

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

Dean Louder

Volume 57, numéro 160, avril 2013

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1017813ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1017813ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

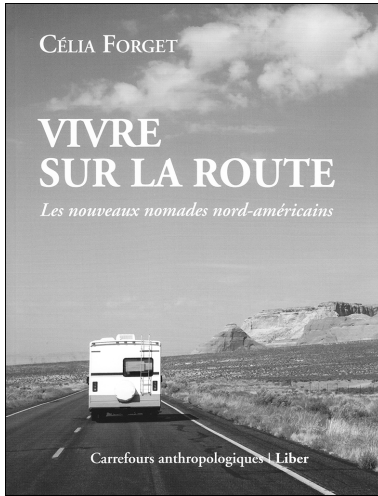
[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Louder, D. (2013). Compte rendu de [FORGET, Célia (2012) *Vivre sur la route. Les nouveaux nomades nord-américains*. Montréal, Liber, 222 p. (ISBN 978-2-89578-372-5)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 57(160), 151-153. <https://doi.org/10.7202/1017813ar>

processus de mise en œuvre, sur les interventions qui ont un réel potentiel de changer l'aménagement urbain et, par-delà, la vie des gens.

Gilles Sénécal
Centre Urbanisation Culture Société INRS



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

Un vrai délice, cette étude ethnographique réalisée par Célia Forget dans le cadre de son doctorat, effectué en cotutelle à l'Université Laval et à l'Université de Provence, sur une forme de mobilité continentale expérimentée par les gens qui répondent à l'appel de la route et qui cherchent à être mobiles tout en restant chez eux. L'objectif de *Vivre sur la route*, version condensée de la thèse, est d'amener le lecteur en voyage à la découverte de cette population nomade. Pour mettre son étude en contexte, Forget cite les œuvres littéraires de Jack Kerouac (*On the Road*) et de John Steinbeck (*Travels with Charley, Raisins de la colère*), mais oublie celle – plus près de nous – de Jacques Poulin (*Volkswagen blues*). Qui plus est, elle fait allusion à la myriade de

voyages et de reportages effectués à travers les États-Unis, en bus reconverti, par le légendaire journaliste télévisuel Charles Kuralt, mais oublie ceux de l'ancien entraîneur de football professionnel, devenu commentateur sportif, John Madden qui, ayant peur des avions, préférait se déplacer de stade en stade, semaine après semaine, dans le *Madden Cruiser*, un bus reconverti selon ses propres spécifications, portant l'effigie du «Joueur (NFL) de la semaine». Malgré cette petite déficience et une défaillance linguistique que j'identifierai plus loin, Célia Forget réussit son pari avec brio. En lisant ce petit livre captivant de 222 pages, j'avais envie, soit d'embarquer avec elle, soit de retourner moi-même là où j'ai tant de merveilleux souvenirs : sur la route.

L'auteure prétend (p. 100) que «la société nord-américaine, et principalement la société américaine, vit dans un climat de peur incessant entretenu par les médias». Si tel est le cas, il faut admirer le courage de la chercheuse qui, dans un premier temps, a sollicité un *lift* avec un parfait étranger, Byron, 63 ans, rencontré pour la première fois dans une halte routière en Caroline du Nord, et seule personne ayant accepté de l'accueillir à bord de son grand motorisé de 12 m de long. Pendant deux mois, avec Byron comme guide, mentor, colocataire et ami, Célia Forget a pu apprendre et mettre en pratique le mode de vie des caravaniers à plein temps. Dans un deuxième temps, seule, dans son propre motorisé loué pour l'occasion, elle a parcouru 14 000 km, sillonnant 21 États américains et deux provinces canadiennes, afin de pénétrer à fond et de comprendre ce monde de vagabonds de luxe. Elle est restée dans des campings, des déserts, des parcs nationaux, des aires d'autoroute, des stationnements de Walmart, d'aéroports et d'hôtels et des *truck stops*. Alors, son expérience – comme la mienne sur la route dans mon Safari Condo, de manière plus ou moins continue depuis 10 ans – contredit la thèse d'une société américaine dangereuse et violente. Elle dirait aujourd'hui, comme moi, qu'il y a «du bon monde» partout !



