



Modes de vie et mobilité

Une approche par les aspirations

Phase qualitative



Étude menée pour le Forum Vies Mobiles

L'OBSoCO

Mahé A. et Moati P.
Modes de vie et mobilité – Une approche par les aspirations. Phase qualitative
Rapport de recherches du Forum Vie Mobiles. Paris : Obsoco, 2016, 160 pages
Disponible sur : forumviesmobiles.org
JUILLET 2016

SOMMAIRE

- **Introduction : une cartographie des utopies3**
 - *Méthodologie..... 3*
 - *Rapport d'étonnement..... 3*
 - *Clés de lecture 4*
- **Partie 1 : Analyse principale.....6**
 - Le rythme de vie 6
 - *Ralentir..... 6*
 - *Recomposer le temps de travail..... 8*
 - Le travail 10
 - *Améliorer les conditions de travail..... 10*
 - *Une tendance à la démobilité 11*
 - Les déplacements 12
 - *Une nouvelle grammaire des modes de déplacements 13*
 - *La démobilité radicale 15*
 - Lieux de vie 15
 - *Le village dans la ville..... 15*
 - *Le retour à la nature..... 16*
- **Partie 2 : Analyse secondaire 17**
 - Vacances/loisirs 17
 - *Un désir de personnalisation..... 17*
 - *Réduire le temps de transport..... 18*
 - Vieillesse 18
 - *Indépendance 18*
 - *La solidarité familiale..... 19*
 - Sociabilités 19
 - *L'idéal de reliance..... 19*
 - *Engagement dans la vie locale..... 20*
 - Commerce 20
 - *La volonté de redonner du sens au commerce..... 20*
 - *Un commerce connecté et rationnel 21*
- **Conclusion 22**



■ INTRODUCTION : UNE CARTOGRAPHIE DES UTOPIES

■ *Méthodologie*

Durant les entretiens, nous avons abordé les utopies avec les répondants à partir de neuf thématiques structurantes de la vie mobile : le rythme de vie, l'espace et les déplacements, le lieu de vie, la vie professionnelle, les vacances, les loisirs, le commerce, la vieillesse et la sociabilité.

En tout, soixante entretiens ont été réalisés équitablement dans six pays différents : La France (qui a servi de pilote à la phase qualitative), l'Espagne, l'Allemagne, Les Etats-Unis, la Turquie et le Japon. Hors France, les entretiens ont été conduits par des enquêteurs locaux sous la coordination de la société Update France.

À la lecture des soixante entretiens, nous avons bâti une grille d'analyse afin de repérer et de reclasser les observations portant sur la construction d'utopies. A partir de ces grilles de lecture, nous avons agrégé l'ensemble des résultats au sein d'une même analyse de façon à regrouper certaines catégories entre elles et identifier des méta-catégories les plus structurantes du discours.

Nous allons présenter les utopies les plus présentes pour chacune des thématiques abordées.

Le guide d'entretien était construit de façon à aborder, par thématique, une ou des visions idéales, les freins imaginés à la réalisation de cet idéal et les solutions envisagées pour faire aboutir cette utopie. Dans les faits, il n'est pas possible de restituer aussi systématiquement les réponses selon cette structure. En effet, il s'est avéré que certaines aspirations étaient dans le même temps des solutions à d'autres aspirations et des freins à certaines autres. A cela s'ajoute que les thématiques abordées sont en réalité extrêmement imbriquées les unes dans les autres et qu'elles se répondent entre elles.

Pour ces raisons, nous nous sommes fixés pour objectif de reconstituer au travers des discours des éléments saillants pour mettre en évidence la construction des utopies les plus pertinentes en matière de mode de vie mobile. Bien sûr, nous aborderons les freins et les solutions imaginées à chaque fois que cela s'avère pertinent en fonction des sujets traités. Pour garder à l'esprit le projet d'un travail de synthèse, nous n'explorerons pas non plus les multiples cas trop particuliers et singuliers qui ont été proposés dans les entretiens. Nous conserverons dans cet objectif de synthèse un plan linéaire par thématique.

Ce document ne constitue pas un rapport d'étude à proprement parler, mais une restitution de la phase qualitative et la mise en relief de quelques *insights* qui semblent structurants des utopies en matière de modes de vie mobiles. Pour rappel, l'objectif principal de cette phase qualitative était de préparer au mieux la phase quantitative dans l'élaboration d'un questionnaire le plus complet et précis qu'il soit. En ce sens, les neuf thématiques abordées n'ont pas toutes fait l'objet du même approfondissement. C'est pourquoi nous proposons de séparer le présent rapport en deux parties, conformément au plan du guide d'entretien. La première partie regroupe 4 thématiques (le rythme de vie, le travail, les déplacements et les lieux de vie) bien plus approfondies que les 5 autres thématiques (vacances, loisirs, vieillesse, sociabilité, commerce) abordées dans la seconde partie.

■ *Rapport d'étonnement*

Tout d'abord, nous avons repéré dans des contextes culturels très différents des visions communes sur les questions de mobilité et de rythme de vie. Cela tend à montrer qu'une méta-catégorie de population urbaine peut être envisagée dans un paradigme général de la mobilité, sans aller jusqu'à parler d'universalisme. Il existe une empreinte forte de l'urbanisation et de l'économie capitaliste qui permet de repérer des convergences dans les utopies.

Ensuite, il est intéressant de noter que les utopies se construisent essentiellement sur du déjà connu. Un grand nombre des pistes envisagées par les répondants correspondent à des concepts et des tendances identifiés par la recherche académique et les spécialistes de la mobilité. En ce sens, la plupart des descriptions utopiques apportent davantage des confirmations, parfois des précisions, sur des éléments connus (la démobilité, la rurbanisation, le retour aux valeurs traditionnelles, etc.).



Les utopies sont ainsi (paradoxalement ?) très ancrées dans le présent et sont le signe d'une volonté de recomposer, de faire avec et d'améliorer l'existant. Les détours par un imaginaire de la tradition ou les valeurs du passé sont souvent très structurantes des projections utopiques. L'image de la spirale paraît adaptée pour symboliser cette dynamique : un retour à des valeurs anciennes fondatrices qui permettent non pas de revenir au même point (ce qui serait réactionnaire) mais de passer à un autre niveau en intégrant de nouveaux éléments (combinaison des valeurs de la vie de village en milieu urbain par exemple).

Enfin, le prisme politique, particulièrement en Turquie, ainsi que les attentes placées dans l'Etat pour accompagner les transformations des modes de vie mobiles reviennent souvent. Plus largement le système politique et économique apparaît parfois comme un frein, parfois comme une solution. En ce sens, cela montre que les institutions ont un rôle important à jouer dans l'esprit des individus même si cet aspect n'est pas celui qui intéresse au premier chef notre analyse. Il permet surtout de comprendre comment se limitent les utopies dans la mesure où les acteurs institutionnels sont intégrés dans les projections utopiques.

