



IMTERPED

L'IMPACT TERRITORIAL DES LOISIRS PÉDESTRES SUR LE LITTORAL

PUBLICATION

**Travaux réalisés dans le cadre du
Programme IMTERPED**

<https://www.vips2.fr/imterped/>

**Fondation
de
France**

Bruno ELISABETH (2019)

*In Des pratiques récréatives en nature à contre temps. Nature et
Récréation N°7*

<https://www.naturerecreation.org/7-nat-et-recreation>

Camping-carisme : le choix de la lenteur ?

Dans le cadre d'un travail d'investigation photographique documentaire et plasticien, c'est en examinant les relations qu'entretiennent les camping-caristes avec le littoral breton, et plus précisément leur rapport à la temporalité, que l'usage de ces véhicules récréatifs est ici envisagé comme pratique récréative à contre-temps. Avec l'explosion de ce mode d'hébergement-déplacement, il est manifeste de constater une profonde métamorphose de ses usages. Là où les précurseurs étaient principalement de jeunes gens dynamiques, adeptes d'une simplicité épicurienne, prenant les traits d'un repli sur l'essentiel, les nouveaux camping-caristes s'avèrent être maintenant majoritairement des retraités, qui agrémentent ainsi la décélération de leur nouvelle condition, dans un dévorant hédonisme avide d'une débauche technico-innovante. Cette mobilité dans le loisir s'avère un compromis très avantageux entre confort et mobilité souple, permettant de vivre la route pleinement, sans contraintes d'itinéraire et d'horaire, tout en accompagnant d'autres pratiques douces. Elle permet alors une réévaluation des rapports à l'espace et à la temporalité tout en développant un rapport aux autres à la fois grégaire et indépendant.

As part of a documentary and visual photographic investigation, it is by examining the relations between motorhomes and the Breton coast, and more precisely their relationship to temporality, that the use of these recreational vehicles is considered here as a counter-time recreational practice. With the explosion of this type of accommodation and travel, it is obvious that there has been a profound metamorphosis in its uses. Where the precursors were mainly dynamic young people, adepts of epicurean simplicity, taking the form of a retreat on the essential, the new motorhomes users now turn out to be mostly retired, who thus enhance the deceleration of their new condition, in a devouring hedonism greedy for a technical-innovative debauchery. This leisure mobility is a very advantageous compromise between comfort and flexible mobility, allowing you to experience the road fully, without itinerary and schedule constraints, while accompanying other gentle practices. It then allows a re-evaluation of the relationships to space and temporality while developing a relationship to others that is both gregarious and independent.

Camping-car, van, littoral, Bretagne, photographie-documentaire.

1 Introduction

Dans l’imaginaire littéraire populaire l’animal qui voyage avec sa maison sur le dos, qu’il soit escargot (Frechet, 1995, pp. 69-79) ou tortue (La Fontaine, 1993, p. 192, p. 362, p. 446), a pour principal caractère de se mouvoir avec une lenteur extrême. Cette condition lui vaut sarcasmes et railleries, mais lui permet aussi de tirer parti, avec astuce et un certain sens de l’adaptation, de sa physiologie encombrante. Dans ces contes et fables l’animal à coquille ou à carapace, se jouant de ses rivaux, mène une course victorieuse à contre-temps. C’est ainsi, par une forme d’analogie, que notre regard peut intuitivement se poser sur les camping-caristes et leurs véhicules récréatifs, et par là même permet d’envisager l’usage de ces véhicules comme une pratique récréative à contre-temps qui compose adroitement avec le temps et l’espace, adoptant ses propres règles et usages. Nous nous pencherons donc sur ces règles et usages au regard des rythmes spécifiquement liés à cette pratique.

Le camping-carisme pourrait, au premier abord, apparaître comme un terrain non noble, d’apparence futile et dérisoire, puisque lié aux loisirs (Dumazedier, 1972, p. 28), à des rituels ludiques, à une forme de retrait social et à la détente. Il est au contraire à même de dire beaucoup sur notre société et ses aspirations. Considérer le véhicule « comme un domicile en lui-même mobile » (Dodier, 2018, p. 3) permet, comme le fait Rodolphe Dodier, de « décentrer le point de vue » (Dodier, 2018, p. 2) et de comprendre de nouvelles pratiques spatiales, notamment des « stratégies de déplacement et de stationnement » (Dodier, 2018, p. 2), d’envisager de nouvelles temporalités à travers des routines en phase avec certaines formes de décélérations. Le camping-car permettrait ainsi de brouiller « l’effet des référents temporels et spatiaux habituels » (Dodier, 2018, p. 4).

1. Corpus et méthodologie

1.1 Définition

Ce titre fait explicitement référence à une campagne publicitaire engagée par UNI VDL¹, intitulée « Le choix de ceux qui ont tout compris² », évoquée ici interrogativement. Ainsi repris, il me semble bien soulever et synthétiser nos enjeux et notre objet. Comme le définit Rodolphe Dodier « 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 de son domicile » (Dodier, 2018, p. 2). Cette définition exclue de fait l’usage des

1 UNI VDL, l’Union des Industries des véhicules de loisirs, est le syndicat des véhicules de loisirs. Il assure les fonctions suivantes : diffusion de statistiques françaises et européennes, représentation de la profession, communication, organisation du Salon des Véhicules de Loisirs.

2 Titre emprunté littéralement pour le projet photographique que je mène. La campagne est ainsi présentée sur le site de UNI VDL : « 352 spots de 30 secondes chacun seront à l’antenne d’Europe 1, de RTL, RMC, France Info, France Inter et France Bleu pendant trois week-ends consécutifs du 26 au 28 février, du 5 au 7 mars et du 12 au 14 mars. », *Le camping-car et la caravane, le choix de ceux qui ont tout compris !*, 2009 [en ligne], Site UNI VDL, <https://www.ladn.eu/archive-budget/uni-vdl-loeb-associes/>, [consulté le 15 mars 2019].

véhicules aménagés par les populations nomades³, les marginaux⁴ et les professionnels, qu'ils soient travailleurs du nucléaire en France (Le Marchand, 2011), ou «work campers» aux USA⁵ (Leparmentier, 2017, p. 6). Le législateur, lui, retiendra pour terminologie officielle l'appellation d'autocaravane : « selon l'arrêté du 30 juin 1992 relatif à la terminologie du tourisme, une autocaravane est une "caravane autotractée ou véhicule automobile dont l'intérieur est équipé pour le séjour" » (Boulin et Peroy, 2007, p. 25).

1.2 Corpus

La question de la lenteur nous amène à aborder les problématiques liées aux rythmes sociaux et individuels. Dans le sillage de Hartmut Rosa, fort du constat que « le rythme de la vie s'est accéléré et, qu'avec lui, s'est accru, le stress, la frénésie et l'urgence » (Rosa, 2011, p. 7), nous relevons paradoxalement, par l'entremise de notre environnement technique, que nous serions censés gagner toujours plus de temps. Cependant, « l'élargissement de l'horizon des possibilités qui est un élément essentiel de la « promesse de l'accélération » (Rosa, 2011, p. 8) nous amène à penser que nous trouverons quelques éléments potentiels de réponse dans une écologie de l'attention, telle que la pose Yves Citton (Citton, 2014) face à cette « véritable crise du temps, qui met en question les formes et les possibilités d'organisation individuelles et politiques » (Rosa, 2011, p. 12). Nous chercherons alors des éléments de réponse dans différents cycles et temporalités, depuis l'évolution historique de ces pratiques pour en venir ensuite à aborder successivement les temporalités liées au cours de la vie, à celui de l'année, à la durée des parcours et des haltes, aux routines quotidiennes. Cet examen nous permettra d'entrevoir les temporalités spécifiques aux camping-caristes et ainsi peut-être de voir si ces pratiques viennent à s'inscrire dans une forme d'écologie de l'attention et ainsi participer d'un ralentissement dans la pratique récréative, conduisant à questionner le temps comme cette sorte de seconde nature, déterminants les habitus et dispositions des sujets (Rosa, 2010). A la fois privé et intime, mais largement inscrit socialement, questionner le temps revient à poser la question « comment veux-je passer mon temps ? » ce qui « est la version temporelle de la question éthique : comment veux-je vivre ? » (Rosa, 2011, p. 365). Nous verrons peut-être ainsi plus clairement, au travers des impératifs structurels et des orientations culturelles exprimées, ce que les camping-caristes veulent pour leur existence.

