

ESSAI CRITIQUE PRÉSENTÉ À L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN ERGOTHÉRAPIE (M. SC.)

PAR
DORIANE CHARBONNEAU

LA VANLIFE : UN CONTEXTE PARTICULIER POUR LA RÉALISATION DES
OCCUPATIONS

DÉCEMBRE 2023

Université du Québec à Trois-Rivières
Service de la bibliothèque

Avertissement

L'auteur de cet essai a autorisé l'Université du Québec à Trois-Rivières à diffuser, à des fins non lucratives, une copie de son essai.

Cette diffusion n'entraîne pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits de propriété intellectuelle, incluant le droit d'auteur, sur cet essai. Notamment, la reproduction ou la publication de la totalité ou d'une partie importante de cet essai requiert son autorisation.

Remerciements

Cet essai n'aurait pu être complété sans la contribution et le support essentiels de certaines personnes qu'il me tient à cœur de remercier. Tout d'abord, merci à Marie-Michèle Lord, professeure au département d'ergothérapie de l'Université du Québec à Trois-Rivières et ma directrice d'essai, pour m'avoir guidée avec une grande confiance et un positivisme absolu. Ton temps, tes conseils et tes encouragements m'ont été d'une aide inestimable.

Merci également à tous les vanlifers qui ont gentiment accepté de donner de leur temps pour participer à ce projet et avec qui j'ai grandement apprécié discuter. Vos témoignages et vos opinions n'ont pas seulement permis d'alimenter mon essai, mais ils m'ont aussi permis d'apprendre à découvrir des personnes extraordinaires et ont prouvé la solidarité et la générosité de la communauté VanLife.

Pour terminer, mais à ne pas négliger, un merci spécial à ma famille, mon copain et mes amis qui m'ont apporté un support inconditionnel par leur présence, leurs encouragements et leur compréhension du début de mon parcours universitaire jusqu'à ce tout dernier projet. Votre soutien m'a donné l'énergie de persévérer lorsque j'en avais le plus besoin et m'a permis d'atteindre mes objectifs.

Table des matières	
Remerciements	i
Liste des tableaux	v
Liste des figures	vi
Liste des abréviations	vii
Résumé	viii
Abstract	ix
1. Introduction.....	1
2. Problématique	2
2.1. Qu'est-ce que la VanLife?	2
2.1.1. Définition	2
2.1.2. Historique.....	2
2.1.3. Motivations	3
2.2. Contexte de pratique	4
2.3. Importance du mouvement.....	5
2.4. Adaptation occupationnelle.....	6
2.5. Pertinence de l'étude	7
3. Cadre conceptuel.....	9
3.1. Modèle de l'occupation humaine	9
3.1.1. L'Être occupationnel.....	10
3.1.2. L'environnement.....	10
3.1.3. L'Agir occupationnel	11
3.1.4. L'adaptation occupationnelle	12
3.2. Justification du modèle	12
4. Méthode	14
4.1. Devis	14

4.2. Participants.....	14
4.3. Collecte de données.....	14
4.4. Analyse des données	15
4.5. Considérations éthiques	15
5. Résultats	16
5.1. Description des participants	16
5.2. Définition de la VanLife selon les participants	17
5.3. Motivations des participants	17
5.4. Identité de vanlifer	17
5.5. Les défis vécus en van.....	18
5.5.1. Les défis au niveau de l’Environnement.....	19
5.5.2. Les défis au niveau de l’Agir.	22
5.5.3. Les défis au niveau de l’Être.....	24
5.6. Les stratégies mises en place pour surmonter les défis.....	25
5.6.1. Les stratégies au niveau de l’Environnement.....	25
5.6.2. Les stratégies au niveau de l’Agir.	27
5.6.3. Les stratégies au niveau de l’Être.....	30
5.7. Les interventions possibles en ergothérapie en lien avec la VanLife.....	32
6. Discussion	34
6.1. L’adaptation occupationnelle telle que vécue par les vanlifers	34
6.2. Apport de l’ergothérapie pour favoriser l’adaptation occupationnelle dans un contexte de VanLife	35
6.3. Forces et limites	37
7. Conclusion	39
Références.....	40

Annexe A — Affiche de recrutement.....	44
Annexe B — Canevas d’entrevue.....	45
Annexe C — Certificat d’éthique	46

Liste des tableaux

Tableau 1. <i>Caractéristiques sociodémographiques des participants</i>	16
Tableau 2. <i>Résumé des défis et des stratégies selon l'environnement, l'Agir et l'Être qui représentent l'adaptation occupationnelle au quotidien pour un vanlifer</i>	18

Liste des figures

<i>Figure 1.</i> Graphique illustrant le spectre des situations possibles pour les personnes vivant dans leur véhicule (Potter, 2023).	4
<i>Figure 2.</i> Évolution de l'intérêt pour la recherche du mot « Vanlife » sur Google entre janvier 2019 et janvier 2023.	6
<i>Figure 3.</i> Schéma illustrant le modèle de l'occupation humaine (Centre de référence du modèle de l'occupation humaine [CRMOH], s. d.).	9
<i>Figure 4.</i> Schéma illustrant l'interaction entre l'environnement et la personne selon le MOH, inspiré de CRMOH (2021).	11

Liste des abréviations

ACE	Association canadienne des ergothérapeutes
ACORE	Association canadienne des organismes de réglementation en ergothérapie
AVDs	Activités de la vie domestique
AVQs	Activités de la vie quotidienne
CRMOH	Centre de référence du modèle de l'occupation humaine
MOH	Modèle de l'occupation humaine

