verbalisables. Dans l'exemple du stationnement, elles peuvent être très simples, se réduisant à une ou deux grandes consignes générales, faire le tour du lieu et observer, ou au contraire extrêmement élaborées, avec enchaînement de plusieurs phases conduisant au choix du lieu pour passer la nuit. De même, certains anticipent énormément, prévoyant les lieux de stationnement avant même le début du voyage, tandis que d'autres fonctionnent au jour le jour, se décidant même parfois dans l'instant, au gré des opportunités. Ces stratégies concernent également le déplacement, par le choix d'horaires spécifiques, de distances moyennes, etc. Toutefois, pour le stationnement, les individus construisent beaucoup plus de routines comportementales afin de trouver leur place dans l'espace et dans la société. La construction de ces stratégies prend souvent beaucoup de temps, avec des phases de tâtonnement et de remise en cause avant une certaine stabilisation avec l'expérience. Dans tous les cas, cela participe de la construction de compétences communes au sein du groupe social.
- 27 Ces compétences sont cependant remises en question en permanence, soit par contrainte, à travers la confrontation à de nouvelles réglementations ou à un aléa imprévu (jours de

marché par exemple), soit par goût, le changement étant considéré comme une composante même de la « culture » du camping-car. Les camping-caristes expérimentent alors de nouveaux lieux ou de nouvelles manières de faire afin de mettre en place de nouvelles pratiques spatiales.

- 28 Ces pratiques spatiales sont aussi des formes d'appropriation de l'espace par le groupe social des camping-caristes et se confrontent à l'appropriation de l'espace par d'autres groupes sociaux et à des formes de régulation mises en place par les pouvoirs publics. Les interactions sociales jouent un rôle déterminant à la fois dans le partage de l'espace et dans la transmission de compétences communes. Les caractéristiques de la coprésence entre camping-caristes ou entre camping-caristes et riverains sont dépendantes d'un certain nombre de représentations, de valeurs, de normes, partagées ou non par les acteurs présents à l'instant t. Ce qui se joue dans le partage momentané de l'espace, c'est une confrontation de modes d'habiter, ceux-ci variant selon les groupes sociaux en présence (camping-caristes, riverains), lesquels groupes sociaux sont eux-mêmes marqués par une grande diversité de postures individuelles (ouverture aux autres ou non, expériences antérieures, humeur de l'instant, etc.). Les relations entre camping-caristes sont également régulées par des valeurs dominantes au sein du groupe social, avec l'existence de normes comportementales, notamment sur la juste distance à respecter, l'appropriation de l'espace environnant le camping-car, le respect des dispositifs défensifs et des interdictions, etc. Les aménagements promus par les collectivités territoriales, qu'ils soient défensifs, liés à la gestion des flux ou au contraire destinés à attirer une clientèle différente des autres touristes, jouent un rôle primordial dans le partage tacite de l'espace avec les autres groupes sociaux, en contribuant de fait à désamorcer la plupart des conflits potentiels.
- 29 Les camping-caristes se forment donc une expérience spatiale, tenant compte d'un faisceau de contraintes, de leurs représentations et de multiples apprentissages. Les échanges sur les manières de faire sont également au cœur des relations sociales entre camping-caristes, ce qui contribue en retour à renforcer l'idée de l'existence d'un groupe social homogène.

3. Des modes d'habiter différenciés et contrôlés

- 30 Sur cette base commune, on observe cependant des plans de différenciation dans les manières de stationner et d'être au quotidien, qui fonctionnent souvent sous la forme d'oppositions, clairement présentes dans les entretiens, entre sécurité et liberté, errance et pérégrination, grégarisme et distinction. De plus, ces modes d'habiter sont en perpétuelle transformation, en raison de l'augmentation du nombre de camping-cars et de son corollaire, celui des aménagements et des interdictions, mais aussi sous l'influence croissante de nouveaux comportements de mobilité.

3.1 Plans de différenciation entre camping-caristes

- 31 Le premier couple de valeurs qui différencie fortement les camping-caristes entre eux oppose liberté et sécurité. À l'échelle des lieux, la liberté de stationner est un élément récurrent dans le discours des camping-caristes, encouragés par la publicité et le discours bien rodé des commerciaux : liberté de partir quand bon leur semble, liberté dans le choix du parcours, liberté dans le lieu de stationnement. Cette valeur centrale de liberté est

généralement associée à une notion hédoniste de plaisir, lié à la pratique de loisirs ou au confort du camping-car, mais également à des aspects pratiques (réservation ou anticipation non indispensables). Toutefois, les caractéristiques de sécurité sont intégrées à cette notion de liberté et déterminent de façon encore plus forte le choix d'un lieu de stationnement. La notion de sécurité prend cependant des formes très différentes, voire opposées, comme le montrent ces deux extraits d'entretiens :

Ma femme a peur quand on est isolé, alors on préfère être en ville, on craint pas le bruit non plus.