■ *Clés de lecture*

L'ensemble des descriptions utopiques que nous avons repérées peut se comprendre à travers une grille de lecture qui met en exergue six valeurs clés qui structurent les comportements des individus et qui sont aisément applicables aux comportements de mobilité :

- ▶ L'individualisme : héritage le plus direct de la Modernité qui a « inventé » la notion d'individu rationnel, maître de lui-même comme de la nature. La notion d'individualisme ne se réduit pas à cette notion absolutiste de l'individu moderne mais souligne plutôt la volonté intense d'exprimer sa singularité et d'être reconnu pour sa personnalité. Cela se traduit par un rejet des systèmes de valeurs non librement consentis et un refus général de la standardisation et de l'étiquetage social.
- ▶ L'hédonisme : valeur réaffirmée depuis plusieurs décennies, l'hédonisme se caractérise par la recherche du plaisir, du confort matériel et psychologique et le rejet des contraintes. Les affects sont ici prédominants sur la rationalité.
- ▶ La rassurance : bien que portés par la recherche du plaisir, les individus sont aussi angoissés, ils cherchent de la rassurance, surtout dans un contexte économique morose. Protection, sécurité, assistance, santé, naturalité, tradition sont les maîtres-mots pour désigner les repères qu'ils aspirent à trouver.
- ▶ La reliance : cette quête de sens et de rassurance se traduit aussi par le besoin de se relier aux autres, à un groupe ou une communauté. Le développement de l'urbanisation plonge les contemporains dans un anonymat forcé. « L'air de la ville rend libre » disait Karl Marx, mais on se rend compte aussi qu'il rend seul. Cela, couplé à l'éclatement de la cellule familiale, sous le coup de l'explosion du nombre de divorces depuis trente ans, accentue la peur de l'isolement et le besoin de forger de nouvelles solidarités.
- ▶ La responsabilisation : autre aspiration grandissante, la prise de conscience progressive que notre modèle économique n'est pas tenable aux regards des enjeux environnementaux. La conscience éco-citoyenne, c'est-à-dire, la sensibilisation au gaspillage, au partage et au recyclage, fait son chemin.
- ▶ La défiance : une des grandes tendances contemporaines est la perte de confiance envers les grandes institutions. Un climat de défiance qui pèse autant sur le politique que sur le marketing et les promesses des marques. Cela se traduit par une approche critique du système et des institutions qui alimentent les représentations sociales.

Ces logiques d'action sont en tension. L'hédonisme, par exemple, entre en contradiction avec la volonté de rassurance en générant de l'angoisse et devient une forme d'hédonisme coupable. Ou encore, la logique identitaire de l'individualisme doit se concilier avec la volonté d'agir pour un collectif et de se sentir appartenir à une communauté qui le dépasse.

Nous verrons au cours de cette analyse des entretiens que ces catégories sont actionnables pour interpréter la construction des utopies et les motivations qui les soutiennent.



■ PARTIE 1 : ANALYSE PRINCIPALE

■ Le rythme de vie

Cette catégorie du rythme de vie est celle qui a générée le plus d'*insights*. Cela s'explique entre autre par le fait que la notion de rythme de vie chevauche de multiples dimensions que nous abordons également dont le rapport au travail, aux déplacements et même à la sociabilité. Ces activités du quotidien sont entremêlées. On retrouvera dans les situations idéales imaginées par les répondants sur le rythme de vie, des choses qui ont trait au temps de travail ou au temps de déplacement voire même au temps passé avec les autres.

Les discours sur le rythme de vie idéal convergent toutefois autour de 2 grandes utopies : ralentir le rythme de vie en général en imaginant une nouvelle distribution du temps en fonction de ses activités quotidiennes et recomposer le temps de travail, considéré comme un pilier organisateur du rythme de vie.

■ *Ralentir*

Une idée-force, que l'on retrouve dans l'ensemble des pays étudiés, est la volonté de ralentir son rythme de vie. L'évolution du monde du travail, les nouvelles technologies, le chevauchement des activités quotidiennes, ont généré un sentiment d'accélération du temps. Cette accélération est étroitement associée à une ambiance stressante qui produit un effet de saturation. Cette idée est parfaitement exprimée chez Thomas (Allemagne):

"I think that everything is becoming very fast moving, and that this stress factor is generally on the increase too, people tend to be nervous" (Thomas, Germany)

Ce sentiment de stress est largement partagé par l'ensemble des enquêtés et semble dessiner un mode de vie utopique fondé sur le retour à un rythme de vie plus lent, vecteur d'un recentrage sur des choses de la vie jugées comme plus essentielles. L'accélération du temps confère cette impression de passer à côté de valeurs simples pourtant fondamentales sur le plan existentiel. Nous repérons au moins trois de ces valeurs clés qui correspondent peu ou prou, par analogie, à des tendances structurantes des comportements de consommation contemporains :

■ Redistribuer son temps

▶ Du temps pour soi

La tendance à l'individualisme comme forme de quête identitaire et d'expression de soi trouve un relief particulier chez plusieurs interviewés, dont Unsal en Turquie qui évoque la volonté de se retrouver elle-même :

"I would have wanted a slowness, a routine in which I take care of myself, of my individual, of my existing in a more close way." (Unsal, Turkey)

Kurita au Japon parle plus explicitement de consacrer plus de temps à ses hobbies :

"If there were no constraints, I'd like to devote all my time to my hobbies." (Kurita, Japan)

Le rythme de vie contemporain confère l'impression de sacrifier une partie de soi, au travail notamment.

▶ Du temps entre proches

De façon complémentaire à cette logique individualiste, la tendance à la « reliance » est particulièrement marquée. On pourrait résumer la notion de reliance, développée initialement par le philosophe belge Marcel Bol de Balle, comme un besoin (voire une éthique) de se relier aux autres, à un



groupe ou une « tribu ». Ainsi, le désir de re-centrer son temps en direction de ses proches est manifeste, en particulier en France.

"Ce qui m'intéresse c'est la relation avec les gens, je ne suis pas dans le matériel, j'ai décroché de ce système dans lequel j'étais obligé d'être. (Christian, France)"

La relation au temps semble parfaitement structurante des modes de sociabilités, ce dont rend compte Pedro aux USA

"I'd probably have more time to be social, you know. I'm working a lot. You don't always have time. You need to sleep. [I would like] Just probably more time with family, more time with friends." (Pedro, USA)

On le voit apparaître ici, c'est le temps de travail évidemment qui orchestre le reste du temps social. Les aspirations en la matière tendent vers un désir de restructuration du temps de travail pour mieux servir un idéal de reliance, ce que nous verrons un peu plus bas.

▶ Du temps pour (re)découvrir son environnement

Recentrer son rythme de vie sur des valeurs essentielles consiste enfin à prendre le temps de regarder autour de soi et re-découvrir les éléments qui nous entourent... à commencer par la nature :

"Smelling the flowers is appreciating everything that's around you, I mean, enjoying nature. I love getting out and enjoying nature." (Pedro, USA)

■ L'inertie du temps de travail

Ralentir le rythme de vie signifie dans l'esprit des interviewés de répartir différemment son emploi du temps. H. Rosa l'a bien montré, l'accélération contemporaine du temps est tridimensionnelle : accélération technique, du changement social et du rythme de vie. Le rythme de vie est aujourd'hui plus intense, les activités du quotidien plus nombreuses se chevauchent créant un sentiment d'urgence. Le temps de travail apparaît comme le principal frein à cette utopie du ralentissement. Même s'il existe parallèlement une utopie qui vise à transformer le temps de travail (comme nous allons le détailler ci-après), celui-ci apparaît d'un point de vue collectif comme immuable :

"Your whole life is organized around it. People who work have to make everything else a lower priority." (Ilona, Germany)

"You can't organize your own time. Instead, you have long days you have to do." (Christian, Germany).

■ Des arbitrages dans les activités du quotidien

▶ Réduire le temps passé dans les transports

Parmi les solutions envisagées pour ralentir le rythme de vie, les individus semblent bien avoir intégré qu'il s'agira d'opérer des choix dans leurs activités du quotidien. La réduction du temps passé dans les transports figure en bonne place :

"Le temps de trajet s'est allongé donc ça fait que ça réduit la vie familiale et les loisirs" (Muriel, France)

"My husband has at least 3 hours' commute every day and this really does have an impact on the whole family" (Carolyn, Germany).