Ce travail confronte diverses sources. Si le tourisme de masse et le camping sont maintenant des objets largement documentés et décrits, aussi bien dans des approches historiques, qu'anthropologiques et sociologiques (Boyer, 2005, 2007 ; Poulain, 2005 ; Sirost, 2002, 2011 ; Sirost et Raveneau, 2011 ; Vanneph, 2017), il est loin d'en être de même du camping-carisme. Les travaux consacrés à cet objet sont, à ma connaissance, rares. Hormis les études de Célia

3 Voir le travail photographique de JOHNSON Jamie, *Portraits of irish travelers*, sans date [en ligne], site de l'artiste, À partir de, <http://www.jamiejohnsonphotography.com/Gallery%20Irish%20Travellers.html> [Consulté le 15/03/2019].

4 Voir le travail photographique de HUNTER Tom, *Le crowbars et Travellers*, sans date [en ligne], site de l'artiste, À partir de, <http://www.tomhunter.org/gallery/le-crowbar/>, et, <http://www.tomhunter.org/travellers/> [Consulté le 15/03/2019]. Ainsi que celui de MURPHY Ben, *The riverbed*, sans date [en ligne], site de l'artiste, À partir de URL <http://www.tomhunter.org/travellers/> [Consulté le 15/03/2019].

5 Voir à ce sujet : VAHRAMIAN A., DESBOIS L., WILLIAMS A., MONANGE A. Monange, *États-Unis : les nomades de l'emploi* (reportage TV), 20 heures, France 2, 28 février 2018. [En ligne] À partir de URL https://www.francetvinfo.fr/monde/usa/etats-unis-les-nomades-de-l-emploi_2633626.html, [Consulté le 15 mars 2019]. A noter également un travail de thèse actuellement en cours, FRATI David, *Le Camping-car comme habitat : mobilités et regroupements de retraités travailleurs en Arizona et Californie* (Ecole doctorale Milieux, culturels et sociétés du passé et du présent), sous la direction de Olivier Ratouis, Paris 10, (en cours).

Forget (Forget, 2011, 2012) sur les « full-timers » « RVers »⁶ nord-américain et le récent travail de Rodolphe Dodier (Dodier, 2018), le corpus exploitable apparaît mince et laisse présager un champ de recherche en devenir. La seconde source est constituée d'une littérature plus technique et institutionnelle faite de textes réglementaires (Boulin et Peroy, 2007), de rapports d'expertises (Leduc, 2008) qui apportent certains éclairages en prise directe avec les acteurs des collectivités et les usagers. De son côté, la littérature n'est pas totalement en reste avec un essai de socio-histoire signé Ivan Jablonka (Jablonka, 2018), un éclairage sensible et précis, extrêmement instructif, sur cette pratique telle qu'elle pouvait être envisagée au cours de la décennie 1980.

1.3 Recherche création et documentaire critique

Mais l'approche que j'adopte pour mener ce travail ne se cantonne pas à ces sources. Cette matière documentaire permet d'engager la démarche de recherche-création (Gosselin et Le Coguiec, 2006) qui caractérise mon travail plastique et affirme la singularité de la proposition. Celle-ci repose en effet sur la photographie, abordée dans une approche que l'on pourrait qualifier de documentaire, plasticienne, critique (Bazin, 2017) et peut-être ethnographique. En plus des photographies, j'adopte une approche intuitive et « sympathique ». En découle une trentaine d'entretiens, menés sur les aires d'accueils et les parkings, aux abords des véhicules. Les campagnes de prises de vues, engagées dès 2009 de manière informelle - des repérages occasionnels -, notamment dans la presqu'île de Guérande et la baie du Mont Saint-Michel, se sont ensuite poursuivies en différents sites du littoral breton, pour finalement s'intensifier ces deux dernières années en se concentrant sur deux aires géographiques, la baie de Saint-Brieuc et la presqu'île de Quiberon. Deux sites retenus dans le cadre du projet interdisciplinaire IMTERPED⁷ dans lequel s'inscrit ce travail.

La multiplicité méthodologie adoptée pour rendre intelligible cet objet pourra surprendre et déstabiliser, comparée à des projets de connaissances plus rationnels. En rendant maintenant compte de ma position de plasticien-photographe, mon but est de montrer les éléments d'objectivation du lien créé avec les camping-caristes. Issu du champ artistique ce travail « cherche à comprendre des objets extérieurs au domaine artistique, objets que l'auteur aborde alors à partir de son point de vue de praticien en art » (Gosselin et Le Coguiec, 2006, p. 30), tirant parti « d'une conjugaison particulière de la pensée expérientielle subjective et de la pensée conceptuelle objective » (Gosselin et Le Coguiec, 2006, p. 30). Je vise ainsi modestement à formuler des constats, des réflexions et des hypothèses fragmentaires et largement intuitifs, qui n'ont évidemment qu'une portée indicative. Ceux-ci n'en nourrissent pas moins l'espoir de résonner avec les études engagées, notamment dans les domaines de la sociologie et de l'ethnologie. La démarche adoptée vise à « la mise en place de dispositifs pratiques et critiques, bref une attitude documentaire » (Bazin, 2017, p. 10). Pour préciser « ce mot documentaire, entraînant beaucoup de confusion en France, doit être un peu mieux défini, principalement à l'encontre du reportage photographique de presse. En effet, la photographie documentaire cherche, au delà des événements factuels et circonstanciels que les médias nous réservent, à mettre au jour les données plus profondes de notre actualité réelle. Il ne s'agit pas de raconter des histoires bien construites mais d'opérer dans les registres du montage, de la série, affirmant le caractère discontinu de notre perception des enjeux du monde » (Bazin, 2017, p. 273). C'est-à-dire une attitude heuristique exploratoire et prospective qui, loin des agitations médiatiques et de l'actualité, « entend porter une critique constructive sur le monde

6 « RV, en anglais *recreational vehicle* » (Forget, 2012, p. 10).

7 <https://www.vips2.fr/imterped/>

dans lequel nous vivons » (Bazin, 2017, p. 10), dans un rapport à l'histoire, à l'archive, aux sciences sociales et humaines, à la parole et à une production visuelle photographique, tout en engageant notre rapport au territoire, à l'espace public au sens profond des manifestations sociales. Cela passe notamment par une remise en cause de la narration, dans une logique de montage texte-image mettant à profit la discontinuité les « rapprochements, télescopes, répétitions, contradictions, distances qui sont autant d'outils introspectifs pour les spectateurs » (Bazin, 2017, p. 21). Donnant à penser et convoquant la réflexion, le rapport texte image n'est pas inscrit dans une relation où l'un commente, contextualise ou explique l'autre. Bien au contraire, les divers régimes sémantiques ainsi mis en relation visent à susciter des échos problématiques, donnant accès à la complexité des systèmes. Plutôt qu'à assoupir la position du spectateur dans une attitude contemplative et émotionnelle, la multiplication des corpus, en croisant les données, vise à l'impliquer comme sujet actif dans la réception de l'œuvre, et peut-être au delà dans le monde.