Résumé

Problématique : La VanLife constitue un loisir pour certains ou un mode de vie pour d'autres et devient de plus en plus populaire dans le contexte sociétal actuel. Elle implique une adaptation occupationnelle particulière, en raison notamment de l'environnement de vie atypique que représente un van. Or, la manière dont les occupations sont réalisées par les personnes vivant en van est un sujet intéressant d'un point de vue ergothérapique qui n'est pas encore étayé dans la littérature. **Objectifs :** Documenter le phénomène de la VanLife du point de vue des personnes qui la vivent. Plus spécifiquement, 1) documenter l'adaptation occupationnelle associée à ce mode de vie et 2) préciser les facteurs favorables et les obstacles à cette adaptation occupationnelle. **Cadre conceptuel :** Le modèle de l'occupation humaine est celui qui est utilisé pour guider l'étude. **Méthode :** Un devis qualitatif de type phénoménologique exploratoire a été emprunté dans le cadre de ce projet. Sept entrevues semi-structurées ont été réalisées, puis traitées selon l'analyse qualitative de Colaizzi. **Résultats :** Une définition de la VanLife du point de vue de ceux qui la vivent ainsi que des notions concernant les motivations et l'identité associée à ce mode de vie sont des éléments ressortant des résultats. Des obstacles à l'adaptation occupationnelle et des solutions pour les surmonter se situant autant au niveau de l'Environnement que de l'Être et de l'Agir ont été détaillés par les participants. Aussi, des pistes d'interventions en ergothérapie pertinentes aux yeux des vanlifers pour supporter leur adaptation occupationnelle ont été suggérées. **Discussion :** Au-delà des obstacles liés au contexte immédiat des individus, il existe des barrières administratives et sociales se situant à un niveau plus global qui limitent les adeptes de la VanLife dans la réalisation satisfaisante de leurs occupations quotidiennes. Il importe que des interventions soient mises en place, non seulement pour aider les personnes à s'adapter à leur mode de vie de façon individuelle, mais aussi pour revendiquer leurs droits en tant que communauté faisant partie de la société. Pour ce faire, il y a lieu de réfléchir à l'adéquation entre les services actuellement mis en place en ergothérapie et les besoins des vanlifers pour potentiellement apporter les changements nécessaires. **Conclusion :** Les résultats de cet essai permettront de proposer des pistes afin de mieux répondre aux besoins des clients vanlifers que les ergothérapeutes sont susceptibles de rencontrer grâce à une meilleure compréhension de ce mode de vie et de son impact sur la réalisation des occupations.

Mots clés : VanLife, adaptation occupationnelle, facilitateurs, obstacles, ergothérapie

Abstract

Problem: The VanLife is a hobby for some or a way of life for others and is becoming increasingly popular in the current societal context. It implies a particular occupational adaptation, in particular because of the atypical living environment represented by a van. However, the way in which occupations are carried out by people living in a van is an interesting subject from an occupational therapeutic point of view that is not yet supported by the literature. **Objectives:** To document the phenomenon of VanLife from the perspective of the people who live it. More specifically, 1) document the occupational adaptation associated with this lifestyle and 2) specify the factors favorable and obstacles to this occupational adaptation. **Conceptual framework:** The model of human occupation is the one used to guide the study. **Method:** A qualitative specification of exploratory phenomenological type was used as part of this project. Seven semi-structured interviews were conducted and then processed according to Colaizzi's qualitative analysis. **Results:** A definition of VanLife from the point of view of those who live it as well as notions about the motivations and identity associated with this way of life are elements emerging from the results. Obstacles to occupational adaptation and solutions to overcome them at the level of the Environment as well as Being and Doing were detailed by the participants. Also, occupational therapy interventions relevant to vanlifers to support their occupational adaptation were suggested. **Discussion:** Beyond the obstacles related to the immediate context of individuals, there are administrative and social barriers at a more global level that limit the VanLife followers in the satisfactory realization of their daily occupations. It is important to put interventions in place, not only to help people adapt to their lifestyle individually, but also to assert their rights as a community that is part of society. To do this, it is necessary to think about the adequacy between the services currently implemented in occupational therapy and the needs of vanlifers to potentially make the necessary changes. **Conclusion:** The results of this trial will better meet the needs of vanlifers clients that occupational therapists are likely to encounter through a better understanding of this lifestyle and its impact on the achievement of occupations.

Keywords: VanLife, occupational adaptation, facilitators, barriers, occupational therapy

1. Introduction

Qui n'a jamais rêvé de vivre en toute liberté dans des décors dignes des plus belles publications Instagram et de voyager au gré de ses envies? Moi, j'y ai définitivement rêvé. Et je l'ai aussi vécu, durant deux mois, à travers le Canada à bord d'un iconique Westfalia 1987. J'ai tellement été passionnée par mon expérience que j'ai décidé de ne pas en rester là. En effet, j'ai fait un constat lorsque je vivais en van, soit qu'aucune occupation n'était réalisée comme à la maison lorsqu'on se trouve dans un contexte différent pour la réaliser. Cela a un impact sur la manière dont les gens sont en mesure de se projeter dans la vie en Van; certaines personnes sont incapables de s'imaginer vivre en van ne serait-ce qu'une fin de semaine, alors que d'autres personnes ont quant à elles adopté la VanLife comme mode de vie à temps plein.