(Couple de jeunes actifs sans enfant, fourgon aménagé, entretien réalisé au domicile, Sarthe)

Nous, on choisit un endroit très isolé, on est plus tranquille. Il y a moins de chances de tomber sur un taré.

(Couple avec de jeunes enfants, route du Col Agnel, Queyras, Hautes-Alpes)

- 32 La recherche de la sécurité peut donc se traduire par la recherche de la densité, de la proximité avec un nombre important de personnes et, plus souvent encore, par la recherche de ses semblables. Elle peut au contraire induire une recherche de l'isolement, en pensant ainsi minimiser les risques sociaux par la minimisation des interactions sociales, en supposant que la proportion d'aléas reste constante quelle que soit la configuration spatiale. Les deux axes transverses que sont liberté et sécurité forment donc un couple de valeurs « infernal », plus ou moins conciliables, avec lesquelles les camping-caristes trouvent des arrangements très personnels.

- 33 Le second axe oppose errance et pérégrination et fonctionne sur la base des stratégies mises en place dans le cadre de la conception des parcours avec le camping-car, comme le montrent ces deux extraits d'entretiens réalisés à moins de 30 kilomètres l'un de l'autre :

Non, on ne prépare rien. On avance et on voit, on s'adapte.

(Couple de jeunes actifs sans enfant, fourgon aménagé, entretien réalisé dans les Côtes d'Armor, bord de route, Baie du Mont-Saint-Michel)

Tout est dans la préparation. On a un itinéraire et des haltes prévues grâce à ce bouquin.

(Couple de retraités voyageant avec un autre couple, camping-cars classiques, entretien réalisé dans les Côtes d'Armor, Mont-Dol)

- 34 S'agissant des itinéraires, certains camping-caristes fonctionnent sur la base d'une véritable errance, enchaînant les lieux de stationnement sans véritable stratégie préalable. Ils se fondent en fait sur la reproductibilité possible de leurs manières de faire, et notamment de stationner, dans des lieux différents par leurs configurations spatiales ou sociales. Ce sont paradoxalement des individus qui ont des stratégies de stationnement assez élaborées ou conscientisées, qui semblent *a priori* leur permettre de trouver leur place dans des contextes variés. Inversement, d'autres préparent minutieusement ce que nous avons appelé des « pérégrinations », au sens de déplacements en divers endroits en suivant un itinéraire complexe. Ils anticipent de façon très précise les lieux de stationnement, souvent en utilisant des outils standardisés (guides ou sites spécialisés recensant les lieux de vidange ou les campings) et les conseils pratiques de sites web et de blogs, ou encore ceux d'autres pratiquants. Dans quelques cas, cela va jusqu'à la reproduction d'une année sur l'autre d'un ou plusieurs lieux de stationnement, en utilisant sa propre expérience comme base de réflexion.

- 35 Enfin, le troisième couple de comportements croise grégarisme et distinction :

Oui, quand on voit d'autres camping-cars, on sait que c'est autorisé, donc on réfléchit pas et on se gare.

(Couple de retraités, camping-car intégral, parking de la piscine, Briançon)

On cherche à être discret, alors les parkings pour parquer les camping-cars, très peu pour moi. Y'a toujours un « passe-moi le sel » qui va venir se mettre juste à côté, ils te mettent la table juste devant et tout et tout.

(Couple avec jeunes enfants, route du Col Agnel, Queyras, Hautes-Alpes)

- 36 Les comportements de grégarisme se généralisent sous l'effet concomitant de la plus forte pression touristique et d'aménagements. L'augmentation du nombre de camping-cars est en effet constante, avec un nombre total de 480 000 camping-cars en circulation en France et plus de 5 millions en Europe⁹. En réponse à ce flot croissant de véhicules, les aménagements en faveur ou au contraire contraignant ce type d'hébergement touristique fleurissent un peu partout. Les gens se sentent plus rassurés en voyant la présence d'autres camping-cars, considérant que si le nombre de véhicules est déjà important, cela induit que le stationnement est autorisé. Dans ce cas, un processus d'entre-soi fonctionne, avec une forme de distinction vis-à-vis des autres touristes ou des riverains. Inversement, certains fuient littéralement leurs semblables, cherchant des lieux de stationnement différents, parfois en plein cœur des villes ou au contraire dans les endroits isolés précédemment décrits et considèrent ce comportement comme une marque de distinction, cette fois vis-à-vis du reste du groupe social des camping-caristes. L'utilisation du camping-car éclaire donc sur la capacité de distinction de l'objet en lui-même, qui peut fonctionner par une mise en scène ostensible comme par une prise de distance, au sens spatial autant que social, en choisissant des lieux de stationnement marginaux ou originaux.