Plastiquement, les images produites⁸, si elles s'appliquent à une rigueur compositionnelle à une précision dans le détail, sont d'une « simplicité, qui s'oppose aux effets picturaux (ou pictorialiste) comme aux jeux trop complexes et arbitraires de composition (de manipulation du visible) » (Chevrier, 1989, p. 32). Cela implique généralement des cadrages frontaux, centraux, à hauteur de regard, une exactitude de la mise au point et de confortables profondeurs de champs assurant une netteté sur la majorité des plans, alliés à un éclairage naturel et souvent généreux. Ces caractéristiques induisent une relative objectivité de l'enregistrement, affirmée également par le choix du carré propre au moyen format 6x6. Le type d'appareil de prise de vue retenu, le moyen-format argentique est évidemment un choix technique. Il impose autant sa précision, qu'il est, au delà, un processus avec ses lenteurs, sa lourdeur, son encombrement qui le rendent immédiatement visible et incite à la curiosité. Cet appareil photographique inhabituel, peu connu du grand public, souvent confondu avec une caméra film ou vidéo, génère une attitude peu soucieuse de discrétion. Celle-ci faite de phases d'observations, de lents vas et viens, d'arrêts prolongés est ici complètement assumée comme participant du dispositif d'investigation. Elle suscite tour à tour, l'intérêt, la méfiance, l'amusement, la sympathie, très rarement l'hostilité, mais quasi systématiquement l'échange, ce qui est l'effet recherché, au delà de la prise de vue, pour conduire des entretiens. En cela, le dispositif photographique s'impose dans une double dimension technique, plastique et esthétique mais également comme opérateur de la relation nécessaire à l'enquête. Les entretiens sont eux menés autour d'une grille d'une dizaine de questions. En voici quelques unes : Depuis quand pratiquez vous ? Quel sont les facteurs déclenchant à votre pratique ? De quand date votre véhicule ? Comment l'avez vous choisi ? Combien de temps passez-vous par an en camping-car ? Quel est généralement la durée de vos excursions ? ... Posées sur une durée n'excédant pas les 15 minutes elles me permettent de comprendre les motivations du camping-cariste et de saisir l'esprit de sa démarche. Aller ainsi sur le terrain, dans la vie quotidienne des acteurs, permet de recueillir des faits et des données qui nourrissent ma production, fournissent la matière des légendes aux photographies et m'amènent maintenant à mieux comprendre ce loisir et à en cerner ses enjeux.

8 Une sélection est consultable en ligne : <http://brunoelisabeth.fr/le-choix-de-ceux-qui-ont-tout-compris/>

2 Un siècle d'évolutions

2.1 De la distinction à l'envers au grégarisme

Si le camping-carisme me semble à même de dire beaucoup sur notre société, sur ses aspirations contemporaines, cette compréhension passe évidemment par un bref examen de son évolution. Nous voyons dès le début du XX^e siècle des constructeurs se lancer dans la conception et la réalisation de modèles expérimentaux, bien souvent des pièces uniques, onéreuses et luxueuses. Le bourgeois du *Touring Club* allant jusqu'à visiter directement les roulottes des gens du voyage, étudiant les architectures de ces maisons mobiles et les transformant en habitats de loisirs (Sirost, 2011, p. 104). Ces emprunts mettent en place une forme de *distinction à l'envers* (Berthot-Lavenir, 1999, pp. 304-305 ; Sirost, 2011, p. 104), une réversibilité de l'habitat précaire à des fins de loisir. Ces remorques ou cabanons auto-portés « permettent le couchage et les autres fonctions de la vie telles que la restauration et la toilette » (Poulain, 2011, p. 221). Le Front populaire pose ensuite les bases des vacances modernes et des loisirs populaires avec notamment la mise en place des congés payés. Après guerre les développements reprennent, l'ouvrage *Camping-car rétro* (Field-Lewis et Haddon, 2011) nous dresse le portrait de valeureux ancêtres, fruit du travail expérimental et artisanal de petites entreprises ou de bricoleurs passionnés. Fleurissent ainsi, encore discrètement, des productions qui partagent beaucoup avec le véhicule développé par la petite entreprise *Altra*, représenté en 1971 dans le chef d'œuvre cinématographique *Trafic*⁹ de Jacques Tati. En France, « les campings-cars apparurent massivement sur les routes au début des années 1970. En effet, il a fallu le début de l'ère de la consommation de masse pour voir arriver sur le marché les célèbres "Combi Westfalia" monté sur des fourgons utilitaires DKW puis Volkswagen » (Poulain, 2011, pp. 224-225). Ce véhicule incarne depuis l'idéalisme de la contre culture, du mouvement hippie, de l'après 1968 et l'intérêt pour des valeurs philosophiques et culturelles en rupture avec la société de consommation et son emballage. Un fait dont témoigne on ne peut plus clairement Ivan Jablonka : « Le camping-car sentait le prof, avec son mélange de simplicité, de raffinement et de stratégie culturelle. Il correspondait à cette sensibilité politique qui mène du Front populaire, avec congés payés et tentes à piquets, au Guide du routard des années 1970... » (Jablonka, 2018, pp. 115-116), il ajoute « Notre style de vacances était aristocratique, parce qu'il valorisait la liberté, le plaisir, la découverte, l'échappée belle, mais il était aussi foncièrement démocratique : pas cher, pas consumériste, pas tape-à-l'œil, pas couche-tard, pas compliqué, quelque chose d'accessible, de proche, de simple, quasiment rudimentaire, une locomotion terrestre, un contact direct avec les gens, des haltes toujours respectueuses de la nature, des coutumes et des produits locaux, camping sauvage dès que possible » (Jablonka, 2018, pp. 117-118). A la même époque, nous voyons aussi apparaître des formules prenant pour base les J7 Peugeot, l'Estafette Renault, ou le H de Citroën qui invitent les propriétaires à réaliser le maximum d'aménagements par eux-mêmes, notamment sous les bons auspices de la revue *Système D* (Watelet, 1965, pp. 441-445 ; Carlu, 1976, pp. 96-99 ; Guillot, 1977, pp. 102-122), qui propose des plans et astuces à réaliser soi-même (banquettes, lits amovibles, blocs-cuisines...). Se développent ensuite, au cours des années 1980 et 1990, plusieurs grandes familles définies à un niveau industriel¹⁰. Cette éclosion discrète, cette popularisation, puis cette massification, conduisant à une banalisation du camping-car, tendent évidemment à en métamorphoser les usages. En ce sens le camping-car participe de l'élan général ou « deux phénomènes se sont rejoints pour faire le tourisme de masse contemporain : celui de la pratique et de l'invention élitistes et celui qui produit du temps social – le temps libre » (Boyer, 2005,

9 TATI Jacques, *Trafic*, 1971.

10 En plus du van type combi volkswagen, les grandes familles de camping-cars sont les fourgons aménagés, les capucines, les profilés, les intégraux et les gigantesques motorhome.

p. 88). Appliquons-nous maintenant, à travers différents exemples et quelques propos extraits d'entretiens, à dégager ce qui permet d'identifier dans la pratique du camping-car une pratique récréative à contre-temps.