Le contexte sociétal, environnemental et économique actuel contribue, notamment depuis la pandémie de Covid-19, à un essor important de la VanLife, tel qu'il est possible de le constater sur les réseaux sociaux. Or, considérant que ce mode de vie est de plus en plus populaire, mais qu'il est très différent des façons de vivre traditionnelles, du moins en Amérique du Nord, il y a lieu de se questionner au sujet de l'adaptation occupationnelle vécue au quotidien par les vanlifers. Comment font les adeptes de la Vanlife pour ajuster leurs activités et bien s'acclimater à ce mode de vie alternatif? Justement, l'analyse des occupations ainsi que l'adaptation de celles-ci et de l'environnement pour optimiser le fonctionnement des individus correspond à l'expertise des ergothérapeutes. Or, malgré l'apparente pertinence de l'ergothérapie en lien avec la VanLife, ce sujet n'est pas encore exploré dans la littérature scientifique d'un point de vue occupationnel et empirique. Le présent essai vise donc principalement à documenter l'expérience d'adaptation occupationnelle en contexte de VanLife.

Pour commencer, la problématique menant à la question de recherche sera exposée, suivie du cadre conceptuel sur lequel le présent travail s'appuie, soit le modèle de l'occupation humaine. Ensuite, la méthodologie utilisée pour réaliser cet essai sera détaillée, puis les résultats obtenus dans le cadre de cette démarche seront présentés. Pour terminer, la dernière section de ce document propose une discussion afin de réfléchir plus profondément aux résultats obtenus et d'identifier les forces et limites de l'étude avant de conclure en exposant les retombées de ce projet et en suggérant des pistes d'exploration pour de futures recherches.

2. Problématique

Dans la présente section, la Vanlife sera décrite d'abord par sa définition, puis par un court historique du mouvement ainsi que par les motivations associées à ce style de vie. Le contexte entourant la pratique de la Vanlife sera par la suite exposé et des liens entre cette dernière et l'adaptation occupationnelle seront proposés. Enfin, l'importance du mouvement dans la société actuelle et la pertinence de la présente étude en ergothérapie seront présentées.

2.1. Qu'est-ce que la VanLife?

2.1.1. Définition

Bien que le terme « VanLife » soit en anglais, ses traductions françaises telles que « vie en véhicule aménagé » ou « vie en van » sont peu utilisées par la communauté qui y adhère. Ainsi, le terme VanLife sera utilisé dans le cadre de cet essai pour rester fidèle à ce mode de vie. Justement, la VanLife se définit comme étant un mode de vie à court ou long terme impliquant de vivre à temps plein dans un van. Ceci peut être fait à titre de loisir dans le cadre de voyages de diverses durées ou encore de façon permanente à moyen ou long terme. Le mot « van » désigne, tel que le suggère le Larousse en ligne (s. d.), toute « voiture du type fourgon ou minibus, aménagée pour le transport des personnes ». Comme les gens pratiquant la VanLife vivent dans leur van, ceux-ci sont normalement aménagés de sorte que leurs usagers puissent y dormir, y manger et parfois même y faire leurs soins d'hygiène.

2.1.2. Historique

Comme le rapporte Dominic Arpin dans son livre *Van Aventure* (2021), la Vanlife ne date pas d'hier. En fait, le terme « van » est un raccourci du mot « caravan » qui désignait déjà un campeur, c'est-à-dire une « cellule habitable autonome », selon l'Office québécois de la langue française (2011), dans les années 1930. Encore plus tôt, en 1855, William Stables a conçu « The Wanderer », une remorque tirée par des chevaux et aménagée pour y jouir entre autres d'un salon, d'une cuisinette et d'une bibliothèque (National Motor Museum, s. d.), et il a inspiré la fondation d'un des premiers clubs de caravanning au monde « the Caravan Club ». Cet homme est considéré comme le pionnier de la Vanlife telle qu'on la connaît aujourd'hui. Par la suite, l'idée de dormir dans une voiture se popularise au début du 20^e siècle, notamment promu par Henry Ford, fondateur du géant automobile du même nom (The Henry Ford, s. d.). Le premier campeur motorisé quant à

lui, est arrivé en 1936, quelques années avant le premier Westfalia, en 1951, qui lancera ensuite la mode des véhicules aménagés pour le séjour (Arpin, 2021). Les modèles de campeurs se diversifient autour des années 1970-1980 avec l'activité de Campwagon, une compagnie québécoise qui convertit des camionnettes de toutes sortes (Barbeau, 2018). C'est en 2012 que Foster Huntington crée le mot-clic # Vanlife sur Instagram, publicisant ce mode de vie sur les réseaux sociaux (Bergstrom, 2019). Aujourd'hui, la pandémie ayant ajouté à l'essor de ce mouvement (Caillou, 2021), la Vanlife est de plus en plus populaire et se pratique dans une grande variété de vans de modèles variés.