3.2 L'évolution récente des modes d'habiter

- 37 Les pratiques concrètes de stationnement ont fortement évolué dans les dernières années. D'une part, l'augmentation du nombre de camping-cars modifie les pratiques et a rendu plus présentes les limitations imposées par les collectivités territoriales : barres à 2 mètres sur des entrées de parking, formes d'assignation (un seul parking autorisé sur la commune par exemple), ou au contraire utilisation du phénomène comme moyen de développement touristique avec la mise en place de bornes de vidange et de parkings réservés. Une partie de la situation se joue dans les dispositifs spatiaux mis en place par les collectivités territoriales : existence ou non de panneaux afin de réglementer le stationnement ou de signifier que le lieu est destiné à l'accueil de cette catégorie de touristes, aménagement de places de parking de taille adéquate ou au contraire mise en place de rochers ou de barrières, etc. Le couplage entre ces techniques d'aménagement touristique de gestion des flux et les arts de faire des camping-caristes en matière de stationnement contribue généralement à pacifier la relation entre camping-caristes et riverains mais également entre les camping-caristes eux-mêmes. On observe donc une tendance forte au respect systématique des contraintes et à l'utilisation des aménagements.
- 38 D'autre part, de nouveaux modes de comportement apparaissent, en lien avec l'individualisation croissante des modes de vie et se traduisant par la recherche d'une certaine distance face à la pression touristique. C'est notamment le cas pour certains membres de catégories sociales aisées achetant un fourgon afin de paraître plus modestes (prix de l'aménagement par un professionnel : 35 000 euros, voire plus !). Dans le Dauphiné et les Alpes du Sud, c'est notamment le cas de jeunes ingénieurs grenoblois pratiquant les activités de montagne¹⁰. Le but est à la fois de passer inaperçu pour pouvoir stationner dans des lieux non prévus pour cela, par exemple sur des parkings situés au

départ de randonnées pédestres en zones protégées ou le long d'une voirie urbaine privée dans un lotissement, et d'éviter d'attiser les tensions potentielles avec d'autres catégories sociales.

- 39 Il existe donc deux tendances un peu opposées, entre normalisation et contournement de la norme. La coexistence plus ou moins pacifique entre des camping-caristes très différents est en fait arbitrée par le partage ou non d'un certain nombre de normes et de valeurs affectées à l'espace, à la mobilité et à la relation à autrui.
- 40 Les modes d'habiter des campings-caristes apparaissent *in fine* assez hétérogènes, en Europe comme aux États-Unis (Forget, 2012), selon le mode d'occupation du véhicule et de son environnement immédiat, l'éventuelle appropriation des alentours ou la façon d'être mobile à partir du véhicule. Certains développent des stratégies délibérées d'appropriation de l'espace environnant, soit de manière intrusive, soit de façon plus positive afin de vivre une expérience sociale qui est souvent valorisée positivement. D'autres adoptent des postures de repli sur le véhicule, soit de façon assez défensive en liant cette attitude à l'insécurité, soit de façon à ne pas générer de conflits. Il existe donc une grande diversité dans « l'art de se nicher dans le paysage » (Sirost, 2002).
- 41 On peut cependant considérer qu'une identité de mouvement (Pradel *et al.*, 2014) existe au sein de ce groupe social, à travers le partage de valeurs liées à la liberté de stationnement et à des arts de faire au quotidien qui sont centrés sur la façon de stationner, d'occuper l'espace et de partager cet espace avec les autres membres du groupe social.