2.2 Rupture de paradigme et nouveaux idéaux

Les idéaux originels véhiculés par le camping-carisme, s'affichent encore ouvertement sur certains habitacles, s'incarnant dans les ornements décoratifs des fabricants ou ceux ajoutés par les propriétaires (îles, oasis, montagnes, chevaux, dauphins, vagues, arabesques...) symboles ou archétypes du mouvement, de la mobilité, du dynamisme, de la liberté, de l'isolement, du retrait dans la nature sauvage... Ils semblent attester que l'adoption du camping-car est la réalisation d'une forme ultime de vie au pays des vacances et recèle tous les atouts d'une pratique récréative, invitant au ralentissement, à la lenteur, ou à un dynamisme en quête de rupture avec l'accélération et les structures temporelles de nos vies quotidiennes. En tension entre le dynamisme et la détente, le confort et l'économie ce véhicule de loisir, et son aboutissement ultime le motorhome, véritable yacht des routes, opèrent ainsi une rupture de paradigme avec le camping « traditionnel ». Là où le camping est relativement sédentaire, le camping-carisme s'affirme dans sa grande mobilité. Il est d'autre part un facilitateur pour des pratiques associées. Au fil des rencontres, j'ai notamment croisé une population de marcheurs, randonneurs, coureurs, cyclistes, pêcheurs à pieds, plongeurs, surfeurs, parapentistes... Une grande diversité d'activités, dont se dégage une majorité de pratiques de plein air véhiculant une image douce, en phase avec les éléments. Il est important de remarquer que cette diversité éclaire des pratiques plurielles, réversibles et variantes en fonction de multiples facteurs (Dodier, 2018). Deux aspirations antagonistes semblent globalement se dégager. L'une est attachée aux idéaux et à la philosophie originelle du camping, dont ce témoignage rend bien compte : « *Je fais du camping-car parce que quand j'étais adolescent j'étais scout, donc j'étais près de la nature. J'ai toujours été près de la nature. Avant le camping-car, j'ai eu une caravane, et une toile de tente. (...) Le camping-car c'est depuis 1986, ça fait donc 32 ans.* » De l'autre une tendance aux aspirations plus consuméristes, portée sur le confort comme en témoigne cette dame croisée à Binic « *Nous l'avons choisi par rapport à son confort, [...]. Nous recherchons de l'espace, du confort, le chauffage aussi. [...], il y a des petits radiateurs dedans, il y en a un peu partout et ça c'est super.* » Ces deux extrêmes, au delà de dessiner deux tendances majeures et diamétralement opposées d'une même pratique, me semblent aussi dessiner l'évolution actuelle. D'une aspiration à la liberté¹¹, qui s'affirme dans une forme d'ascèse aux échos écologiques, prenant place dans des espaces discrets et auto-organisés, nous assistons ces dernières années à une recherche de liberté qui n'envisage rien sacrifier au confort et aux attraits de la modernité technique, et s'affirme également en demande d'aménagements sécurisants. Ces constats ne sont peut-être pas totalement dissociés d'une évolution des aspirations au fil de l'existence.

3 Les temporalités d'une aspiration à la liberté

3.1 Au cours de la vie

Le premier constat est celui d'une forte scission dans les pratiques au cours des âges de la vie. Les jeunes couples sans enfant préfèrent majoritairement les petits vans, dont la taille réduite

¹¹ Cette notion de "liberté", constamment convoquée par les camping-caristes, mériterait un examen approfondi, tant elle me semble relever d'aspirations diverses.

offre une grande souplesse et garantissent la discrétion. Ce dont témoignent très clairement deux jeunes trentenaires stationnant fin juin, au petit matin, au haut des falaises de la pointe de Pordic pour un petit déjeuner ensoleillé face à la mer. « *Avec le van on a pas tout cet aspect restriction d'accès lié au camping-car [...]. Pour nous, jeune couple dans un état d'esprit nature, c'est l'idéal. Ça permet de faire de la rando et pas forcément de faire que de la rando, d'être libre de A à Z sur les vacances. Si on a envie de se poser, à n'importe quelle heure, on n'a pas de contrainte liée au temps, aux réservations [...]. Le but c'est d'être à peu près peinard. On fuit le parking avec plein de camping-cars partout, après si on n'a pas le choix ça ne dérange pas pour une nuit. [...] mais pour toutes les vacances non, notre but c'est d'être dans la nature.* » De leur côté, certains célibataires sportifs trouvent dans ce véhicule la garantie à l'expression de leurs aspirations sportives, ainsi qu'en témoigne ce surfeur d'une quarantaine d'années, heureux propriétaire d'un Volkswagen T6 California rutilant, rencontré à Quiberon. « *L'avantage par rapport à un camping-car c'est que ça passe partout [...]. Je passe tous mes temps libres dedans, les week-end les vacances, hiver, été. Ça fait beaucoup de nuits dedans [...]. Je ne prépare rien du tout, il est toujours prêt. En fait, quand je pars, j'ai juste à mettre de l'eau dedans, préparer mes toilettes et remplir le frigo, c'est tout.* » Ce témoignage exprime parfaitement l'idée d'un capital de « motilité » (Kaufmann et Jemelin, 2004) offert par ces véhicules, c'est-à-dire un potentiel de mobilité, permettant de partir dès que la possibilité et le souhait coïncident. Ce jeune couple et ce sportif illustrent bien les aspirations douces, respectueuses et attentives à une rupture avec le rythme quotidien et ses contraintes. Des aspirations similaires à celles souvent recueillies chez nombre de propriétaire de petits vans. Les couples avec de jeunes enfants optent vite pour un surcroît de confort en portant leurs choix sur des fourgons aménagés ou sur les véhicules à capucines qui offrent des espaces de vie et des couchages plus vastes, des aménagements plus confortables, garantissant un minimum de commodités. C'est ce dont témoigne ce père de famille : « *Ce qui nous a décidé c'est l'autonomie, la liberté. Le fait d'avoir des enfants petits, bébé d'ailleurs à l'époque, ça permettait d'être plus facile à gérer. A l'étape on pouvait facilement les changer. [...], la disposition permettait d'avoir les enfants couchés et une dinette qui restait libre. [...] on avait une table pour lire, pour jouer.* » Les familles avec de grands enfants se font plus rares, la promiscuité de l'habitable, l'absence de certains éléments de confort semblent ne plus convenir aux adolescents, comme en témoigne ce couple d'une cinquantaine d'années rencontré à Plérin : « *on a commencé avec un fourgon aménagé avec nos deux enfants, notre fille avait un ou deux ans. Elle en a 19 aujourd'hui. Maintenant nous sommes plutôt tous les deux. Le grand est parti, la fille est encore parfois demandeuse, mais elle n'a plus les mêmes attraits que nous. Il n'y a pas forcément la Wifi...* » A un âge plus avancé, les futurs et jeunes retraités sont apparemment la population majoritairement représentée chez les camping-caristes. L'arrivée à la retraite détermine souvent l'acte d'achat, les témoignages en ce sens sont nombreux, à l'image de celui-ci « *... ça fait cinq ans, depuis la retraite* ». Ou celui-ci, recueilli à Plouharnel auprès du propriétaire d'un confortable intégral : « *Avec l'arrivée à la retraite on a plus le temps. Parce que quand on est en activité les vacances elles sont courtes finalement.* » S'expriment alors d'autres aspirations, allant vers un confort optimal. L'âge aidant, les aspirations aventurières et sportives cèdent généralement la place à une attention aux commodités pratiques, puis au confort. Nous voyons se dessiner des usages spécifiques à ces trois périodes de l'existence. Il conviendra bien évidemment de ne pas prendre ces quelques constats pour des généralités absolues. Car, comme j'ai été amené très ponctuellement à le constater, des couples avec de jeunes enfants continuent d'affectionner leurs vans et des retraités sportifs tirent parti de leur camping-car pour accéder à leurs sites de pratiques.