Pour arriver à cette fin, de nombreux répondants évoquent la nécessité de se rapprocher de leur lieu de travail ou de travailler à domicile. La quête d'équilibre personnel dans son rythme de vie est ainsi susceptible d'impacter les logiques de transports. Il n'est plus seulement question d'améliorer la qualité du temps de transport mais bien de supprimer du temps de transport afin de réallouer ce temps dans des activités personnelles, le plus souvent familiales. Le centre du problème est évidemment le manque de temps général.

► Changer de mentalité

Ralentir le rythme de vie est aussi une question de mentalité. Ainsi, les visions nostalgiques ne sont pas rares et apparaissent parfois comme des voies de sorties :

"Without giving up to the current social and medical advances, we should try to go back to the past. We should try to look back to the past, to the second half of the 19th century or the first half of the 20th century, with respect to the pace of life." (Adolfo, Spain)

La clé de réalisation d'une utopie tient souvent en une dimension éthique, à savoir quelque chose qui pourrait résulter de sa propre volonté et de la discipline. Une prise de conscience que l'on retrouve particulièrement aux USA :

"I think more and more fathers are feeling that they don't want to constantly be on the rat race just to bring home the money and not know their children." (Taffy, USA)

► Un idéal de déconnexion

Cette sensation de chevauchement des activités du quotidien est amplifiée par le rôle conféré aux nouvelles technologies. Ainsi, un imaginaire de la déconnexion apparaît parfois comme une issue pour se recentrer sur l'essentiel et stopper ce sentiment d'oppression de la fuite du temps en avant.

"I think you would probably have to get rid of all mobile telephones again, which make everyone so horrible contactable. We should really follow our natural rhythm again" (Kathrin, Germany).

"Je prends l'exemple des jeunes qui disent qu'ils n'ont pas le temps, mais le temps il se trouve si on arrête de discuter sur Facebook" (Etienne, France)

"I would reorganize the pace of life by taking technology out of our lives [...] we're so stuck in our phones and our computers that we don't take the time to reflect and to really have real relationships." (Serge, USA).

La situation à l'égard des nouvelles technologies est probablement plus complexe et ambiguë que ne le laissent apparaître les verbatim. Il est probable que les nouvelles technologies représentent chez ces mêmes personnes un progrès, sinon un outil indispensable à la vie quotidienne. En fait, l'idée répandue que les nouvelles technologies rapprochent les gens et sont des relais pour enrichir le lien social trouve une certaine limite dans les représentations sociales. Parfois, c'est d'ailleurs explicitement vécu comme une contrainte holistique, celle de la crainte de la marginalisation sociale :

"They send you a text message, send you an email, or they send you messages somewhere or whatever - if you're not - if you're completely unresponsive to that, then people will ignore you and you become a dinosaur [...] You have to be part of it" (Serge, USA)

Les nouvelles technologies deviennent le bouc émissaire d'une critique de fond qui alimente une aspiration tout à fait importante dans les modes de vies : l'attachement à l'enracinement physique des liens humains dans un territoire. Les conséquences sont importantes. L'imaginaire de la ville moderne ultra-connectée qui se présente comme un futurible bien engagé mériterait peut-être d'être revisité sous un angle moins techno-centré et plus humano-centré pour être davantage aligné avec les aspirations. Le fantasme du tout connecté, largement alimenté par les innovations contemporaines, se heurte à un besoin de lien social authentique et de territoires davantage tournés vers la nature, fût-elle idéalisée (ce que nous verrons plus bas dans les utopies du lieu de vie).

■ **Recomposer le temps de travail**

■ **Le temps de travail à la carte**

Une utopie assez détaillée de la recomposition du temps de travail apparaît. Nous l'avons déjà noté, le temps passé au travail est considéré comme le pilier organisateur du rythme de vie. Nous repérons deux grandes manières de recomposer ce temps de travail.

► Un idéal de la flexibilité

De manière assez évidente, cela se traduit par la volonté de réformer le temps de travail dans sa globalité. En ce sens, il y a de nombreuses variantes de restructuration qui sont mentionnées allant de la suppression pure et simple du travail à un remaniement structurant du nombre d'heures travaillées : travailler uniquement le matin, baisser le nombre d'heures, ne pas travailler le week-end, etc. C'est surtout en France que les idées de restructuration du temps de travail ont été les plus prolifiques.

"Je ne travaillerais que le matin et l'après-midi je ferai ce que j'ai à faire pour moi. Moi j'aime bien trier, bricoler (Ingrid, France)

Je voudrais changer mes horaires, travailler que le matin et être au calme le soir" (Jennifer, France)

▶ Un idéal de personnalisation de son emploi du temps

Conformément au processus d'individualisation que nous mentionnons plus haut, recomposer son temps de travail signifie également d'avoir la possibilité de personnaliser son emploi du temps : gérer son emploi du temps en fonction de la météo, ne pas avoir d'horaires fixes, ne pas travailler le week-end, baisser le nombre d'heures de travail sont autant de pistes mentionnées, en particuliers par les Français qui aspirent un emploi du temps sur-mesure et sans contraintes.

"y'aurait pas d'impératif" (Ingrid, France)

"Le mieux serait de pas avoir d'horaire, se lever à 9h" (Josselin, France)

"On m'a proposé de travailler lundi soir, je fais l'aquabiking, donc je n'ai pas envie de repartir travailler le soir 5h, pourtant ça paye plus mais je n'ai pas envie". (Muriel, France)

■ Une forte critique de l'institution

L'utopie d'un temps de travail recomposé s'accompagne presque automatiquement d'une vision critique du système économique capitaliste surplombant le monde du travail.

Le principal frein envisagé à cette utopie est matériel : l'argent. Ce n'est pas seulement le salaire et le manque à gagner que cela représenterait qui rend complexe la réalisation de cette utopie, c'est aussi tout le système capitaliste et l'avidité attribuée au monde de l'entreprise qui rend improbable un tel système d'organisation du temps de travail :

"Il ne faudrait plus ce monde capitaliste " (Josselin, Paris)

"Par contre le temps au travail a été accéléré pour que les entreprises ne perdent pas d'argent " (Marc, France)

"Money, you need money, you need to work." (Pedro, USA)

Repenser le temps de travail selon ces modalités (flexibilité et personnalisation), est perçu comme une rupture majeure du système économique et social :

"And also I would make society to accept and acknowledge this distribution of time. Now we dedicate to many hours at work." (Consuelo, Spain).

■ Un nouveau contrat social et une émancipation technologique

Certains interviewés (particulièrement en France) développent l'idée d'un système social idéal sans argent, fondé sur l'autarcie et une production utile à l'échelle d'une communauté.

"Avoir un groupe de personne où on produit notre énergie, notre alimentation. Chacun travaille ce qu'il sait faire. Ce ne serait pas une condition pour le salaire, y'aurait pas de salaire, chacun apporterait son savoir-faire, donc y'aurait pas d'impératif" (Ingrid, France)

Cette utopie du temps de travail traduit surtout le fantasme d'un monde sans contraintes. Le besoin de singularisation du temps de travail traduit parfaitement cette rupture sociologique où chacun aspire désormais à une approche singulière et individualisée de son mode de vie, quitte à repenser les bases du contrat social autour d'un idéal communautaire. Ce type d'aspirations recouvre une dimension politique qui dépasse largement le cadre de la mobilité et des modes de vie.