4. Trois grandes figures de camping-caristes

- 42 Pour comprendre l'hétérogénéité des modes d'habiter, la construction d'une typologie est une méthodologie qui a fait ses preuves dans d'autres contextes sociaux et spatiaux (Dodier *et al.*, 2012). En l'absence de véritables données quantitatives sur la diversité sociale et la variété des comportements des camping-caristes, il est tout de même possible de construire pour l'instant, à partir des 18 entretiens menés et de certaines situations d'observation, trois grandes figures : les « campeurs », qui reproduisent le modèle classique de la villégiature ; les « routards », qui ont un mode de vie très itinérant ; et enfin les « oiseaux migrateurs », qui sont les nouveaux nomades séjournant longtemps au soleil pendant l'hiver. L'expression de ces figures doit être perçue comme une amorce de réflexion et une contribution au débat scientifique.

4.1 Les « campeurs », le modèle classique de la villégiature

- 43 Le premier archétype est directement issu de la pratique classique du camping, en tente ou plus souvent en caravane. La pratique du camping-car prend la forme d'un séjour de plus ou moins longue durée, pour lequel le déplacement vers le lieu de villégiature a beaucoup moins d'importance pour les individus que les pratiques touristiques une fois sur place. Ce séjour se fait par une utilisation intense des structures privées classiques de type camping¹¹, mais également via des séjours dans des aires institutionnalisées (parkings très bien équipés) ou dans la famille. La proportion de retraités semble particulièrement importante dans ce groupe.

- 44 Ce type de pratiquants est bien illustré par l'exemple de ce couple de retraités, interviewés sur un parking aménagé par la commune, situé à proximité immédiate de la station de ski de l'Alpe du Grand Serre (commune de La Morte, Isère).
- Oui, ici c'est pratique, on peut rester longtemps. On va rester une quinzaine de jours (...). La vidange est à deux pas (...), on a même un branchement électrique (...). On a amené les petits-enfants, on fait des balades et on leur a payé la via ferrata (...). On va faire les courses à la station à pied (...), les copains peuvent venir nous voir même pour la soirée (...). On revient tous les ans.
- 45 Ce lieu de stationnement est situé à moins de 50 kilomètres de leur lieu de résidence mais leur assure un dépaysement car situé à plus de 1 300 mètres d'altitude dans une situation de col entre deux massifs montagneux. Le camping-car est aussi le lieu de réception de leurs relations sociales de voisinage (banlieue de Grenoble), leurs amis habitant tous dans leur quartier de résidence, et de leurs relations familiales, leurs enfants venant voir leurs petits enfants pendant les week-ends du séjour. Ils retournent parfois à leur domicile en cas de météo désagréable, puis reviennent avec le beau temps, ce qui n'est pas possible dans d'autres configurations spatiales.
- 46 Ce type de pratiquants a souvent une expérience antérieure de la caravane et ils transposent simplement leur savoir-faire d'un mode d'hébergement à un autre, sans changer radicalement de comportement, voire parfois de routine annuelle (séjour dans le même endroit d'une année à l'autre). La structure de leurs déplacements sur l'année est très concentrée sur les vacances d'été et le nombre de kilomètres parcourus dans l'année est très modeste, se situant en général autour de 2 000 à 3 000 kilomètres dans d'autres cas que celui présenté ici.
- 47 Leurs pratiques touristiques sont assez classiques et ressemblent à celles de personnes résidant en location ou bien recréant une petite société en camping pendant une semaine ou plus (Raveneau et Sirost, 2001). Des routines journalières sont mises en place : vidanger les WC tous les matins, aller chercher son pain, etc. Les activités de loisir s'effectuent sur des plages horaires souvent identiques d'une journée à l'autre et ressemblent aux pratiques touristiques usuelles, avec une plus forte consommation de produits touristiques (piscine, accrobranche pour les enfants, achats de produits du terroir ou artisanaux, fréquentation culturelle, etc., dans les cas observés) que pour d'autres figures de camping-caristes.
- 48 Il s'agit donc d'une forme d'habiter touristique relativement classique, pour laquelle le mode d'hébergement n'est guère discriminant.

4.2 Les « routards », toujours sur la route

- 49 Le deuxième groupe est plus spécifique des camping-caristes. Nous l'avons dénommé « routards » car c'est le terme utilisé par l'une des personnes rencontrées, en lien avec une expérience antérieure de ce type de mobilité (pratique de l'autostop dans sa jeunesse).
- 50 Dans cet archétype, les pratiquants partent très souvent, à la fois pendant les périodes de vacances estivales mais également à d'autres moments de l'année, notamment les « ponts » du mois de mai ou des week-ends répartis tout au long de l'année. Dans un certain nombre de cas, les départs se font hors périodes de vacances scolaires, notamment pour les retraités avec une préférence pour juin ou septembre (moins de

problèmes de stationnement), y compris en plein cœur de l'hiver pour aller faire du ski, voire tous les week-ends systématiquement dans un cas sans doute exceptionnel.