3.2 Saisonnalité

Après avoir envisagé certaines tendances fortes des usages du camping-car en fonction des âges de la vie, j'ai également tenté de discerner une saisonnalité dans l'usage de ces véhicules, et d'en dégager certains types de déplacements. Ceux-ci peuvent notamment se caractériser par leurs durées, leurs fréquences mais également par leurs éventuelles récurrences. De l'excursion de proximité à la journée, aux voyages lointains pouvant s'étaler sur plusieurs mois, en passant par les escapades ponctuelles de fin de semaine il est possible de discerner une grande variété d'occasions à l'utilisation du camping-car. Les progrès techniques déjà évoqués, notamment le chauffage des habitacles, permettent de constater qu'en toutes saisons le véhicule reste utilisable. C'est ce que souligne ce monsieur rencontré à Binic en avril « *Aujourd'hui il fait beau, on part. Demain il ne fait pas beau on va ailleurs. Un tour de clef et on est partis. L'hiver on va à la neige. Oh oui ! Quelles que soient les saisons...* ». Si nous retrouvons l'idée de motilité déjà évoquée, nous voyons aussi se dégager chez ce monsieur un usage continu et évolutif de son véhicule, au gré des saisons et des activités. Sur la côte bretonne les pratiques de pêche sportive et de loisirs aquatiques trouvent dans les véhicules de loisirs des facilitateurs, ainsi qu'en atteste M. R., il nous explique que « *...sans camping-car on est obligé de rentrer tous les soirs. Moi je suis à 50 km d'ici, ça ne le fait pas ! Avant je venais à la pêche en voiture. Je partais de Pontivy, je faisais toute la marée montante, je revenais à la maison j'étais claqué. C'est pour ça que je suis passé au camping-car. J'amène les vélos, le Kayak qui se casse en deux, je le mets dans la soute. Un week-end sur deux je suis parti quasiment, qu'il pleuve qu'il vente [...]. Quasiment toute l'année, l'hiver aussi, il y a un passage entre janvier et mars... on sort un peu moins, c'est des mois qui sont assez froids.* » Si la météo hivernale semble ici jouer un véritable rôle de frein celui-ci reste néanmoins limité. Du côté de la durée des sorties, il me semble bien difficile de dresser de quelconques profils, tant, en ce domaine, les usages s'avèrent multiples et singuliers. Ce que nous signalent M. et Mme. F. rencontrés à Plouharnel : « *Partir deux jours, trois jours, une semaine, quinze jours... être libre.* » Ou de manière encore plus précise M. et Mme. L, rencontrés au tout début de l'été à Hillion « *- Sur l'année on part 3 à 4 mois. - Là on fait qu'un petit séjour, après on rentre pour garder les petites filles. - Après fin août on part pour aller sur le midi [...]. - Mais on ne part pas trop l'été, on laisse la place aux gens qui travaillent, et puis je n'aime pas trop me trouver dans la cohue. - On part le plus de septembre à la mi-novembre. Ça dépend de la météo, l'hiver il est ramassé.* » On voit bien ici que pour un même couple les usages sont très variables au cours de l'année. Françoise Potier remarque que : « La diminution du temps de travail et l'évolution des temps libérés, réputés "libres", pendant la semaine, pendant l'année et pendant la vie, ont été fondamentales dans l'évolution des pratiques de loisirs et de tourisme » (Potier, 2002, p. 24). Elle souligne une tendance générale sur les six dernières décennies à la réduction du temps de travail : une diminution sur la vie entière, une diminution annuelle et une diminution hebdomadaire. Ce qui implique une possibilité et une « nécessité de prendre des congés plus souvent sur des périodes plus courtes » (Potier, 2002, p. 25). Au-delà elle note que l'activité professionnelle et les devoirs institutionnels, notamment religieux, ne jouent plus le rôle de ciment social qu'il pouvait représenter, ce qui l'amène à avancer que ces « relations tribalo-amicales » se sont ainsi reportées sur des activités associatives de loisir, sportives et familiales (Potier, 2002, p. 31). Elle évoque dans le même temps une augmentation de tous les indicateurs liés à la mobilité liée aux « loisirs, qui a connu une croissance plus importante que celle liée au travail et aux études » (Potier, 2002, p. 25). A ce titre le camping-car représente donc un facilitateur. C'est ainsi que la mobilité devient complexe, variée et aléatoire. Ce que le camping-carisme renforce et encourage, par une multiplicité des activités pratiquées, une versatilité, une appropriation plus souple et complexe de l'espace. Nous sommes alors bien loin d'une bipolarité des mobilités (travail, loisir), et nous trouvons confronté à des multipolarités, des périodicités renouvelées et de nouvelles cultures de la mobilité de loisir qui incitent à « dépasser, outre des

idées reçues, des rigidités typologiques » (Urbain, 2016, p. 167). Vécues sur le mode de ruptures, de déconnexions et d'évasions plus ou moins longues ou ponctuelles, elles permettent toutes « une désynchronisation ou une mise en apesanteur libérant l'individu de la gravité sociale » (Urbain, 2016, p. 167). A l'image de constats généraux sur les nouvelles mobilités, les possibilités offertes par le camping-car conduisent les sphères « à flotter, être en interférence, perdre en spécificité en clarté typologique, et donc en pertinence » (Urbain, 2016, p. 169). Les camping-cars rendent largement caducs les critères de cycles ou de saisons, nous voyons ainsi s'opérer une dessaisonalisation des vacances, celles-ci ne sont ainsi plus associées au voyage lointain, à la distance et à la durée. Le camping-cariste s'avère souvent un voyageur qui se déplace moins loin mais qui bouge plus, dont la mobilité de proximité s'intensifie. Il est alors possible d'avancer l'idée d'une *mobirésidentialité* permettant une pratique plurielle des lieux, qui associe les désirs complémentaires et apparemment contradictoires d'un ailleurs, d'exotisme et de confort casanier. C'est donc un véritable nomadisme adapté aux exigences d'une société largement sédentaire qui se fait jour. Le camping-car dans cette mesure s'impose aussi comme une mobilité rotative, un vagabondage en circuit fermé entre le domicile immobile et la route et qui, par sa souplesse, implique des cycles difficiles à saisir dans leurs rythmes et leurs fréquences.

3.3 Routines quotidiennes

Maintenant dessinées ces temporalités « longues », penchons-nous sur les cycles courts des routines quotidiennes. Dans un premier temps évoquons la question des trajets qui rythment la journée. Je ne m'arrête pas ici sur les trajets du domicile à la destination, mon terrain d'étude étant le littoral je prendrais uniquement en compte les trajets côtiers au cours du séjour. Il est manifeste que la plupart des camping-caristes, une fois à destination, affectionnent les routes secondaires. M. H. rencontré sur la plage du Palus déclare « nous on cherche les petites routes, pas les grands axes. On aime bien être seul ». Au delà, la pratique de ce que je qualifierai de « sauts de puces » me semble caractériser un nombre important de déplacements. Le parcours lent et de courte durée fait alors pleinement partie de l'agrément, il permet d'apprécier les paysages. De sites en sites et d'aires en aires, les distances parcourues sont plutôt réduites. Quelques dizaines de kilomètres suffisent en effet, sur ces côtes très découpées, à offrir renouvellement et dépaysement. Dans un second temps le choix et la durée des haltes me semblent conditionnés par trois facteurs principaux.