Il est intéressant de noter qu'en France certains interviewés voient aussi dans la robotisation du travail une issue technologique pour parvenir à cet idéal du temps de travail :



“On réduirait le temps de travail assisté par les robots et le reste du temps on ferait ce qu'on veut.” (Josselin, France)

La technologie est considérée ainsi comme une voie d'émancipation et participe de cette vision utopique d'un temps de travail flexible et personnalisé. Une vision qui peut paraître surprenante au regard de l'anxiété collective que provoque généralement la robotisation du travail depuis plusieurs siècles, considérée socialement comme destructrice d'emploi. Nous serions peut-être ici à un moment charnière où les modes de vies économiques des pays développés confèrent un nouvel espace de légitimité à la robotisation du travail, dans la mesure où cela permet d'envisager un rééquilibrage entre vie professionnelle et vie personnelle. Une telle vision du monde aurait nécessairement un impact sur les modes de mobilités concomitants du temps de travail, ne serait-ce que sur les horaires de transport. Un temps de travail flexible et personnalisé supposerait en effet un étalement des plages horaires de circulation (peut-être à même d'apporter des pistes de solutions au désengorgement de la circulation en milieu urbain). On retrouve ici l'idée de désynchronisation des temps sociaux qui consiste à « ajuster les horaires des transports et des entreprises »¹ en décalant les horaires d'embauche des salariés de façon à diminuer la saturation des transports.

■ Le travail

Lorsque nous abordons les utopies du travail, une ligne de démarcation apparaît nettement pour opposer ce qui relève d'une dimension idéologique, avec une vision relativement égocentrée du travail (incluant des aspirations à l'épanouissement personnel, l'amélioration des relations professionnelles, l'équilibre avec sa vie personnelle) et ce qui relèverait d'une dimension plus directement liée à la mobilité (changer de lieu de travail, réduire le temps de trajet domicile-travail et privilégier le télétravail).

■ Améliorer les conditions de travail

■ Du travail au bien-être

La première dimension souligne davantage des attentes de salariés quant à l'évolution des conditions de travail vers plus de confort et de justice. Nous distinguons trois types d'évolutions du travail souhaitées :

▶ Une évolution pour soi

Avoir un job dans lequel on s'épanouit, qui correspond à ses ambitions et qui est évolutif... le bien-être au travail semble la pierre angulaire qui dessine une utopie du travail comme reflet identitaire. De façon concomitante, beaucoup nourrissent un désir de reconnaissance et de gratitude pour leur travail. Cela traduit bien l'idée d'une individualisation du travail comme expression de soi. Les revendications en ce sens sont assez claires : travailler moins pour avoir plus de temps pour s'occuper de soi :

“I would want working hours to be less to make people spend more time on themselves because generally people spend most of their time at job and there is no opportunity to do something else.” (Serpil, Turkey)

▶ Une évolution sociétale

De façon plus collective, c'est le désir de voir des salaires plus élevés (en Turquie et aux Etats-Unis particulièrement) et plus équitables entre les hommes et les femmes (en Espagne et en Allemagne plus particulièrement) qui s'exprime dans les exercices de projections utopiques.

En Turquie, les aspirations prennent une tournure plus générale et sociologique dans la mesure où le manque d'accès à l'éducation est perçu comme un frein important au développement professionnel.

Lorsque nous avons abordé les utopies liées au travail, la question de la flexibilité et de la personnalisation du temps de travail a été mentionnée à plusieurs reprises. Cette dimension du rapport

¹ Julien Damon, « La démobilité : travailler, vivre autrement », Fondapol, p. 20, 2013

au travail a déjà été analysée dans les utopies sur le rythme de vie, c'est pourquoi nous ne la développerons pas davantage ici.

▶ La fin du travail

Aboutissement ultime de l'évolution du travail, ne plus travailler du tout pour mieux consacrer son temps pour soi et à ses loisirs constitue une des dimensions utopiques qui remet en question la valeur travail.

"In an ideal world, the best is not to work and to devote your time to yourself. / If I would have the possibility of not working, I wouldn't work and I would devote to my own things, my family, and hobbies. I think that working is enriching, but to a certain extent. If I didn't have to work, I would have a lot of time to do all the activities I like. If it was possible not to work, it would be ideal." (Pedro, Spain)

"Think of a pool full of money. I would make a pool full of money that everyone can take how much they want. Nobody will work, no everybody will be equal but how is it going to happen without working?" (Hatay, Turkey)

■ La prédominance du système capitaliste

Le principal frein à cette utopie du travail centré sur le bien-être est attribué au comportement des entreprises et à la logique capitaliste, comme nous le mentionnons plus haut s'agissant de la flexibilité du travail.

"The problem is with the capitalist system. You can't – the things we experience today are just symptoms of a major problem. And the symptoms are that we work a lot, we're unhappy, we always feel like we don't have enough of, enough things. We always feel like we don't have enough money to buy stuff." (Serge, USA)

En ce sens, les solutions imaginées pour rendre possible cette utopie tiennent le plus souvent à une transformation qui viendrait précisément des entreprises voire du gouvernement. Les individus se sentent la plupart du temps pris au piège dans un système dans lequel leur utopie apparaît davantage comme une illusion qu'un véritable projet.

■ Une tendance à la démobilité

La seconde dimension concerne davantage des évolutions structurelles du monde du travail et convoque en cela des aspirations liées à la mobilité. Julien Damon l'a parfaitement identifié, le développement urbain impose d'une certaine manière de réduire les déplacements. En ce sens, l'auteur, citant une étude d'Ipsos, indique que les personnes vivant en milieu urbain (au niveau international) souhaitent diminuer en moyenne de moitié leur temps de transport. Cette aspiration apparaît nettement dans les entretiens. L'organisation de la décongestion par les entreprises en répartissant mieux les flux dans la journée via des horaires décalés est une des pistes concrètes discutées par les acteurs de la mobilité pour répondre à cette problématique du temps de la réduction des trajets professionnels. En ce sens, cette aspiration a parfaitement été identifiée par les acteurs de la mobilité².

■ Réduire les trajets professionnels

Il n'est donc pas surprenant de relever dans les entretiens de fréquentes mentions à la réduction des temps de trajets qui participent largement de la sensation d'accélération du temps développée plus haut.

² Julien Damon, *ibid.*



« C'est le temps de trajet pour aller au travail qui a rallongé. Dans le temps souvent les gens travaillaient à côté de chez eux ou à ¼ d'heure aujourd'hui les gens mettent une heure pour aller travailler » (Muriel, France)

"With the world of work, I would like it if it's closer to where I live, so that I do not spend a lot of time travelling, because that is very exhaustive, if your workplace is more far away than where you live." (Aisha, USA)

Pour autant, les solutions imaginées dans certains entretiens vont plutôt dans le sens d'un rapprochement entre lieu de travail et domicile. Travailler proche de chez soi constitue un idéal et une solution aux embouteillages.

"Because we spend too much time in traffic. You go to work, you come home, for example where I go is far. When I go I spend 1.5 hours on the road. As the roads are long I go in 1 hour and while I return it gets 1.5 hours; 3 hours in total is spent from your life for nothing. 3-hour is very important and it is lost. Why shouldn't it be closer, for example 15 minutes? It could be 10 minutes? Don't you think? I would want that." (Emine, Turkey)

On peut comprendre deux choses de ces remarques : la première, assez naïve, consiste à espérer une forme de mobilité résidentielle à proximité des bassins d'emploi de manière à réduire le temps de trajet. La seconde pourrait supposer que les entreprises soient plus disséminées sur le territoire de façon à ce que les entreprises se rapprochent d'une certaine manière des domiciles des travailleurs. Cette dernière proposition porte davantage sur un comportement des entreprises qui ont tendance à se concentrer dans les mégapoles. Au Japon en particulier, l'étalement des grandes entreprises sur l'ensemble du territoire pourrait être une solution pour retourner vivre en milieu rural, un idéal très marqué dans les utopies sur les lieux de vie que nous verrons plus loin.