2.1.3. Motivations

Il existe plusieurs motifs pour lesquels les adeptes de la VanLife choisissent ce mode de vie (Potter, 2023). La Société des établissements de plein air du Québec et Go-Van (s. d.) en fait d'ailleurs la promotion en soulignant que la VanLife est un mode de vie favorisant la liberté, l'autonomie et la simplicité, en plus d'être économique. En effet, certains apprécient le mode de vie flexible que la VanLife représente et les possibilités de carrières élargies qui l'accompagnent (Duff et Rankin, 2020). D'autres personnes considèrent ce mouvement comme une échappatoire aux normes et aux impositions de la société (Fiedler, 2022). Plus précisément, l'idée de ne pas avoir de domicile fixe, de prioriser l'aventure et la qualité de vie plutôt que le travail et d'éviter de succomber à la pression sociale de performance sont autant d'éléments associés à la VanLife qui s'opposent aux normes sociales (Bergstrom, 2019). D'autre part, l'esprit de liberté et d'aventure associé à ce mode de vie constitue parfois une motivation suffisante d'adhérer à la VanLife (Wegerer, 2021 ; Murray, 2019). Cette dernière promeut également une éthique de vie minimaliste et écologique qui contribue à l'intérêt de certains vanlifers (Fiedler, 2022). Enfin, la VanLife correspond aussi à un projet de retraite intéressant parce qu'il permet de voyager à son rythme et de profiter de la vie (Forget, 2020).

Cela étant dit, bien que les motivations pour vivre la VanLife sont diverses et propres à chacun, il ressort de la littérature trois grands types de contextes entourant l'adoption de ce mode de vie. D'abord, pour certains, la VanLife s'impose comme le seul choix possible pour survivre dans un contexte financier ou sanitaire précaire (Potter, 2023). En fait, plutôt que de se trouver en situation d'itinérance, certaines personnes qui n'ont plus les moyens de payer un loyer et qui n'ont

plus d'économies se tournent vers la VanLife pour maintenir un « toit » au-dessus de leur tête et se déplacer au gré des emplois saisonniers qu'ils peuvent trouver et qui leur permettent de subvenir à leurs besoins de base (Bruder, 2019). Puis, à l'opposé, une certaine proportion de vanlifers choisit ce mode de vie dans une optique lucrative ou afin de maintenir un certain statut social, alors qu'ils font partie du mouvement #VanLife. Ce mouvement correspond à la création de contenu associé à la VanLife et publié sur les réseaux sociaux, particulièrement sur Instagram. Le contenu partagé met en valeur des individus qui ont normalement une apparence zen et heureuse vivant dans des véhicules de luxe aménagés avec goût et se trouvant devant des paysages paradisiaques (Bergstrom, 2019). Finalement, dans plusieurs autres cas, la VanLife est un choix réfléchi et volontaire dans une optique de loisir ou encore de mode de vie jugé plus sain. Ceux-ci adoptent donc la VanLife dans un contexte de loisirs ou parce qu'ils s'identifient au mode de vie et aux valeurs de liberté et de simplicité mentionnées précédemment (Potter, 2023). Pour mieux comprendre le portrait des personnes vivant dans leur véhicule, Potter (2023) propose ainsi, tel que présenté à la Figure 1, un continuum situant plusieurs catégories d'individus considérant leur voiture comme domicile selon que leur mode de vie est plus ou moins influencé par une obligation ou un choix délibéré.

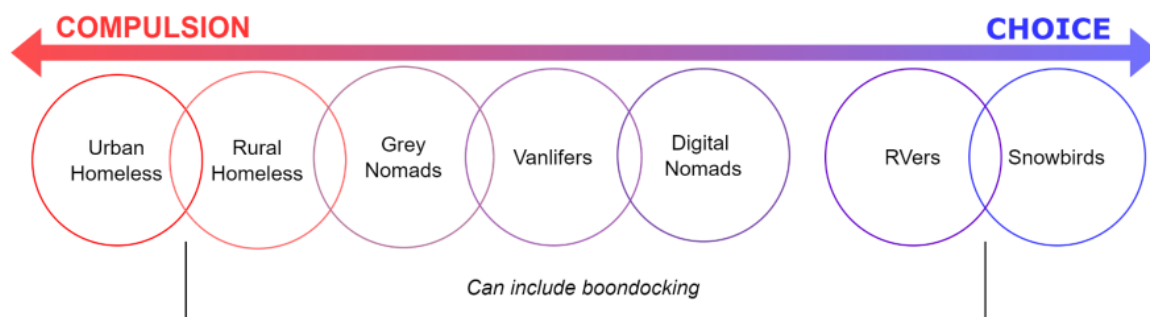


Figure 1. Graphique illustrant le spectre des situations possibles pour les personnes vivant dans leur véhicule (Potter, 2023).

2.2. Contexte de pratique

Le contexte socio-économique actuel au Québec influence grandement l'adoption et la manière de vivre la VanLife. D'abord, la pandémie de Covid-19 a limité les déplacements hors pays et encouragé la population à profiter des loisirs de plein air locaux. Cela a eu pour conséquence d'augmenter la demande pour l'achat de véhicules aménagés de façon fulgurante, au point où les compagnies de conversions de vans n'arrivent plus à livrer les projets sans délai