En premier lieu, le paysage s'avère fondamental. M. V. me confiait que : « avec un camping-car vous avez le privilège de vous mettre à un endroit et d'admirer un paysage auquel vous ne pouvez pas accéder en location », en poursuivant il admettait que les limitations et interdictions restreignaient de plus en plus l'accès direct aux vues sur mer. M. C. abonde en déclarant que : « A l'époque on pouvait se garer n'importe où, alors que maintenant c'est règlementé de partout. En 15 ans l'évolution c'est terrible ! ». Il ressort également des entretiens que le « sentiment de sécurité » qu'inspirent les lieux représente un facteur non négligeable. Un monsieur rencontré sur une aire de Hillion, un lieu calme et isolé bénéficiant d'une vue très dégagée sur la baie de Saint-Brieuc, croise ces deux préoccupations. « En général on reste entre une ou deux nuits. Après ça dépend des endroits, il y a des endroits où on reste une semaine. Ce qui décide c'est le paysage. On cherche des endroits un peu sauvages comme ici, mais pas seul. Hier soir on a demandé à des gens s'ils restaient, comme ils restaient on est resté ». La qualité paysagère des sites s'avère donc déterminante comme l'évoque également cette dame rencontrée à Binic. « Pour stationner, moi j'aime bien, autant que possible, [...] être au bord d'une rivière, d'un lac ». Cet aspect paysager nous renvoie à l'appréhension touristique du territoire et à l'idée que « le touriste ne vas pas vers les lieux, mais vers leur image ; de son voyage il apporte moins des connaissances nouvelles ou des impressions que des "bons souvenirs" qu'il veut faire partager » (Boyer, 2007, p. 54). Ce qui conforte l'idée que : « Les

touristes de masse sont alors perçus comme des consommateurs de Nature, dévoreurs de paysages » (Boyer, 2007, p. 47). Une aspiration paradoxale ne peut manquer de surprendre dans la recherche d'un retour à la nature, au calme, à un relatif isolement et à la contemplation de paysages vierges et préservés, si elle se conjugue à un désir de sécurité. Mais, dans les routines quotidiennes et dans les choix de haltes ; que se manifeste une pratique plutôt sauvage et hors de toutes structures, ou au contraire, que se manifeste l'aspiration au confort, ce dont témoignent souvent les usagers c'est de la fin d'un âge d'or, d'une aire maintenant révolue où le stationnement n'était pas encore réglementé et où la pratique moins massive incitait à une plus grande convivialité.

Le second facteur concerne alors la promiscuité ou l'isolement. En ce sens le temps de rencontre et la discussion semblent participer pleinement de la journée du camping-cariste. J'ai ainsi eu, à plusieurs reprises, l'occasion de m'inviter dans de telles discussions, d'en provoquer par ma seule présence et d'en photographier. M. C. note avec nostalgie que : « Tout le monde se saluait d'ailleurs, on descendait du camping-car on disait bonjour, on buvait l'apéro ensemble. Maintenant c'est tout juste si les gens vous disent bonjour. Parce que ça s'est rajeuni, avant on était que des anciens ». Quelques témoignages en ce sens permettent d'avancer un sentiment de perte de convivialité accompagnant l'arrivée d'une nouvelle génération de pratiquants, davantage enclins à l'individualisme qu'à la rencontre et à la convivialité. Je nuancerais néanmoins ce point de vue, tant mes images et mes observations me permettent de témoigner d'une convivialité toujours bien présente. La promiscuité qui offre également un sentiment de sécurité, facilite l'échange de banalités désintéressées, les retours d'expériences et les conseils avisés. Ceux-ci concernent tant les sites et les aires fréquentées que le matériel et l'équipement. Si, comme le note un couple croisé à Hilion, « - Maintenant on discute de moins en moins [...]. C'est moins familial on va dire. - C'est un peu plus chacun chez soi ». Il me semble tout de même subsister un esprit d'ouverture et de recherche de liens, bien que ponctuels et très superficiels. Mais force est de constater que le confort offert par les nouveaux véhicules, incite à un repli dans l'habitacle. Comme le note M. H. lorsqu'il déclare : « Vous avez des gens qui achètent des camping-cars, [...], qui valent 70 à 100.000 €. Les gens maintenant ils sont chez eux, bien enfermés. C'est à qui aura le plus beau. Avant on avait l'esprit de camaraderie, c'était vraiment du camping-car, on s'entraidait. Maintenant, non, c'est chacun chez soi ». A l'opposée de ce gréganisme nous avons déjà évoqué une aspiration contraire visant à l'isolement, notamment chez de jeunes usagers de vans.

Le troisième facteur est endogène à la pratique elle-même, liée aux capacités limitées d'emport du véhicule. Ivan Jablonka témoigne ainsi d'une étape particulièrement mémorable : « A part nous il n'y avait personne. Nous y avons passés deux nuits en totale autarcie, jusqu'à ce que nos réserves d'eau soient épuisées » (Jablonka, 2018, p. 30). L'épuisement des victuailles et des citernes d'eau, la capacité limitée des réservoirs d'eaux grises¹² et noires¹³ sont un frein majeur à l'établissement prolongé dans un site, fusse-t'il paradisiaque. Pour vider et « avitailler » il faut régulièrement reprendre la route. Les camping-caristes rencontrés évaluent à 3 ou 4 jours leur autonomie. Directement lié à ces contraintes un facteur exogène concerne donc les commodités de vidange et d'approvisionnement. L'enjeu contemporain qui consiste pour les communes à éveiller le désir, à capter l'attention des touristes et d'autre part à réguler les flux passe alors par la mise en place d'aires appropriées et équipées (Boulin, Peroy, 2007). La qualité des infrastructures d'accueil conditionne fortement le choix de la halte. Cependant les amateurs de vans, dans une approche plus interstitielle, se reportent davantage sur des lieux non réglementés pour la halte nocturne et ne se plient à la fréquentation des aires aménagées que pour des haltes techniques brèves. Ceux-ci incitent alors les communes à réglementer les

¹² Les eaux grises sont les eaux usées issues du lavage et de la cuisine.

¹³ Les eaux noires sont les eaux usées issues des sanitaires.

stationnements sur les parkings côtiers qui sont maintenant souvent interdits la nuit, de manière à éviter le « phénomène de squat » et à orienter vers les aires spécifiques. Comme le laisse apparaître certaines de mes photographies, les panneaux de stationnement, les guidages vers les aires d'accueil et les messages de bienvenus... sont, au delà des interdictions, autant de clefs pour faciliter la décision et libérer le voyageur des contraintes, pour l'aider à trouver le lieu idéal pour une halte nocturne ou une vidange.