- 51 Ces camping-caristes rayonnent autour de leur domicile sur des laps de temps assez courts avec une préférence pour les lieux à forte connotation touristique : la Bretagne pour les habitants de l'Île-de-France ou de l'ensemble de l'Ouest de la France, la Côte d'Azur ou les Alpes du Sud pour les habitants de la région PACA, sans dédaigner d'autres espaces moins habituels pour des activités touristiques, parfois de façon un peu contrainte comme dans le cas de l'arrière-pays niçois en raison des difficultés de stationnement à proximité du littoral. Pendant l'été, le déplacement touristique prend la forme d'une ou plusieurs grandes boucles soit en reliant des régions différentes, soit en explorant de façon assez systématique un espace donné.
- 52 Le mode de vie est très itinérant, avec une utilisation minimaliste des campings ou avec une fréquence réduite, par exemple tous les trois jours pour faire la lessive et vidanger. Les aires d'accueil spécifiques pour les camping-cars du réseau France Passion¹² ou les lieux de stationnement usuels et progressivement institutionnalisés, situés ou non à proximité immédiate des lieux possibles de vidange, sont souvent très fréquentés. Dans ce groupe, des lieux de stationnement « sauvages » sont également utilisés de façon régulière ou systématique, que ce soit en milieu urbain ou en pleine nature, par exemple les parkings de départ de randonnée ou desservant les écoles d'escalade. À l'étranger, ces pratiquants s'arrêtent assez souvent dans des lieux privés non prévus pour l'accueil des camping-cars, comme les stations-services en Turquie ou des habitats clos au Maroc (exemples cités dans les entretiens). Parfois, les individus s'enorgueillissent de ne « jamais dormir deux fois au même endroit », ce qui montre que le déplacement est au cœur même de la pratique et finit par prendre plus d'importance que la pratique touristique elle-même. D'ailleurs, la consommation de produits touristiques semble plus réduite que dans le groupe précédent, même si la diversité des pratiques est assez forte sur ce plan.
- 53 Au final, le nombre de kilomètres parcourus est beaucoup plus important que dans le groupe précédent, souvent de l'ordre de 10 000 kilomètres par an, avec un cas particulier à près de 25 000 kilomètres parcourus chaque année plusieurs années de suite. Ce groupe se distingue également par de plus nombreuses mobilités autour du camping-car, notamment à vélo. Parfois, c'est une pratique sportive spécifique qui conduit à un usage intense de la mobilité avec et autour du camping-car, comme les sports de nature dans nos entretiens, mais cela s'observe aussi pour d'autres activités sportives, les sports mécaniques par exemple.
- 54 Ce groupe est en moyenne nettement plus jeune que le précédent, même si les retraités sont toujours majoritaires, et comporte également plus d'actifs et de familles. C'est clairement le type dominant parmi les possesseurs de fourgons, malgré le confort souvent plus réduit.
- 55 Être « routard » est donc un mode d'habiter typique des camping-caristes au point que certains le considèrent comme le seul « vrai » mode de vie avec un camping-car. Toutefois, il ne semble pas être majoritaire parmi l'ensemble des pratiquants, selon les observations réalisées, et il est également non exclusif, comme le montrent l'exemple des motards ou des formes de tourisme itinérant, à pied ou en voiture, promues par certains livres, guides ou agences spécialisées.