d'attente (Arpin, 2021). Pour illustrer cet engouement, un sondage réalisé par Go-Van montre que malgré quelques vanlifers qui préfèrent la location de véhicules, c'est 93% de la population concernée qui est propriétaire de son propre véhicule pour vivre la VanLife (Guay-Bastien, 2021). Cela témoigne d'un certain niveau d'engagement de la part des Vanlifers. Dans cette même ligne d'idée, le télétravail a été beaucoup mis de l'avant durant la pandémie et demeure une possibilité très intéressante pour tous ceux qui désirent vivre en van ou voyager à long terme. Cela permet d'ailleurs de rendre possible la vie en van pour ceux qui désirent continuer de travailler. Concrètement, c'est 30% des vanlifers interrogés par Go-Van qui affirmaient en 2021 travailler à partir de leur van ou vouloir y travailler davantage (Guay-Bastien, 2021). Certains vanlifers ne veulent pas seulement travailler à bord de leur van, mais aussi assurer l'éducation de leurs enfants. Ces familles ayant adopté la VanLife se tournent souvent vers « l'éducation sur la route », une sorte d'école à la maison faite à bord du véhicule dans lequel elles vivent et à travers les expériences vécues en voyageant (Sotomayor, 2022). Finalement, l'influence de l'inflation (Statistiques Canada, 2023) qui ne cesse d'augmenter et qui affecte autant les dépenses du quotidien que l'accès au marché immobilier pourrait avoir un impact sur le maintien de la croissance de la Vanlife dans les prochaines années. À ce sujet, l'indice de difficulté financière en lien avec l'habitation enregistrée en janvier 2023 était 27,6% plus grand que celui de janvier 2022 (Gouvernement du Québec, 2023), ce qui illustre bien les difficultés actuelles pour accéder à la propriété qui incitent également la population à se tourner vers des modes de vie alternatifs comme la VanLife.

2.3. Importance du mouvement

La prévalence associée à la VanLife est difficile à déterminer avec certitude en raison de plusieurs facteurs, dont le fait que ce mode de vie est parfois temporaire, qu'il implique de ne pas avoir d'adresse fixe et qu'il n'est pas associé à un seul type de véhicule en particulier. Un sondage en ligne mené en 2021 par Go-Van auprès de 1000 participants a contribué à brosser un portrait de la population concernée par la VanLife (Guay-Bastien, 2021). Selon ce sondage, autant d'hommes que de femmes s'identifient comme des vanlifers. Parmi tous les répondants, 55% avaient entre 25 et 49 ans et 40% avaient 50 ans et plus. Un participant sur cinq vivait en van depuis moins d'un an, alors que près d'une personne sur trois avait adopté ce mode de vie depuis plus de cinq ans. Ce sondage donne donc une idée intéressante de la démographie des vanlifers, mais demeure modeste

comparativement à l'intérêt qui semble émaner à partir des réseaux sociaux. En effet, Google Trends (s. d.) propose le graphique présenté à la Figure 2 pour illustrer le nombre de recherches sur Google pour le mot « Vanlife » qui ne cesse d'augmenter, particulièrement depuis mars 2020, moment correspondant au déclenchement du premier confinement obligatoire au Québec en lien avec la Covid-19.



Figure 2. Évolution de l'intérêt pour la recherche du mot « Vanlife » sur Google entre janvier 2019 et janvier 2023.

Dans la même ligne d'idées, en février 2023, la page Facebook VanLife Québec comprenait 5300 abonnés, celle de VanLife Canada en comprenait 11 193 et la page de Go-Van 46 000. En ce qui concerne le mot-clic #vanlife sur Instagram, celui-ci regroupe plus de 15 millions de publications. Pour ajouter à cela, selon les statistiques de la Société d'assurance automobile du Québec, il y avait 259 577 camions légers et 1575 habitations motorisées de plus d'enregistrés en 2021 comme véhicule en circulation dans la catégorie des véhicules de promenade qu'en 2019. Ces types de véhicules ne sont évidemment pas réservés exclusivement à la VanLife, mais ces chiffres comprennent tout de même une certaine proportion de véhicules qui servent de domicile aux propriétaires. En somme, ces chiffres aident donc à comprendre l'importance grandissante du phénomène de la VanLife.

2.4. Adaptation occupationnelle

Bien que la VanLife soit de plus en plus populaire, celle-ci correspond à un mode de vie atypique qui implique une certaine adaptation occupationnelle, au même titre que d'autres modes de vie moins traditionnels reconnus comme nécessitant une grande adaptation occupationnelle tels

que l'itinérance, le travail de quarts ou encore les situations d'immigration (Cunningham et Slade, 2019 ; Walker, 2001 ; Nayar et Stanley, 2015). L'adaptation occupationnelle est un processus qui implique une interaction entre la personne et son environnement alors que l'individu doit s'adapter aux exigences changeantes de ce dernier pour réaliser les occupations qui sont significatives pour lui de façon satisfaisante (Taylor Renée et Kielhofner, 2017). Il s'agit d'un concept grandement utilisé en ergothérapie qui est vécu par tous les humains au quotidien de façon plus ou moins consciente. Cette adaptation occupationnelle est parfois vécue de façon fluide et passe alors inaperçue, mais nécessite à d'autres moments davantage d'ajustements de la part de l'individu ou encore des changements dans son environnement qui rendent le processus plus complexe. La VanLife correspond à un contexte qui exige des connaissances, des intérêts et des compétences spécifiques à ce mode de vie en plus d'imposer un environnement physique et social très différent du mode de vie traditionnel sédentaire qui est majoritaire au Québec. Sachant cela, le concept d'adaptation occupationnelle prend toute son importance en lien avec la VanLife. Or, il n'existe actuellement, à ma connaissance, aucun écrit portant sur l'adaptation occupationnelle associée spécifiquement à la VanLife. Le concept d'adaptation occupationnelle sera détaillé davantage dans la prochaine section portant sur le cadre conceptuel.