"Commute to work, to be able to work in rural areas, not necessarily in Tokyo, but in other prefectures as well, in the country, even abroad." (Fujita Hisayo, Japan)

Les spécialistes de la mobilité envisagent plutôt la piste des tiers lieux et le développement du coworking comme réponse concrète à la répartition des entreprises sur le territoire. Cette idée trouverait ici un écho favorable des urbains.

■ Favoriser le développement du télétravail... et par ricochet le retour à la campagne

Le second point saillant qui ressort des entretiens (particulièrement au Japon, aux USA et en Espagne) est une proposition très concrète de la théorie de la démobilité : le télétravail. Les Japonais en l'occurrence voient dans le développement des NTIC une opportunité pour favoriser le télétravail et par un effet d'externalité positive le repeuplement des zones rurales.

Cette proposition fait son chemin dans les esprits avec un discours de légitimation parfois très réfléchi :

"I would start locally in my suburban area and work outward, I think, but I definitely don't need to go outside just my own little geographic area, I mean like within 30 miles is all I'd need to do my work. I do things at home, it's just here at home. I have all the design stuff here because it's basically most of my stuff is done in showrooms that I go" / I think there should be more work from home opportunities, so that people can enjoy their family or social life as well as work life." (Aisha, USA)

■ Les déplacements

Lorsque l'on aborde la question des déplacements, deux grandes dimensions apparaissent. La première est une utopie « douce » où les modes de déplacements actuels sont recomposés et repriorisés : on repense l'usage de la voiture personnelle, des transports publics. On propose de nouvelles conjugaisons de ces éléments. La seconde est une utopie bien plus radicale où l'on imagine un monde où la distance est abolie, mobilisant ainsi le fantasme archétypique de la téléportation qui souligne en creux une aspiration à éviter les déplacements.

■ Une nouvelle grammaire des modes de déplacements

Les acteurs de la mobilité ont parfaitement identifié cette sensibilité croissante aux modes de déplacements alternatifs à l'automobile personnelle au profit du co-voiturage, du vélo ou de la marche à pied. Les aspirations à horizon 50 ans vont également dans ce sens, signe qu'il y a, au-delà des comportements réels, une sensibilité voire une conviction que les choses doivent changer et évoluer.

■ Repenser l'usage de la voiture

La volonté de remettre en cause l'usage actuel de la voiture personnelle, probablement davantage marquée en milieu urbain, est une constante qui revient dans tous les pays étudiés. Pour autant, il ne faudrait pas considérer que la voiture soit l'objet d'une soudaine désaffection en soi. C'est la saturation des transports qui est visée, le trafic routier en premier lieu. Les aspirations tendent davantage à imaginer des solutions pour améliorer la fluidité des déplacements qu'à écarter tel ou tel moyen de transport en tant que tel.

▶ Créer des zones réservées

Une des solutions imaginées par certains individus est de créer des zones réservées. Il ne s'agit plus de repenser l'usage de la voiture mais aussi de repenser l'aménagement du territoire, en développant par exemple davantage de zones sans voitures :

"As far as I'm concerned, there could be car-free zones within big cities." (Karla, Germany)

Pour certains, l'utilisation de la voiture dans certains quartiers ne devrait être réservée qu'aux résidents :

"Thus, a magic wand would eliminate all traffic, enabling traffic only for public transportation and cars from residents in the area." (Esther, Spain)

"I would get rid of all cars and they would only be allowed to circulate at the outskirts districts." (Pedro, Spain).

Même si cela paraît difficile à mettre en œuvre, on observe une prise de conscience que le salut passera par l'aménagement urbain. Repenser la ville pour fluidifier la circulation :

"In the city center, the means of transportation would be the movement of the masses using a bus or something, as I mentioned before. In the peripheral places, it would be a sharing of bicycles and cars. On the outer fringe of the city, it would be small vehicles for private use. Young people who are in the center would work in the city center, and people who don't work would live on the outer fringe of the city." (Hane, Japan)

▶ Bannir la voiture des villes

Des zones réservées à la suppression pure et simple de l'automobile en ville, le pas est vite franchi dans un monde utopique où l'on cherche à fuir les embouteillages. Ainsi, des utopies sans voitures voient le jour :

"I would establish a perimeter parking system to ban the entrance of car inside towns. I would improve public transportation in towns so that people don't have to drive." (Adolfo, Spain)

Nous noterons que la suppression de la voiture est envisagée essentiellement en milieu urbain.

▶ La voiture intelligente

Le problème de la saturation du trafic prédomine, ainsi les évolutions technologiques du futur permettent d'imaginer la voiture dans une forme de mobilité plus fluide, plus rapide, moins stressante et moins polluante que les embouteillages soit parce qu'elle se conduirait toute seule, soit parce qu'elle serait volante.

"Honestly, those jam-packed trains every morning at the commuters rush hour, I don't have that experience, but I pity them, I think that must be so stressful, so if we're talking about the ideal I think that if they could make cars that fly in the air, that would be the fastest most fun means of transportation. I mean one for each person of course..." (Otah, Japan)

"maybe some sort of, kind of want to say, in The Fifth Element where they have the flying cars. [...]" (Katleen, USA)

"Comme ça on n'embête personne. Comme ça y'a pas besoin de chauffeur. Une sorte de voiture robot" (Jennifer, France)

Dans certaines conditions, la voiture personnelle est volontiers réhabilitée si elle permet de contourner le problème des embouteillages. La voiture volante ou intelligente est souvent présentée comme une solution aux embouteillages urbains. En ce sens, c'est bien le format de la voiture actuelle qui est remis en cause. Le désir de posséder son propre habitacle pour se déplacer fait donc partie des utopies de déplacements, même si la volonté d'accentuer les transports publics fait également partie de la vision d'un monde idéal.

■ Plus de transports publics et plus de qualité

Les transports en commun ont une place importante dans les aspirations. Les individus se raccrochent ici du déjà connu mais cela indique que le futur s' imagine dans une large mesure avec du transport collectif à qui on confère le pouvoir de désengorger la circulation des personnes en ville :

"The only way to improve it would be to invest more in public transports and to allocate more resources, i.e. more metro stations or more buses. That's all. I would reduce transport costs and reduce the price of public transports and gas" (Ana, Spain)

Plus de transports en commun, de plus grandes infrastructures, chacun imaginent de surcroît une amélioration qualitative des transports, tant sur le plan de la fréquence que sur le confort et bien sûr le prix :

"The trams and buses should be much more frequent." (Peter, Germany)

"I think that local public transport should be free and in Berlin in particular it ought to function better than it does." (Enrico, Spain)

"It's just not fair that the price keeps rising and the quality keeps going downhill." (Carolin, Germany).

"Have the trains operate 24 hours a day. That way, at night you see I think most people work during the day, so people who don't want to work during the day can work shifts from let's say night to noon." (Takeshita, Japan)

"Then I suppose that I wish for a less congested, more comfortable transportation method." (Megumi, Japan)

Les individus semblent toutefois conscients que les villes doivent être repensées et restructurées pour aller dans ce sens. Parfois le projet paraît pour cette raison irréaliste :

"In the cities you have the problem of design, Valladolid, for example, is a very old city with a chaotic center because the streets were built many centuries ago. It's the same in the center of Madrid." (Gonzalo, Spain)

■ Développer les mobilités douces

Enfin, le monde ne s' imagine pas sans les déplacements à vélo ou à pieds :

"Otherwise more cycle paths, as I like riding on the cycle path in the summer but then you get a lot of people riding who don't normally ride there, they get in my way a bit but otherwise I'd say that it should be more bicycle-friendly" (Enrico, Germany).