La journée du camping cariste, au delà de ces préoccupations liées aux trajets, à l'avitaillement et au choix de la halte, peut alors se consacrer aux loisirs et à la détente. En ce domaine pas de règles, de la visite culturelle à la pratique sportive, en passant par l'oisiveté, le spectre est aussi large que difficile à préciser. M. & Mme. F, depuis l'aire de Pen er Lé à Plouharnel, résume bien ce constat, « On pratique le vélo, la course à pied, la marche nordique, la randonnée en montagne, la randonnée en campagne, dans le marais. Le camping-car pour toutes ces pratiques c'est bien. » De plus, la mobilité douce permise par le vélo est une commodité appréciable pour l'accès à certains sites très fréquentés, notamment les centres villes, comme en témoignent M. et Mme. J. de retour d'une randonnée entre Erquy et le Pléneuf : « On fait de la randonnée à vélo. On dit toujours qu'on fait de la bicyclette parce qu'on ne force pas. Ça permet de se garer loin et de s'approcher des centres-villes. » Ceux-ci poursuivent en précisant leur routine d'activité quotidienne « Aujourd'hui on est allés à Pléneuf, par le GR. On est partis ce matin, on a mangé dans un petit restau, puis retour cet après-midi. C'est souvent comme ça, que ce soit à pied ou à vélo. Deux bonnes heures aller, deux bonnes heures retour. En quatre, cinq heures on s'est fait plaisir, on n'est pas fatigués. »

En dernier lieu le confort de l'habitable permet le repli et le repos. Certaines personnes avouent disposer dans leur véhicule d'un confort supérieur à celui disponible dans leur domicile. En ce sens, les assises rotatives des fauteuils deviennent fondamentales. Elles sont tour à tour poste de conduite, observatoire sur le paysage, mais aussi fauteuil de salon propices à la lecture, à la sieste, à la séance de télévision et peuvent aussi servir aux repas. Une partie non négligeable des tâches et activités quotidiennes du camping-cariste y prennent donc place. Ce déploiement de confort organise un repli lascif sur la cellule du véhicule et n'incite plus à l'ouverture sur l'extérieur, éloignant irrémédiablement d'une pratique de camping de plein air. Cette tension, à la manière de ce que Célia Forget remarque chez les *Full-Timers* nord américains, exprime « ainsi deux conceptions différentes, à la fois l'ouverture au monde et le repli sur soi » (Forget, 2012, p. 199).

4 Conclusion, l'agrément de la lenteur

L'ensemble de ces recueils de témoignages et des constats basés sur une observation photographique permettent d'ébaucher de multiples modalités touristiques qu'il est possible d'envisager comme douces. Celles-ci sont choisies, souhaitées et possibles pour une population favorisée, rompue aux voyages d'agrément, vivant la mobilité de manière douce, facile et positive. Elles érigent alors les vacances sur la route en art de vivre. A la fois toujours ailleurs tout en étant chez eux, à même de reproduire sur la route les routines quotidiennes développées à domicile ou de s'en inventer de nouvelles spécifiquement. Le camping-cariste « habite dans le voyage » ou « voyage de chez lui », déconstruit à la fois les notions de domicile et de voyage. Il veut ressembler au voyageur sans bagages qui « sont et se veulent libres. Indépendants ou presque des moyens du voyage – transports et hébergements – » (Boyer, 2007, p. 65). L'identité des camping-caristes et de leurs pratiques est donc plurielle, formant un groupe d'une grande hétérogénéité. On rencontre, aux extrêmes, d'une part des jeunes gens dynamiques et actifs et d'autre part des personnes âgées, plus apaisées mais néanmoins actives. Les multiples types de véhicules organisent le passage d'une lenteur à une autre : la transition progressive d'une pratique jeune, dynamique, curieuse vers une lenteur, où la joie du plein air

cède la place à une recherche continuelle de confort. Là où, dans les années 1970 et 1980 « l'essentiel était amplement suffisant, car ainsi vécu le camping-car dispensait de posséder, puisqu'il offrait toutes les richesses du monde » (Jablonka, 2018, p. 131). Trente à quarante ans plus tard, l'accessoire, le dernier gadget, l'innovation ne sont plus jamais satisfaisants et nombre de camping-caristes séniors témoignent d'une soif consumériste dévorante. Mais toujours le camping-car organise et facilite la rupture avec le quotidien. Il est pour certains l'assurance d'une autonomie éthique, d'un individualisme aventurier, d'une implication temporelle importante, stable et inscrite dans le long terme. Il permet de « profiter d'un progrès collectif sans suivre le troupeau, de concilier l'individualisme et le rapport aux autres, le bien-être et la culture, en un mélange qui par(aiss)ait atypique... » (Jablonka, 2018, p. 119). Il permet à d'autre une recherche de coordination sociale, conduisant à un fort grégarisme, un entre-soi rassurant, un investissement de temps et d'énergie minimal visant une satisfaction immédiate. Le camping-carisme pourrait ainsi représenter, tant dans une de ses extrêmes que dans l'autre, une perspective temporelle stable, une re-synchronisation avec les aspirations profondes et bien souvent enfouies des sujets, une reconsidération des idées de « profondeur », « d'harmonie » et « d'authenticité » ramenés à une mesure humaine (Citton, 2014). En totale opposition aux rythmes soutenus, aux vitesses fulgurantes, à la fragmentation, à la désynchronisation, à l'agitation perpétuelle d'une mesure techno-scientifique (Rosa, 2011). Ce mode d'hébergement mobile me semble donc marquer une alternative conciliante entre mouvement et permanence, en manifestant des aspirations aussi ambivalentes que paradoxales.

- Bazin Philippe (2017), *Pour une photographie documentaire critique*, Créaphis, Grane.
- Berthot-Lavenir Catherine (1999), *La roue et le stylo – comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, Paris.
- Boulin Jean-Luc et Peroy François (2007), *La commune et l'accueil des campings-cars*, Territorial, Voiron.
- Boyer Marc (2005), *Histoire générale du tourisme : Du XVIe au XXIe siècle*, L'Harmattan, Paris.
- Boyer Marc (2007), *Le tourisme de masse*, L'Harmattan, Paris.
- Carlu J-C. (1976), Aménagement camping d'un fourgon Citroën H, *Système D : La revue des bricoleurs*, n° 364, pp. 96-99.
- Chevrier Jean-François (1989), *Une autre objectivité*, Idea books, Paris.
- Citton Yves (2014), *Pour une écologie de l'attention*, Seuil, Paris.
- Dodier Rodolphe, Habiter comme un camping-cariste : de l'art d'être mobile et de stationner au quotidien, 2018 [En ligne], Mondes du Tourisme, 14. À partir de <http://journals.openedition.org/tourisme/1579> ; DOI : 10.4000/tourisme.1579 [consulté le 26 septembre 2019].
- Dumazedier Joffre (1972), *Vers une civilisation du loisir ?*, Points-Seuil, Paris.
- Field-Lewis Jane et Haddon Chris (2011), *Camping-car retro*, Hoebeke, Paris.
- Forget Célia (2011), Le véhicule récréatif en Amérique du Nord : un abri de loisirs remis en question , in Gilles Raveneau et Olivier Sirost (dir.) *Anthropologie des abris de loisirs*, Presses universitaires de Paris Ouest, pp. 99-113.
- Forget Célia (2012), *Vivre sur la route : Les nouveaux nomades nord-américains*, Liber, Montréal.
- Frechet Claudine, Les contes « le loup et l'escargot » et « moitié de coq » en patois d'Annonay (Ardèche), in *Etudes de dialectologie et d'onomastique en souvenir de Robert Roufflange*, 1995 [En ligne]. Etudes de dialectologie et d'onomastique en souvenir de Robert Roufflange, ABDO, pp.69-79. À partir de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00626416> [consulté le 26 septembre 2019].
- Gosselin Pierre et Le Coguiec Eric (2006), *La recherche création, pour une compréhension de la recherche en pratique artistique*, Presses de l'Université du Québec, Québec.
- Guillot V. (1977), A installer sur le toit d'un fourgon... Un aménagement camping amovible, *Système D : La revue des bricoleurs*, n° 377, pp. 102-122.
- Jablonka Ivan (2018), *En camping-car*, Seuil, Paris.
- Kaufmann Vincent et Jemelin Christophe (2004), *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?*, École polytechnique fédérale de Lausanne, Lausanne.
- La Fontaine, Jean de (1993), *Fables de La Fontaine*, ill. Gustave Doré, Ars Mundi, Paris.
- Leduc Géraldine (2008), *L'impact du développement du camping-car*, Conseil National du Tourisme, Ministère de l'économie de l'industrie et de l'emploi, Paris.
- Le Marchant Arnaud (2011), *Enclaves nomades – Habitat et travail mobiles*, Du Croquant, Vulaines-sur-Seine.
- Leparmentier Arnaud, Dans le Kentucky, les retraités campeurs d'Amazon, *Le Monde*, 23 décembre 2017, p. 6.
- Potier Françoise (2002), De l'évolution de la mobilité pendulaire à celle des loisirs , in Jean Viard avec Françoise Potier et Jean-Didier Urbain (dir.), *La France des temps libres et des vacances*, L'Aube-Datar, pp. 23-44 ,
- Poulain France, Poulain Elisabeth, *L'esprit de camping*, Cheminements, 2005.
- Raveneau Gilles et Sirost Olivier, De l'émergence des abris de loisirs aux formes contemporaines, in Gilles Raveneau et Olivier Sirost (dir.), *Anthropologie des abris de loisirs*, Nanterre, Presses universitaires de Paris Ouest, 2011.
- Rosa Hartmut (2011), *Accélération. Une critique sociale du temps*, La découverte, Paris.
- Sirost Olivier (2002), Habiter en camping ou l'art de se nicher dans le paysage, *Communications*, 73, pp. 49-64.
- Sirost Olivier (2011), Du Campement au camping, *Techniques & Culture*, 56, pp. 98-113.
- Urbain Jean-Didier (2016), Aller à la plage, aller à la mer, Pratiques balnéaires du XVIIIe siècle à nos jours, in Bernard Toulhier (dir.), *Tous à la plage, Villes balnéaires du XVIIIe siècle à nos jours*, Cité de l'Architecture et du Patrimoine, Lineart, Paris.
- Vanneph Alain (2017), *Les touristes : Une histoire d'argent de temps et d'envie. Des précurseurs aux professionnels*, L'Harmattan, Paris.
- Watelet J. (1965), Comment transformer rapidement une fourgonnette en voiture de camping, *Système D : La revue des bricoleurs*, n° 232, avril 1965, pp. 441-445.