Entre ces deux expériences continentales de terrain, l'ethnologue avait également résidé dans un terrain de camping au nord de Montréal auprès de caravaniers québécois dont certains se retrouveraient le long de son chemin par la suite.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser en observant passer ces rutilants véhicules récréatifs que sont les motorisés, caravanes à sellette ou bus reconvertis, passage qui évoque une vie simple caractérisée par la liberté, la paix et la félicité, le phénomène du caravaning est complexe. Soit dit en passant, l'utilisation par l'auteure des termes *RVing* (vie dans un véhicule récréatif) et *RVer* (celui ou celle qui la pratique) est agaçant, sinon déplorable. Pourquoi ne pas adopter les équivalents français «caravaning» et «caravanier»? Célia Forget décrit, dissèque et analyse ce phénomène à partir du moment où le caravanier en herbe opte pour ce mode de vie jusqu'à celui où il décide de l'abandonner car, selon elle, «leur faim de la route» doit obligatoirement céder un jour à «leur fin de la route». Dans les deux cas, ce sont des décisions déchirantes. *Primo*, on coupe avec le passé, on vend la maison familiale, on s'éloigne des enfants, des petits-enfants et des amis, on se débarrasse des biens accumulés depuis des éons. À des fins administratives, on invente une adresse fictive, car la société n'est pas faite en fonction des gens mobiles. *Secundo*, il faut découvrir comment réintégrer la société sédentaire, souvent avec des moyens réduits et une santé fragile. Entre les deux, il y a le choix du véhicule récréatif dont le style et le prix varient énormément, l'appropriation du véhicule en ce qui a trait à la conduite et à l'entretien, l'aménagement de son intérieur pour le personnaliser, l'apprentissage de la route (devenir *blueliner* en suivant les petites routes ou *redliner* en se limitant aux autoroutes), le défi de vivre en couple dans un espace réduit (un couple qui va mal ne peut y survivre), la solitude du (de la) célibataire (difficilement soutenable à la longue), le choix des stationnements... La liste pourrait s'allonger indéfiniment.

Malgré la nature fluide du caravaning à plein temps, il s'établit néanmoins des rapports de territorialité et de sociabilité. Faisant appel aux notions de «territoire nomade» et de «territoire circulatoire» élaborées par des chercheurs français, Forget propose le concept contradictoire de «territoire de mobilité», officialisé par aucune frontière géographique qui le contraindrait à un espace fixe. Il s'agit d'un «territoire flottant» se fabriquant au gré des déplacements. Par contre, une fois arrêté ou stationné, le caravanier est conscient de ses droits territoriaux. Comme le chien qui pisse sur les poteaux pour bien définir son territoire, le caravanier, au figuré, fait la même chose (p. 128), le territoire flottant se transformant ainsi pour quelques heures, quelques jours ou quelques semaines en «territoire ancré».

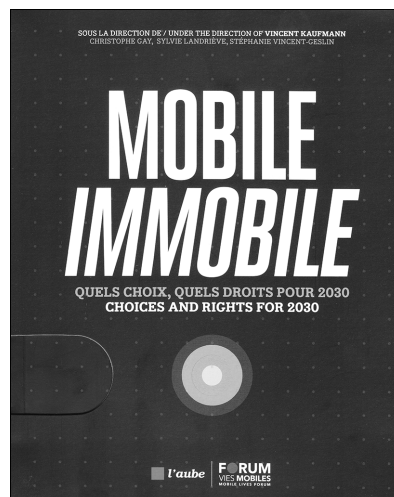
Que ce soit au paradis des caravaniers, c'est-à-dire sur les terrains de camping ou dans les *RV resorts* qui fournissent à gros prix une multitude de services permettant aux campeurs/caravaniers d'être confortablement chez eux ou dans la désolation des déserts d'Arizona et de Californie – lesquels attirent un nombre surprenant d'aventuriers de la route –, les réseaux de sociabilité se créent rapidement. S'appropriant, s'amusant ensemble et s'entraïnant, les caravaniers à temps plein tissent souvent des liens durables. Il n'est pas rare qu'ils se donnent rendez-vous au même endroit l'année suivante et l'année d'après et que, dans l'intervalle, ils s'envoient des centaines de courriels et des dizaines de cartes postales illustrant leurs voyages et leurs exploits.