Les exemples de mobilités ne manquent pas dans les entretiens même si les infrastructures actuelles apparaissent le plus souvent comme le principal frein à leur développement :

"The ability to travel around safely by bicycle should definitely be increased in Berlin, so you don't have to compete with pedestrians or car drivers" (Kathrin, Germany).

■ La démobilité radicale

Sans surprise, la saturation de la circulation est la pierre angulaire des utopies des déplacements. Les gens veulent retrouver de la sérénité dans leurs déplacements et surtout passer moins de temps à se déplacer. C'est comme cela que l'on peut interpréter cette utopie, persistante dans les entretiens, sorte de solution ultime pour dépasser radicalement la situation actuelle : la téléportation.

"L'idéal c'est la téléportation. On ne passerait pas autant de temps dans les déplacements. Y'en a qui aiment voyager. Ils roulent, ils voient des paysages. Mais quand c'est très loin, moi avec mes problèmes de santé je ne peux plus faire de longs trajets donc la téléportation c'est bien." (Ingrid, France)

"I would beam myself [...] Just like that, go somewhere and be there immediately." (Christian, Germany)

"I would like teletransport myself everywhere. We would save a lot of time because we would eliminate the travel time." (Pedro, Spain)

Le fantasme de la téléportation est une synthèse entre le désir de fuir la saturation des transports et la volonté de décélérer le rythme de vie comme nous l'avons plus haut.

■ Lieux de vie

Les grandes mégapoles ultraconnectées, ultramodernes et rapides à la manière de la cité New Yorkaise ne font plus forcément autant rêver. Il est assez frappant d'observer, s'agissant des utopies sur les lieux de vie, un désir de retour en arrière et de se réfugier dans des valeurs d'antan. Comme si le développement urbain avait généré une angoisse qui, probablement liée aux contraintes économiques et aux incertitudes sur l'avenir, pousse à une forme de « repli sur soi ». Le philosophe allemand Georg Simmel notait déjà en 1903³ que la ville, siège de l'économie monétaire, agissait avec une forme de violence, que sous-tend la rationalisation des échanges économiques, à l'égard des citadins des grandes villes en opposition avec les petites villes et les campagnes où ce sont les liens affectifs et la sensibilité qui dominent.

■ Le village dans la ville

Le village dans la ville est l'image qui nous est rapidement apparue à la lecture des entretiens. Nous empruntons ici le titre du célèbre ouvrage d'anthropologie urbaine de Mickael Young Peter Willmott publié en 1983. Cet imaginaire arbore différents visages et sous-tend des valeurs très liées de rassurance et reliance.

■ Un lieu communautaire

Le village dans la ville, c'est d'abord un quartier qui permet d'entretenir le lien social

"Just knowing and enjoying the relationships with our neighbors, like that's really important to me is to know who I live by." (Mykelle, USA)

"I think people would be happier if they didn't have gigantic houses that are very far apart from one another and you don't get to know you neighbor anymore. [...] I think that people lose touch of one another. You barely say "Hi" to your neighbors anymore, you're on your phone all the time" (Kathleen, USA).

C'est aussi une ville à taille "humaine", sans superflu, juste le nécessaire et resserrée pour assurer plus de cohésion sociale :

"A small house near to the beach where I could go for walks, a quite place... But also, in case I wanted to go to the shopping mall, I should get commercial areas easily. / But I don't need so many stores, just a place where you can go shopping and buy clothes. I don't need much else." (Consuelo, Spain)

³ G. Simmel, « Métropole et mentalités », 1903 (tiré d'une conférence).



"I would make all close-residential areas with common spaces, with a communal swimming pool and with plenty of space. I would set up a lot of green areas, spaces to store things, meeting spaces... I think that close-residential areas are a good way to organize communities because instead of being an apartment block where neighbors don't have contact at all, this system provides more security and, therefore, it enables kids to play together... In my view, this would be perfect. And it could be close to the sea, then it would be great." (Ana, Spain)

■ Une synthèse entre ville et village

Il s'agit moins d'imaginer un retour à la vie de village en tant que telle que d'apporter les avantages que procure la grande ville au sein de la vie de village, à commencer par la proximité des commerces :

"Un village oui pourquoi pas, après la ville j'aime bien aussi mais pour être plus tranquille un village. Mais que tout soit à côté, parce que les villages la boulangerie est loin, donc que tout soit à côté. Un village avec des commerces." (Jennifer, France)

"I would have the infrastructure of a large city with the community life of a village. It would have good transport connections and good shopping possibilities. The best would be to have my place of work just around the corner. There would be no differences in opinion between people or selfishness." (Christian, Germany)

A *contrario*, les conséquences de cet idéal vont dans le sens d'une utopie de la petitesse, loin des grandes tours qui ne favoriseraient pas le lien social et l'intégration :

"J'essaierai de ne pas trop créer des grandes tours comme ici. Des tours de 20 étages je ne pense pas que les gens soient heureux dedans. La plupart je ne pense pas. Ça fait rassemblement en plus on les stigmatise dans les HLM. Y'en a ils disent on rassemble les pauvres, ils seraient plus heureux dans des petits bâtiments." (Josselin, France)

■ Un espace de rassurance

Ce qui anime cet imaginaire du village, au-delà de l'idéal communautaire, est un besoin de sécurité et de rassurance. Les espaces confinés imaginés confèrent un sentiment de promiscuité porteur de rassurance :

"Going back to the safety issue, that they can kind of romp and play and I can look out my kitchen windows and cooking and see my children and know they're safe, and see the friends they're playing with and know the families" (Mykelle, USA)

■ Le retour à la nature

Pour d'autres, l'idéal du lieu de vie rime avec un retour à la nature. Il y a au moins deux visions du retour à la nature.

■ Un désir de rurbanisation

La première vision est tournée vers l'externe en ce sens qu'elle tend vers le phénomène bien connu de rurbanisation, amorcé au moins depuis les années 70, construit sur un idéal rousseauiste d'une nature bienveillante. Il s'agit bien entendu d'une nature fantasmée censée apporter plus de tranquillité et d'échapper au stress de la ville :

"As I said somewhere that people can live with nature, a different place. [...] A place with no traffic, no noise, somewhere that I can grow up comfortably". (Hatay, Turkey)

"I wouldn't prefer to live in a very crowded place. I wouldn't prefer to live in a place with dense population and heavy traffic." (Unsal, Turkey)

■ Une aspiration à la végétalisation de la ville

La seconde vision est davantage tournée vers l'interne en ce sens qu'il s'agit davantage d'amener de la nature dans la ville, que ce soit au travers de l'implantation d'espaces verts, de parcs, d'arbres ou par



des procédés de construction davantage en harmonie avec la nature, phénomène lui aussi bien connu des urbanistes à travers le concept de végétalisation :

"J'aimerais que toutes les constructions nouvelles soient beaucoup plus adaptées à une qualité de vie. Ce qu'on fait actuellement c'est de la merde pas pérenne pas sur du long terme. Donc plus de petits quartiers, qu'on retrouve l'état d'esprit quartier pas des immenses immeubles, beaucoup d'espaces verts, de jardins partagés il en faudrait beaucoup plus" (Christian, France)