2.5. Pertinence de l'étude

Considérant l'engouement constant et marqué pour la Vanlife et l'adaptation occupationnelle que ce mode de vie exige, il est possible de s'imaginer que les chances de rencontrer un vanlifer en ergothérapie sont de plus en plus grandes. Effectivement, peu importe l'occupation principale de la personne qui vit en van, il est possible que celle-ci rencontre, à un moment ou un autre de sa vie, des difficultés occupationnelles en lien avec son travail ou ses loisirs. L'ergothérapeute est justement un professionnel de la santé qu'il est possible de consulter lorsque l'on veut récupérer ou optimiser son autonomie dans l'une ou l'autre des occupations qui sont importantes, incluant les activités de la vie quotidienne, les activités de la vie domestique, le travail et les loisirs (Ordre des ergothérapeutes du Québec, s. d.). L'ergothérapeute pourrait alors travailler avec un vanlifer comme client en prenant en considération son mode de vie et son environnement particulier pour s'assurer favoriser l'adaptation occupationnelle de la personne. À cet égard, il est donc important de comprendre les particularités qui peuvent être présentes en lien avec l'adaptation occupationnelle dans un contexte de VanLife. De même, il est pertinent de s'intéresser

à ce phénomène grandissant en vue de développer éventuellement des services spécifiquement adaptés à la population de vanlifers.

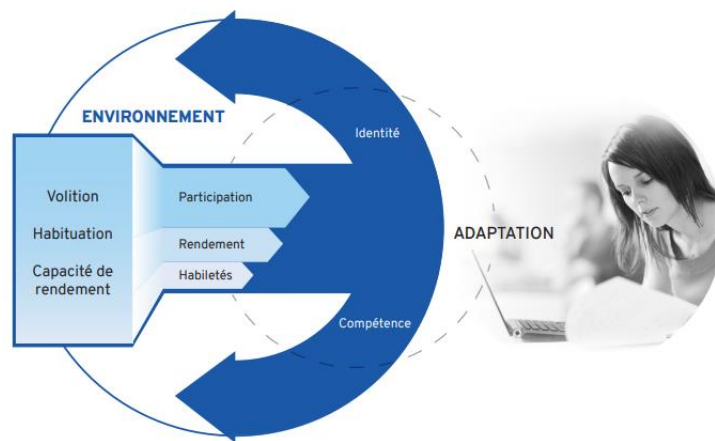
C'est dans cette optique que cet essai critique tente de répondre à la question suivante : comment s'illustre l'adaptation occupationnelle au quotidien dans un contexte de VanLife? L'étude a donc pour objectif principal de documenter le phénomène de la VanLife du point de vue des personnes qui la vivent. Les objectifs spécifiques sont les suivants: 1) documenter l'adaptation occupationnelle associée à ce mode de vie, 2) préciser les facteurs favorables et les obstacles à cette adaptation occupationnelle.

3. Cadre conceptuel

L'ensemble du présent essai critique se base sur des concepts reliés à l'ergothérapie provenant du modèle de l'occupation humaine (MOH) de Keilhofner (Taylor Renée et Kielhofner, 2017). Les explications qui se trouvent dans la section qui suit sont donc toutes basées sur la cinquième édition du livre de Taylor Renée et Kielhofner (2017), intitulé *Kielhofner's model of human occupation : theory and application* ainsi que sur les informations proposées par le Centre de référence du modèle de l'occupation humaine (CRMOH) sur leur site web portant leur nom (s. d.). Dans les prochaines lignes, les composantes du MOH qui sont pertinentes en lien avec l'étude seront présentées et le choix de ce modèle sera justifié.

3.1. Modèle de l'occupation humaine

Pour commencer, le MOH est un modèle conceptuel créé pour mettre en relation des concepts importants en ergothérapie (voir Figure 3). Celui-ci illustre globalement qu'une personne est un Être occupationnel évoluant dans un environnement donné et agissant afin de développer son adaptation occupationnelle. Ce modèle dynamique propose donc quatre grandes catégories, soit l'Être occupationnel, l'environnement, l'Agir occupationnel et l'adaptation occupationnelle, sans aucune hiérarchie, et contenant chacune des sous-concepts.



Le modèle de l'occupation humaine.

Adapté et traduit par Marcoux, C. (2017). Centre de référence du modèle de l'occupation humaine, Université Laval, Québec, Canada. Traduction autorisée par Taylor, R. R. Taylor, R. R. (2017). *Kielhofner's Model of Human Occupation: Theory and application*, (5^e ed.). Wolters and Kluwer.

Figure 3. Schéma illustrant le modèle de l'occupation humaine (Centre de référence du modèle de l'occupation humaine [CRMOH], s. d.).

3.1.1. L'Être occupationnel

L'Être occupationnel, dans le MOH, désigne la personne et ce qu'elle est. Le modèle considère que la personne se décrit selon trois éléments, qui sont la volition, l'habitation et la capacité de rendement. La volition correspond à la motivation de l'individu, c'est-à-dire ses pensées et sentiments qui la poussent à agir et qui expriment ses valeurs, ses intérêts et ses déterminants personnels. L'habitation représente quant à elle la manière dont l'individu organise ses occupations lorsqu'il se trouve dans un environnement stable et comprend les habitudes de la personne et ses rôles. La capacité de rendement renvoie, de manière objective, aux structures ou fonctions du corps, autant physiques que mentales et, de manière subjective, à la perception que la personne a de son corps et aux sensations qu'elle ressent.