Un aspect du caravaning à plein temps que passe sous silence Célia Forget, mais qui est digne de mention, est l'absence de caravaniers de couleur! Si, depuis 50 ans, la ségrégation raciale n'existe plus officiellement aux États-Unis, elle existe encore bel et bien dans le monde du caravaning/camping, que ce soit à plein temps ou pas. Autrement dit, sur la route, les minorités visibles sont invisibles. Il s'agit d'un monde de blancs. Pourquoi? Peut-être en raison d'un statut socioéconomique

inférieur, mais ce serait là une explication trop facile. Se fiant aux idées développées par M^{me} Forget voulant que le caravanning d'aujourd'hui fasse partie de la longue tradition de mobilité en Amérique – tradition qui, au XIX^e siècle, donna lieu au peuplement progressif du continent d'est en ouest par des pionniers, coureurs de bois, voyageurs et chercheurs d'or, tous libres et motivés par l'espoir d'un gain économique – on pourrait conclure que les Américains et Canadiens de couleur, qui n'y ont à peu près pas participé, sont exclus de cette « tradition ». Ceux-ci possèdent un bagage culturel et historique différent et nourrissent d'autres rêves. Dans toute ma vie de caravanier averti, il m'est arrivé de rencontrer une famille noire, et personne d'ascendance asiatique. De l'espagnol, j'en ai entendu de la bouche de ceux qui entretenaient le gazon et taillaient les arbustes sur les terrains de camping aux États-Unis. Je ne peux que me demander si l'expérience de l'auteure est pareille. Elle ne le dit pas.

Chapeau à Célia Forget venue de France découvrir l'Amérique. En le faisant, elle nous dévoile une Amérique bien particulière, une Amérique nomade, une Amérique insolite, une Amérique blanche ! Par son travail, elle nous convainc que le tourisme, le voyage et le caravanning à temps plein ne sont pas tous du pareil au même. Embarquons avec elle !

Dean Louder
Département de géographie
Université Laval



GAY, Christophe, LANDRIÈRE, Sylvie et VINCENT-GESLIN, Stéphanie (dir.) (2011) *Mobile/Immobilie. Quels choix, quels droits pour 2030* (vol. 1 et 2). La Tour d'Aigues, Éditions de l'aube, 167 et 183 p. (ISBN 978-2-8159-0258)

Sous l'égide d'une grande organisation des transports, la SNCF (Société nationale des chemins de fer français), une vingtaine de participants ont accepté de livrer un message traitant de la mobilité citoyenne contemporaine et de celle de demain. Ce vaste forum de nature prospective s'organise autour des questions suivantes : quels choix, quels droits à la mobilité pour l'année 2030 ?

Les textes sont brefs et présentés en forme bilingue, français-anglais. Le tout est regroupé en deux petits volumes bien présentés et illustrés dans une pochette de carton qui attire inévitablement l'attention.

Le premier volume s'ouvre sur une préface de M. G. Pépy, président de la SNCF, établissant les paramètres thématiques des textes. On y fait un bref rappel de l'évolution des formes de mobilité et on passe rapidement aux interrogations que ce développement à tout crin soulève : les sociétés sont-elles la cause ou les victimes d'une mutation excessive ou irraisonnée qui entraînerait des problématiques complexes, mouvantes, pas totalement saisies