"I would re-organize these properly with vast greenery, gardens and so on. Even while constructing building complexes, green places should be important. Everything in a building complex shape with greenery, where people could find everything they look for. For example just Like Atakent and Atasehir. I would want to organize everything similar to those places. Their park areas and green places are also fine." (Emine, Turkey)

■ PARTIE 2 : ANALYSE SECONDAIRE

■ Vacances/loisirs

■ **Un désir de personnalisation**

Chacun rêve de pouvoir intensifier ses loisirs et d'avoir plus de vacances. Au-delà de la quantité, la qualité est également recherchée au travers d'une plus grande liberté de choix et d'une libération de la contrainte budgétaire qui apparaît comme le principal frein. Un peu comme pour les utopies sur le travail, chacun aspire à ce que ses loisirs et ses vacances soient une expression de soi et une expression de son bien-être. Difficile de donner une tendance en particulier, il s'agit plus d'une volonté de personnalisation de ses activités, chacun exprime sa propre vision du loisir ou des vacances, organisées ou non, en famille ou non, etc. :

"Let everybody do their favourite thing. I mean, everybody's being able to relieve oneself, for some, there are people who have very weird things." (Unsal, Turkey)



"In general I enjoy travelling, including further afield. But I'm not one for package holidays, instead I do research in advance to see where to go, what to do, organize it locally, look around." (Karla, Germany).

■ Réduire le temps de transport

Les distances et le temps de trajet apparaissent comme un frein déterminant :

"I can travel to the right destination, and it will not take 20 hours like it does today, only two hours and I can start my holiday right away. (Ilona, Germany) "

"Naturally the most stressful thing in my view is that you always have to fly over 10 hours to get further away. I'd speed that up in some way." (Karla, Germany)

À la différence du travail, ici il ne s'agit pas d'envisager de réduire les distances car la volonté de découvrir les autres pays et de voyager loin perdure. L'utopie consiste à imaginer des modes de déplacements bien plus sophistiqués et rapides pour concilier le désir d'ailleurs et la volonté de passer moins de temps dans les transports.

■ Vieillesse

■ Indépendance

Dans les utopies de la vieillesse, on se voit (on s'espère) rester indépendant pour ne surtout pas peser sur ses proches. La vieillesse représente une sorte de dette culpabilisante à l'égard des jeunes générations. Pour autant la maison de retraite est loin de représenter un idéal. Les aspirations tendent à la conservation de son autonomie, idéalement en bon état de santé quitte à préférer la mort.

"I hope i'll still be in good health because then I can organize myself independently. I don't want to be dependent" (Thomas, Germany).

"I hope that I will still be mobile to a certain extent, but I would naturally hope that I could be independent for as long as possible" (Karla, Germany).

"But, on the other hand, assisted-dying seems a better option for these cases. I think that the ideal old age should allow people to decide the moment in which they have arrived to the end of their lives and they don't want to like any longer." (Adolfo, Spain)

Il est intéressant de relever que, même si beaucoup imaginent des maisons de retraites médicalisées, l'idée de rester indépendant reste primordial.

"Des maisons se regrouper entre vieux. Des résidences pour personnes mais indépendantes" (Yvonne, France)

Les nouvelles technologies sont perçues par certains comme une issue pour améliorer les conditions de la vieillesse et prolonger les capacités d'autonomie. Que ce soit par l'assistance d'un robot ou de technologies implantées capables d'augmenter les capacités du corps humain, l'utopie de l'indépendance prend du relief :

"what I naturally find really great is that it's already happening in Japan, this whole thing about robots. Not that you have a robot as a helper, but that you have some kind of frame" (Enrico, Germany)

"I look at them, and I think there should be more of an emphasis, in this case, of having technology help older people. Because at that point, I think it's different. I think at that point, when you get older, there could be a lot, people lose their ability to function, they lose their ability to think as well as they used to, and I think at that point, they really could use technology more." (Serge, USA).



■ **La solidarité familiale**

A l'inverse de cet impératif d'autonomie et d'indépendance vis-à-vis de ses proches, on trouve (en Turquie en particulier mais aussi aux USA) une utopie fondée au contraire sur la solidarité intrafamiliale :

"Anyway, I have a daughter. How can I, may my old age be with my daughter, I wish my old age is spent with my child. [...] But the thing what my heart desires is to be with my child, I mean that normal, the human's normal natural life, you are born into somewhere, your life goes on. When I start descending, I wish it would be there or I would finish there." (Unsal, Turkey)

"I'd like to live there with my kids" (Fadime D, Turkey).

"It really depends on like where – if my kids are close, my grandkids are close. I'd want to be around them, for sure, like my parents are around their grandkids." (Josh, USA)

On observe bien un contraste entre ceux qui ne veulent surtout pas être un poids pour leur famille et ceux qui au contraire désirent s'appuyer sur l'aide familiale. Il s'agit peut-être d'une variable socioculturelle du rapport à la famille ou tout simplement d'un rapport personnel à la famille. Le système social de prise en charge de la vieillesse peut également être structurant de ces visions. En Turquie, certains expliquent que, dans leur utopie, il faudrait absolument augmenter les pensions de retraite. Aux USA, la politique sociale est parfois jugée comme insuffisante :

"Think if something's not done about Social Security, it could be pretty ugly and embarrassing for our country because I think seniors in this country are starting to kinda get the shaft where these are the people we should be taking care of." (Dan, USA)

■ **Sociabilités**

Tout au long des entretiens, la question du lien social est en toile de fond de toutes les dimensions utopiques que nous avons abordées. Chacun fait le constat d'un délitement de la solidarité sociale considérée comme une source de dégradation du monde du travail notamment.

Pourtant la valeur de reliance est au cœur des utopies. Les utopies sur le rythme de vie ont soulevées ce désir de se retrouver en famille et entre amis.

■ **L'idéal de reliance**

En abordant plus directement les modes de sociabilités, on remarque que l'idéal familial s'étend à un idéal communautaire plus vaste, élargi de ses amis proches voire de nouvelles rencontres.

"The only other thing - my social life is pretty good - the only thing I would say is just to allow more time with friends and their families and usn allow us to get together more often." (Mykelle, USA)

Dans un monde utopique, le désir de passer davantage de temps à tisser du lien est une préoccupation, voire un impératif éthique qui justifie la notion de reliance au sens utilisé par Edgard Morin, ce que le sociologue appelle plus précisément une « éthique de communauté » :

"Neighbors, it'd be probably nicer to get to know them a little better. I think it's pretty all right, though". (Pedro, USA)

On peut définir la reliance, au sens de l'éthique communautaire, comme une quête de sens et de rassurance qui se traduit par la nécessité de se relier aux autres, à un groupe. En abordant la question de la sociabilité, c'est davantage des principes éthiques qui sont énoncés par les participants, au sens de ce qu'il faudrait faire, ce qu'il faudrait changer pour atteindre un idéal communautaire et parvenir à la cohésion d'un vivre-ensemble. Ces principes éthiques, au sens simple du terme de devoirs, sont énumérés dans les différents entretiens. La lutte pour la tolérance intergénérationnelle ou à l'égard des étrangers est au cœur des utopies :

"I'd like all the people to show tolerance to one another. I want to live an environment where people will greet one another when they see each other. People must embrace each other. People must not be angry with each other; they must be compassionate." (Emine, Turkey)

"Racism needs to be eradicated. That whole mindset" (Kathleen, USA).

La peur de l'isolement et du repli sur soi est probablement à l'origine de ces utopies fondées sur un idéal communautaire. Certains vont jusqu'à préconiser un retour à la vie de village, pourquoi pas au sein même du milieu urbain comme nous l'avons repéré dans l'utopie du village dans la ville.