4.3 Les « oiseaux migrants », une nouvelle transhumance ?

- 56 Le dernier archétype est encore plus minoritaire mais s'avère suffisamment différent des deux précédents pour constituer une troisième figure de camping-caristes. Il concerne exclusivement des retraités. Une fois encore, le vocabulaire proposé, « oiseaux migrants », est issu de l'expression utilisée au sein du groupe social lui-même – tandis que les Nord-Américains parlent de *snowbirds*, en particulier pour les communautés de Québécois passant l'hiver en Floride (Viallon, 2012).
- 57 Cet archétype est bien illustré par l'entretien suivant, réalisé avec un couple de retraités dans les Pyrénées Orientales au mois d'avril (station de Formiguères, Capcir) :
- On remonte d'Agadir, qu'on y a passé l'hiver (...). Ça change du froid et du brouillard de chez nous [l'Alsace] (...). On est parti assez tôt alors on fait des petites étapes, une cinquantaine de kilomètres (...). Oui, on revient souvent sur les mêmes haltes d'une année sur l'autre (...). Non, à l'aller on est descendu en moins d'une semaine parce qu'il faut pas arriver les derniers (...). On retourne tous les ans au même endroit. Au début, on allait dans un grand truc mais depuis quatre ans, c'est sur un terrain équipé, qu'on a même plus besoin des panneaux solaires et c'est plus sympa (...). Les gens [les Marocains], ils sont très sympas : y'en a qui viennent vendre les légumes, t'as besoin de gaz, ils te l'apportent et ils te le branchent (...). Et c'est la mer, les apéros et les vacances tout l'hiver.
- 58 Il s'agit donc d'une migration vers un espace de séjour prolongé, en particulier pour profiter d'un climat plus clément pendant l'hiver. Le parcours a été expérimenté et se reproduit généralement d'une année sur l'autre, même si certains essaient de nouvelles destinations au bout de quelques années. Le voyage dure en général assez longtemps, parfois près de trois semaines, même si l'aller ou le retour peuvent être plus rapides, soit pour des raisons pratiques (exemple ci-dessus), soit parce que d'autres d'activités sont prévues (exemple d'un retour rapide pour accueillir les petits-enfants).
- 59 Le séjour sur place est généralement de longue durée, de deux à six mois, avec de nombreux exemples dans le sud du Maroc (Bigot, 2016), tandis que d'autres destinations (Djerba et la Turquie notamment) sont devenues moins courantes depuis le Printemps arabe et la guerre en Syrie. Ce modèle existe également sur des formes plus locales et/ou des temporalités plus courtes, avec des exemples de séjours d'un ou deux mois à la mi-saison, notamment sur la Côte d'Azur ou d'autres destinations dans le Sud-Est de la France.
- 60 Ce mode d'habiter est typique de l'habiter polytopique contemporain (Stock, 2006), enchaînant plusieurs lieux de résidence, entre le domicile fixe, le camping-car mobile et le camping-car immobile. Il ressemble étonnamment aux modes d'habiter semi-nomades ancestraux ou contemporains (Retailé, 2011), avec le parcours régulier des mêmes axes, la reproduction des mêmes lieux de halte d'une année à l'autre et des formes d'alternance saisonnière facilement identifiables bien qu'en recomposition permanente au gré de la transformation conjointe des lieux (de stationnement), des sociétés (d'accueil) et des pratiques individuelles ou collectives.

Conclusion

- 61 Derrière cette diversité des manières de faire avec le camping-car, on peut mettre en évidence l'existence d'un habiter pluriel, réversible dans le temps, et variant selon les lieux en fonction de la fréquentation et de la nature des politiques publiques.
- 62 Les modes d'habiter des camping-caristes sont au final assez ordinaires, ressemblant à ceux d'autres touristes, que ce soit dans la reproduction du modèle de la villégiature ou dans l'adoption de modes d'habiter constamment en mouvement. Dans ces modes d'habiter, on observe un couplage entre des techniques, parfois contraignantes, et des arts de faire (stratégies, routines) qui permet de réguler les relations sociales avec d'autres groupes sociaux et de pacifier les relations entre ménages à l'intérieur du groupe social. Face à l'importance croissante des contraintes techniques imposées par les politiques publiques et des contraintes sociales induites par l'augmentation du nombre de camping-caristes, la réponse des individus oscille entre standardisation des comportements et tentatives pour se mettre plus ou moins en dehors du monde social.
- 63 Toutefois, on remarque une forte hybridation des types de comportements à l'échelle des individus, puisque le même camping-cariste ou couple de camping-caristes peut très bien être « routard » à un certain moment et « campeur » classique à un autre. De même, les « oiseaux migrateurs » utilisent ce mode d'habiter pour aller passer un temps déterminé dans un lieu déterminé, mais redeviennent des touristes ordinaires lors de leurs séjours en France. L'habiter des camping-caristes, comme de ceux de nombreux individus dans d'autres situations, est donc un habiter pluriel (Stock, 2006), réversible dans le temps et dans l'espace, confortant ainsi l'hypothèse de « l'homme pluriel » (Lahire, 1998). Les individus adoptent des postures différenciées selon le contexte social et spatial dans lequel ils sont immergés à l'instant t, au besoin aux dépens de la cohérence interne de l'individu, même si celle-ci est constamment reconstruite.
- 64 L'ensemble des pratiques spatiales des campings-caristes, dans toute leur diversité, forme une véritable culture de la mobilité touristique. Des arts de faire au quotidien sont partagés au sein du groupe, les stratégies spatiales mises en place pour voyager ou stationner se ressemblent et les routines permettant de trouver sa place dans la société sont régies par les mêmes représentations en fonction de la position des individus sur les mêmes échelles de valeurs. Cette culture est spécifique à un groupe social qui se distingue donc par l'émergence d'une identité de mouvement (Terrhabmobile, 2013). Cette situation est emblématique des compétences spatiales aujourd'hui nécessaires à l'intégration dans une société d'individus mobiles.
-

BIBLIOGRAPHIE

Denise ARBONVILLE, « Ménages, familles et modes d'habiter », dans Marion SEGAUD, Catherine BONVALET et Jacques BRUN, *Logement et habitat : l'état des savoirs*, La Découverte, 1998.