3.1.2. L'environnement

Selon le cadre conceptuel du MOH, l'environnement se définit comme étant « l'ensemble des particularités physiques, sociales et occupationnelles d'un contexte dans lequel on fait quelque chose et qui a un impact sur ce qu'on fait et comment on le fait » (CRMOH, 2021). Il est donc considéré que l'environnement et la personne s'influencent mutuellement et que certains éléments de l'environnement facilitent ou nuisent à la réalisation des occupations de la personne. L'environnement comprend trois dimensions et trois niveaux (voir la figure 3). Il existe donc l'environnement physique qui inclut les espaces et les objets, l'environnement social, qui inclut les personnes et les relations ainsi que l'environnement occupationnel, qui inclut la présence d'occupations et d'activités. Ces trois types dimensions de l'environnement peuvent se retrouver soit au niveau du contexte immédiat (dans le milieu de vie, de travail ou de soins de la personne), au niveau du contexte local (dans le voisinage de la personne ou dans son réseau professionnel par exemple) ou encore au niveau du contexte global (contexte politique et économique).

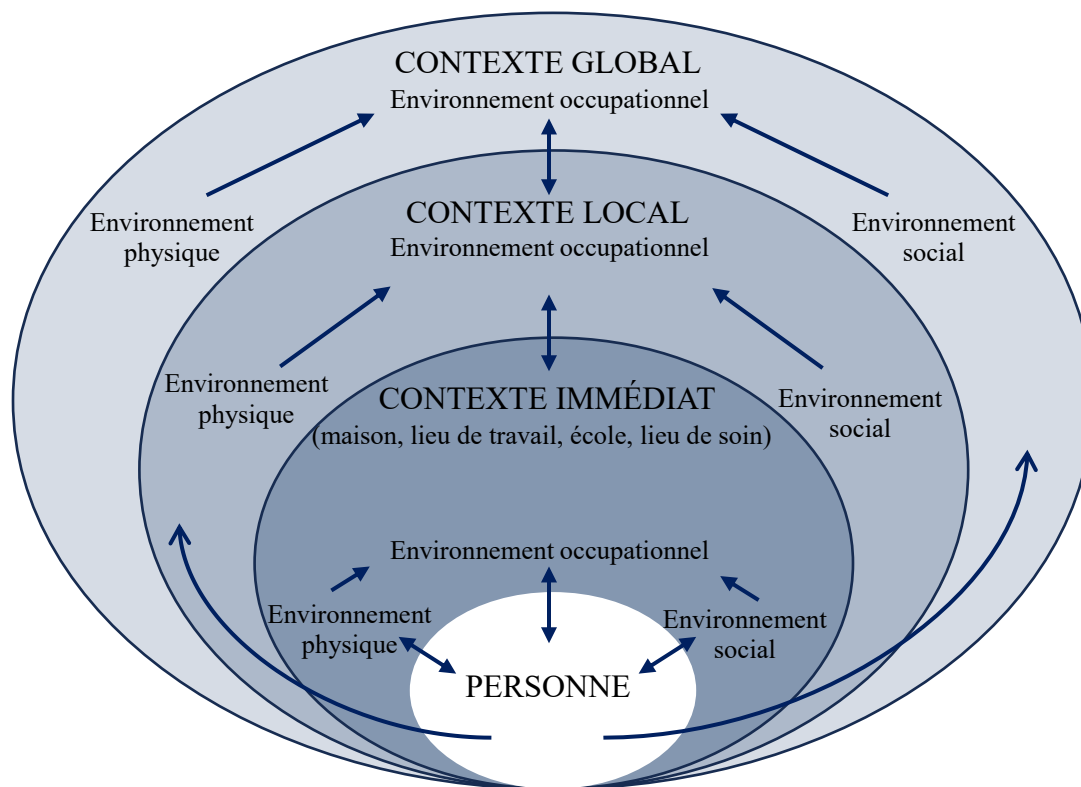


Figure 4. Schéma illustrant l'interaction entre l'environnement et la personne selon le MOH, inspiré de CRMOH (2021).

3.1.3. L'Agir occupationnel

L'Agir occupationnel est une catégorie du MOH qui inclut les actions posées par la personne lorsqu'elle prend part à une occupation. L'Agir se décline en trois niveaux, qui sont la participation, le rendement et les habiletés. Ces trois niveaux sont constamment influencés par les dimensions de la personne et se réalisent en interaction avec l'environnement. La participation est un niveau assez large qui comprend tout engagement de la personne dans des occupations productives, de la vie quotidienne ou de loisirs. Le rendement occupationnel désigne plus concrètement les activités dans lesquelles l'individu s'investit pour actualiser sa participation (par exemple, dans son travail on peut taper à l'ordinateur ou encore participer à des rencontres). Enfin, les habiletés constituent une catégorie d'actions encore plus précises et qui se définissent comme étant les composantes qui sont nécessaires pour réaliser les tâches. Les habiletés sont donc en fait des actions observables réalisées dans un but précis et peuvent être d'ordre moteur, opératoire ou de communication.