BAZIN Philippe (2017), *Pour une photographie documentaire critique*, Créaphis, Grane.

BERTHOT-LAVENIR Catherine (1999), *La roue et le stylo – comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, Paris.

BOULIN Jean-Luc et PEROY François (2007), *La commune et l'accueil des campings-cars*, Territorial, Voiron.

BOYER Marc (2005), *Histoire générale du tourisme : Du XVIe au XXIe siècle*, L'Harmattan, Paris.

BOYER Marc (2007), *Le tourisme de masse*, L'Harmattan, Paris.

CARLU J.-C. (1976), Aménagement camping d'un fourgon Citroën H, *Système D : La revue des bricoleurs*, n° 364, pp. 96-99.

CHEVRIER Jean-François (1989), *Une autre objectivité*, Idea books, Paris.

CITTON Yves (2014), *Pour une écologie de l'attention*, Seuil, Paris.

DODIER Rodolphe, Habiter comme un camping-cariste : de l'art d'être mobile et de stationner au quotidien, 2018 [En ligne], Mondes du Tourisme, 14. À partir de <http://journals.openedition.org/tourisme/1579> ; DOI : 10.4000/tourisme.1579 [consulté le 26 septembre 2019].

DUMAZEDIER Joffre (1972), *Vers une civilisation du loisir ?*, Points-Seuil, Paris.

FIELD-LEWIS Jane, HADDON Chris (2011), *Camping-car retro*, Hoebeke, Paris.

FORGET Célia (2011), Le véhicule récréatif en Amérique du Nord : un abri de loisirs remis en question , in Gilles Raveneau et Olivier Sirost (dir.) *Anthropologie des abris de loisirs*, Presses universitaires de Paris Ouest, pp. 99-113.

FORGET Célia (2012), *Vivre sur la route : Les nouveaux nomades nord-américains*, Liber, Montréal.

FRECHET Claudine, Les contes « le loup et l'escargot » et « moitié de coq » en patois d'Annonay (Ardèche), in *Etudes de dialectologie et d'onomastique en souvenir de Robert Rouffiange, 1995* [En ligne]. Etudes de dialectologie et d'onomastique en souvenir de Robert Rouffiange, ABDO, pp.69-79. À partir de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00626416> [consulté le 26 septembre 2019].

GOSSELIN Pierre et LE COGUEC Eric (2006), *La recherche création, pour une compréhension de la recherche en pratique artistique*, Presses de l'Université du Québec, Québec.

GUILLOT V. (1977), A installer sur le toit d'un fourgon... Un aménagement camping amovible, *Système D : La revue des bricoleurs*, n° 377, pp. 102-122.

JABLONKA Ivan (2018), *En camping-car*, Seuil, Paris.

KAUFMANN Vincent et JEMELIN Christophe (2004), *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?*, École polytechnique fédérale de Lausanne, Lausanne.

LA FONTAINE, Jean de (1993), *Fables de La Fontaine*, ill. Gustave Doré, Ars Mundi, Paris.

LEDUC Géraldine (2008), *L'impact du développement du camping-car*, Conseil National du Tourisme, Ministère de l'économie de l'industrie et de l'emploi, Paris.

LE MARCHANT Arnaud (2011), *Enclaves nomades – Habitat et travail mobiles*, Du Croquant, Vulaines-sur-Seine.

LEPARMENTIER Arnaud, Dans le Kentucky, les retraités campeurs d'Amazon, *Le Monde*, 23 décembre 2017, p. 6.

POTIER Françoise (2002), De l'évolution de la mobilité pendulaire à celle des loisirs , in Jean Viard avec Françoise Potier et Jean-Didier Urbain (dir.), *La France des temps libres et des vacances*, L'Aube-Datar, pp. 23-44 ,

POULAIN France, POULAIN Elisabeth, *L'esprit de camping*, Cheminements, 2005.

RAVENEAU Gilles et SIROST Olivier, De l'émergence des abris de loisirs aux formes contemporaines, in Gilles Raveneau et Olivier Sirost (dir.), *Anthropologie des abris de loisirs*, Nanterre, Presses universitaires de Paris Ouest, 2011.

ROSA Hartmut (2011), *Accélération. Une critique sociale du temps*, La découverte, Paris.

SIROST Olivier (2002), Habiter en camping ou l'art de se nicher dans le paysage, *Communications*, 73, pp. 49-64.

SIROST Olivier (2011), Du Campement au camping, *Techniques & Culture*, 56, pp. 98-113.

URBAIN Jean-Didier (2016), Aller à la plage, aller à la mer, Pratiques balnéaires du XVIIIe siècle à nos jours, in Bernard Touloué (dir.), *Tous à la plage, Villes balnéaires du XVIIIe siècle à nos jours*, Cité de l'Architecture et du Patrimoine, Lineart, Paris.

VANNEPH Alain (2017), *Les touristes : Une histoire d'argent de temps et d'envie. Des précurseurs aux professionnels*, L'Harmattan, Paris.

WATELET J. (1965), Comment transformer rapidement une fourgonnette en voiture de camping, *Système D : La revue des bricoleurs*, n° 232, avril 1965, pp. 441-445.