- Anne-Marie ARBORIO et Pierre FOURNIER, *L'observation directe*, Armand Colin, 1999.
- Laurent CAILLY, « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », *Annales de Géographie*, n° 654, 2007.
- Michel DE CERTEAU, *L'invention du quotidien*, Gallimard, 1980.
- Guy DI MÉO, « Géographies tranquilles au quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales », *Cahiers de géographie du Québec*, n° 43(118), 1999.
- Rodolphe DODIER, Laurent CAILLY, Arnaud GASNIER, François MADORÉ, *Habiter les espaces périurbains*, Presses universitaires de Rennes, 2012.
- Célia FORGET, *Vivre sur la route, les nouveaux nomades nord-américains*, Éditions Liber, 2012.
- Armand FRÉMONT, *La région, espace vécu*, Presses universitaires de France, 2^{ème} édition, 1998.
- Anthony GIDDENS, *La constitution de la société*, Presses universitaires de France, 1987.
- André-Frédéric HOYAUX, « Les constructions des mondes de l'habitant : éclairage pragmatique et herméneutique », *Cybergéo*, n° 232, 2003.
- André-Frédéric HOYAUX, « Habiter : se placer plaçant et se penser pensant », *Annales de Géographie*, n° 704, 2015.
- Bernard LAHIRE, *L'Homme pluriel. Les ressorts de l'action*, Hachette, 1998, réédition 2006.
- Olivier LAZZAROTTI, *Habiter, la condition géographique*, Belin, 2006.
- Olivier LAZZAROTTI, *Habiter le Monde*, Documentation photographique, Les dossiers n° 8100, La Documentation française, 2014.
- Brenda LE BIGOT, « Les migrations hivernales des Européens vers le Maroc : circulations et constructions des espaces de vie », *Autrepart*, n° 77, 2016.
- Alain LE MARCHAND, *Enclaves nomades : habitat et travail mobiles*, Éditions du Croquant, 2001.
- Jacques LÉVY, *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Belin, 1999.
- Michel LUSSAULT, *L'Homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Seuil, 2007.
- Michel LUSSAULT, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Grasset, 2009.
- Nicole MATHIEU, « Le mode d'habiter, à l'origine d'un concept », dans Annabelle MOREL-BROCHET et Nathalie ORTAR (dir.), *La Fabrique des modes d'habiter. Homme, lieux et milieux de vie*, L'Harmattan, 2012.
- Robert A. MURDIE, *The factorial ecology of metropolitan Toronto 1951-1961: an essay on the social geography of the city*, The University of Chicago, Departement of geography, Research Paper, n° 116, 1968.
- Benjamin PRADEL, Laurent CAILLY, Marie-Christine FOURNY, Sonia CHARDONNEL, Rodolphe DODIER et Sophie LOUARGANT, « Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains : vers une identité de mouvement », *Recherche - Transports - Sécurité*, n° 30, 2014.
- Claude RAFFESTIN, « Territorialité : concept ou paradigme de la géographie sociale ? », *Geographica Helvetica*, n° 2, 1986.
- Gilles RAVENEAU G. et Olivier SIROST, « Le camping ou la meilleure des républiques. Enquête ethnographique dans l'île de Noirmoutier », *Ethnologie française*, n° 31(4), 2001.

Denis RETAILLÉ, « Du paradigme sahélien du lieu à l'espace (mondial) mobile », *L'Information géographique*, n° 1/2011, vol. 75, 2011.

Allen J. SCOTT et Edward W. SOJA, *The City: Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, University of California Press, 1996.

Marion SEGAUD, Jacques BRUN et Jean-Claude DRIANT (dir.), *Dictionnaire de l'habitat et du logement*, Armand Colin, 2003.

Olivier SIROST, « Habiter en camping ou l'art de se nicher dans le paysage », *Communications*, n° 73, 2002.