"The only thing I miss more in the city is people's kindness typical from villages." (Esther, Spain)

■ **Engagement dans la vie locale**

A une autre échelle de la société, certains imaginent un monde utopique avec davantage d'engagement dans la vie locale et la vie collective (principalement en France et en Espagne).

"Ideally, I wish people would participate more actively in common issues and in society." (Adolfo, Spain)

"Oui voilà. Moi dans mon idéal si j'arrivais à passer ce cap d'aller vers les autres ce serait aller dans des associations." (Ingrid, France)

Outre le fait que certains doutent de la volonté d'engagement des gens à l'échelle collective, certains imaginent des aménagements du territoire pour encourager et faciliter ces initiatives :

"Des lieux de passage, des lieux où les gens puissent se réunir, des lieux de rencontre. Mais des lieux qui ne seraient pas forcément commerçants. Des lieux à part se voir dehors, mais dès qu'il pleut on peut." (Ingrid, France)

■ **Commerce**

Les utopies du commerce font la synthèse des valeurs les plus structurantes repérées jusqu'ici, à savoir un besoin de rassurance que traduit la quête d'un retour aux valeurs traditionnelles, au local et à la proximité. Mais un aussi un besoin de praticité et de rapidité qui trouve une issue dans le développement technologique du commerce digital.

■ **La volonté de redonner du sens au commerce**

Le futur se rêve à partir du passé, ce sont clairement les aspirations que nous avons repérées en abordant la question du commerce idéal.

■ **Un commerce local**

Il y a bien sûr le commerce local et les valeurs communautaires et écocitoyennes dont il est porteur :

"Local ! Moi dans mon idéal avec mes maisons mobiles, moi je vois bien des petits commerces dans chaque village, le village produirait ses légumes. Il y'aurait des commerçants ce serait de la vente locale, de la consommation locale, des petits commerces pas des grands commerçants." (Ingrid, France)

"I always try to buy local products when it comes to food (Ilona). / If goods were not transported as far, if they were produced in the local area and then sold regionally. So that goods do not need to travel so far" (Peter, Germany).

La préférence pour le circuit court est une donnée qui structure déjà aujourd'hui les aspirations à consommer mieux (46% des Français souhaitent consommer mieux⁴ par exemple). Il n'est pas étonnant de retrouver cette tendance dans les utopies du commerce.

⁴ Observatoire des consommations émergentes, 2015, ObSoCo



■ Un commerce traditionnel

Sur fond de critique du capitalisme contemporain, coupable d'avoir détruit ce qui fait la singularité des commerçants au profit d'une standardisation exacerbée, les utopies du commerce réintègrent les formes traditionnelles du commerce, porteuses de rassurance et de qualité.

"I would like small shops again. So I wouldn't have to go to such large shops, but could just go into small shops again. The small-scale butcher, the local baker and so on, where you can have a conversation at the same time and always meet the same people. I would want shopping not just to be about satisfying a need in an economic sense, but to be associated with a bit of relaxation." (Kathrin, Germany)

En ce sens, les solutions envisagées passent parfois par des décisions politiques de soutien en faveur de ce type de format et en défaveur de l'industrie agroalimentaire classique, quitte à payer plus cher pour cela :

"Oui c'est sur si on pouvait produire tout ce dont on aurait besoin. Qu'on favorise les acheteurs de produits bio en baissant les prix du bio et en baissant les produits industriels. Pourquoi ne pas mettre les produits bios et laisser payant les produits nocifs pour la santé et l'environnement." (Josselin, France)

■ Un commerce de proximité

C'est aussi un commerce de proximité qui est espéré, au sens géographique du terme en ce que cela permettrait de diminuer explicitement les trajets et le temps de transport, un désir structurant des modes de déplacements en général et de la volonté de ralentir de le rythme de vie comme nous l'avons déjà repéré plus haut, qui va dans le sens d'un idéal de démobilité :

"And having everything close by too" (Karla, Germany)

"Not needing to use a car. The shops are really two minutes' walk away but I can't just leave the car to go and get our supplies because of the weight. Maybe the obstacle is that I'm too weak." (Thomas, Germany)

■ Un commerce connecté et rationnel

Une autre utopie semble davantage tournée vers la résolution des problématiques liées au manque de temps et au désir de démobilité. Dans cet idéal du commerce, les mutations technologiques doivent mener à un système plus pratique et plus simple et surtout permettant de rationaliser le temps.

■ Le tout connecté pour plus de rapidité

Certains voient dans le e-commerce une réponse globale qui s'inscrit dans une logique rationnelle et individualiste de la consommation, notamment en vue d'obtenir un gain de temps que l'on pourrait réallouer à d'autres activités.

"I guess that the ideal way of shopping is buying online. This way that is being adopted currently by many people. That would be the ideal way from the consumer's standpoint because it is easier to get your purchases at home. / But ideally, this would be the easiest and most comfortable way because you can buy only by pressing a bottom and paying with your credit card." (Esther, Spain)

"Best is doing it on internet. [...] Because I can make time for myself. I mean I can do other things with the hours I spend on shopping. Because when you go to a mall - we were going to look for a wedding dress with my fiancée. We look for exactly 2.5 - 3 months. But on internet with that 2.5 months..." (Hatay, Turkey)

L'idéal d'automatisation des achats est parfois décrit comme l'aboutissement ultime d'une stratégie de gain de temps :

"I buy 80 or 90 percent the same things and I could actually do that automatically, so that I wouldn't have to think about it. That I had a fridge that noticed and at weekend someone called past and brought me stuff." (Enrico, Germany).

■ Le multicanal

Une utopie plus nuancée, plus prépondérante aussi dans les entretiens, voit davantage un rééquilibrage entre l'achat traditionnel dans un commerce physique et l'achat en ligne.

"For specific items, I would like to do shopping at home by Internet, without having to travel. For other things, I think that there is no other choice than going to the store personally. For example, if I want to buy a shirt, I need to try it and see it physically. But if I have to buy detergent, for example, I don't need to see it in person." (Adolfo, Spain)

"But just having the possibility, just like you can look for clothes, which is something I actually don't think is that great, I prefer buying them in a shop. But food, butter, milk, sausages, I could order them online just as well. I would find that great." (Carolin, Germany)

■ CONCLUSION

Le constat général que l'on peut dresser des modes de vie utopiques gravite autour de quelques idées motrices : ralentir le rythme de vie, réduire le stress, raviver un idéal communautaire et tendre vers la rassurance (autour des valeurs familiales, amicales et à l'échelle des quartiers). Ainsi, de nombreuses valeurs traditionnelles animent ces utopies, que ce soit le retour de la famille, les modes de déplacements (vélo, marche à pied, transports collectifs) ou d'habitat (village, rurbanisation). Les repères du passé font partie intégrante des visions d'avenir des modes de vie mobiles.

On remarquera la place particulière accordée à la dimension écologique dans les utopies. Lorsque la question est abordée directement, il y a bien sûr un état de conscience de la problématique environnementale attribuée aux modes de déplacements principalement. Dans les constructions utopiques, il y est fait mention ici et là s'agissant de l'automobile et des transports en commun imaginés comme plus écologiques (électrique principalement). Il y a bien une conscience écologique mais qui agit en toile de fonds des utopies. D'un point de vue général, les projections utopiques sont plus directement appréhendées à travers le prisme de l'expression de soi, la quête de reliance et de rassurance ou encore du confort hédoniste que sous-tend l'idéal de démobilité.