Mathis STOCK, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », *EspacesTemps.net*, 2004 [<http://espacestemps.net/document1138.html>].

Mathis STOCK, « Les sociétés à individus mobiles : un habiter polytopique ? L'exemple des pratiques touristiques », *EspacesTemps.net*, 2005 [<http://espacestemps.net/document1353.html>].

Mathis STOCK, « L'hypothèse de l'habiter polytopique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps.net*, 2006 [<http://www.espacestemps.net/articles/hypothese-habiter-polytopique/>].

Terrhabmobile, « Lorsque la mobilité territorialise », *EspacesTemps.net*, 2013 [<http://www.espacestemps.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise/>].

John URRY, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Armand Colin, 2005.

Philippe VIALON, « Retired snowbirds », *Annals of Tourism Research*, vol. 39, n° 4, 2012.

NOTES

1. Les distances parcourues atteignent parfois 1 000 kilomètres en une journée, mais la distance entre deux lieux de stationnement pour la nuit est généralement inférieure à une cinquantaine de kilomètres, comme pour les mobilités résidentielles intra- ou péri-urbaines.
2. C'est-à-dire avec un lit double au-dessus du poste de conduite.
3. Voir par exemple : <http://campingcar.passion.free.fr/voyage/capnord>
4. Voir par exemple : <http://marjosan.over-blog.com/>
5. Voir par exemple le célèbre site : <http://www.exploracy.fr/>
6. Selon une enquête de 2008 du SICVERL, le syndicat des véhicules de loisirs, qui depuis le 1^{er} juillet 2008 se dénomme UNI VDL. Cette enquête est citée dans le Petit Futé, *Les plus beaux circuits en camping-car*, édition 2014.
7. Il s'agit d'un camping-car entièrement recarrossé, y compris le poste de conduite. Pour les modèles classiques, profilés ou à capucines, seule la cellule de vie est aménagée, le poste de conduite reste d'origine.
8. Voir par exemple : <http://www.trafic-amenage.com/forum/index.php>
9. Environ 22 000 nouveaux véhicules par an (chiffre des nouvelles immatriculations sur la période mars 2017-mars 2018, source : VDL n° 117, avril 2018, <http://www.univdl.org/statistiques-du-marche/>), ce qui ne comptabilise pas les fourgons utilitaires aménagés par les particuliers. Le marché de l'occasion compte plus de 50 000 transactions par an.
10. L'exemple est tiré d'un texte assez humoristique d'un membre de ce groupe social. Voir sur le site : <https://www.camptocamp.org/>
11. Les campings sont utilisés quelle que soit la catégorie, mais la fréquentation des campings 4 étoiles, assimilables à des clubs de vacances, est cependant rare.

12. Il est possible de stationner en milieu privé chez des vignerons et agriculteurs dans toute la France, avec une simple carte et sans aucune contrainte financière ou commerciale. Voir le site : www.france-passion.com.

RÉSUMÉS

Habiter est un concept-clé des sciences sociales et les pratiques touristiques sont un des comportements les plus emblématiques de l'émergence d'une société d'individus mobiles. Aborder cette question à travers le prisme du groupe social des touristes en camping-car permet de souligner l'existence d'une identité de mouvement au sein de ce groupe. Analysées par le biais d'une longue période d'observation participante et de 18 entretiens plus récents, les stratégies et les routines de déplacement et de stationnement des camping-caristes semblent définir un mode d'habiter commun. Toutefois, il est possible de repérer des variations selon le rapport à la sécurité, les pratiques de mobilité ou la volonté de distinction, qui amènent à la proposition de trois grandes figures de camping-caristes.

Living is a key concept of the social sciences and tourism practices are one of the most emblematic behaviors of the emergence of a society with mobile individuals. Addressing this issue through the prism of the social group of tourists in motorhome allows to highlight the existence of an identity of movement within the group. The methodology involved a long period of participant observation and 18 more recent interviews. Strategies and routines for moving and parking seem to define a common way of living. However, it is possible to identify variations according to the relation to safety, the practices of mobility or the will of distinction, which lead to the proposal of three great types of tourists in motorhome.

INDEX

Mots-clés : habiter, camping-cariste, identité de mouvement, pratiques spatiales

Keywords : living, tourist in motorhome, identity of movement, spatial practices

AUTEUR

RODOLPHE DODIER

PR Université d'Aix-Marseille, UMRs CNRS Telemme/Lames

Géographie sociale et aménagement

Rodolphe.Dodier@univ-amu.fr