3.1.4. L'adaptation occupationnelle

L'adaptation occupationnelle est un concept complexe qui se développe tout au long de la vie d'un individu au fil de ses expériences. Elle correspond, dans le cadre du MOH, à la résultante de la dynamique entre toutes les autres composantes du modèle. Autrement dit, l'adaptation occupationnelle existe lorsque l'Être occupationnel pose des actions pour se réaliser dans un environnement. Cette dynamique permet de développer la compétence et l'identité occupationnelles selon l'impact environnemental. Ces trois éléments sont donc les composantes de l'adaptation occupationnelle. L'identité occupationnelle correspond à ce que la personne est et ce qu'elle souhaite devenir. C'est l'identité qui guide les actions futures de l'individu à partir du sens qu'il tire de ses expériences occupationnelles. En ce qui concerne la compétence occupationnelle, il s'agit des comportements occupationnels que la personne adopte pour mettre en action son identité. L'identité et la compétence occupationnelles se développent parallèlement puisque l'un dépend de l'autre. Ces deux éléments mis ensemble représentent l'accord entre ce que la personne veut ou doit faire et ce qu'elle peut faire ou ce qu'elle fait. Pour terminer, l'impact environnemental correspond à la façon dont l'environnement influence la participation de la personne selon l'impact du contexte sur la congruence entre l'identité et la compétence.

3.2. Justification du modèle

En considérant la définition théorique précédente de chacun des concepts du MOH, il apparaît logique que celui-ci soit utilisé en trame de fond de cet essai. En effet, le lien entre la VanLife et l'adaptation occupationnelle a été décrit dans la section de la problématique. En guise de rappel, il suffit de songer au fait que la VanLife est un mode de vie alternatif qui impose un contexte particulier mettant à l'épreuve l'Agir de l'Être qui doit faire preuve d'adaptation occupationnelle. Par ailleurs, le sentiment d'identité associé à la VanLife est très fort et s'actualise de plusieurs manières tel que le documentent Wegerer (2021) et Bergstrom (2019).

Plus encore, l'Être est aussi un concept important de mon étude puisque c'est à la perception des vanlifers, c'est-à-dire des personnes qui ont adopté la VanLife, que je m'intéresse. Ce sont leurs intérêts (volition) et leurs connaissances que je cherche à connaître. Selon les quelques ouvrages actuellement disponibles sur la VanLife, dont le livre de Dominic Arpin (2021), l'habitation est aussi un aspect à considérer dans le cadre de la VanLife puisque celle-ci est

souvent chamboulée. En effet, les habitudes reliées au mode de vie ne sont pas les mêmes que lorsque la personne vivait dans un logement fixe et traditionnel.

Pour ajouter à cela, l'environnement est aussi un concept clé du MOH qui est essentiel à considérer dans cette étude puisque le van est le principal environnement autour duquel tout tourne. Concrètement, c'est le van qui permet de mode de vie nomade et qui détermine l'équipement auquel la personne a accès pour vivre et agir. Le véhicule aménagé est donc l'environnement de vie du vanlifer qui offre à la fois des possibilités, comme le fait de voyager et des contraintes, comme la planification des déplacements, qui sont très différentes des caractéristiques d'un environnement plus traditionnel. Pour appliquer encore plus spécifiquement le vocabulaire du MOH au sujet de mon essai, il est possible de concevoir le van comme étant le contexte immédiat des vanlifers, l'endroit où ils se déplacent comme étant leur contexte local et les réglementations entourant la VanLife comme étant leur contexte global.

C'est en gardant en tête ces particularités de l'environnement que l'individu qui adopte la VanLife agit tous les jours en participant notamment à des occupations productives, de la vie quotidienne et de loisirs. En effet, son rendement dans les activités est influencé par l'environnement et interagit avec celui-ci selon les habiletés de la personne.

4. Méthode

La section qui suit présente le devis dans lequel s'inscrit ce projet de recherche, ainsi que les participants, la façon dont ils ont été recrutés, le processus de collecte et d'analyse des données, puis les considérations éthiques associées à la recherche.

4.1. Devis

Le présent projet s'inscrit dans un devis de recherche qualitatif de type phénoménologique exploratoire. Selon Fortin et Gagnon (2016), ce type de devis vise à décrire et comprendre une expérience humaine selon le vécu des personnes concernées. Cela correspond justement à l'objectif de ce projet qui est de documenter le phénomène de la VanLife, sous un angle occupationnel, à partir du point de vue des individus qui ont adopté ce mode de vie. Un devis qualitatif, comme celui utilisé pour cet essai, permet d'obtenir l'opinion approfondie de la population à l'étude et de saisir le sens de leur expérience.

4.2. Participants

La population cible de ce projet correspondait aux adultes ayant vécu au moins une expérience reliée à la VanLife à temps plein. Autrement dit, les participants recherchés devaient avoir vécu en van, ou tout autre véhicule aménagé, durant au moins un mois consécutif. Le seul critère d'exclusion était d'avoir vécu en van, mais de manière sédentaire, c'est-à-dire en restant toujours au même endroit, comme dans un camping saisonnier.

Afin de recruter des participants, un échantillonnage non probabiliste de type accidentel a été réalisé. Concrètement, une affiche de recrutement a été publiée sur la page Facebook *VanLife Québec* le 28 mars 2023 (voir l'affiche à l'annexe A). Les personnes abonnées au groupe Facebook qui s'identifiaient au critère suggéré et qui étaient intéressées à participer ont ainsi manifesté leur intérêt.

4.3. Collecte de données

En cohérence avec le devis qualitatif choisi pour cette recherche, la collecte de données s'est faite par entrevues. Plus précisément, sept entrevues d'une durée variant entre 45 et 75 minutes ont été réalisées par téléphone ou en zoom selon la préférence des participants. Cinq de

ces entrevues étaient individuelles et les deux autres ont été faites en couple à la demande des participants. Ce type d'entrevue sous forme semi-structurée était une modalité de collecte de données qui a permis de documenter le sujet à l'étude tout en laissant de la latitude aux participants dans les réponses qu'ils souhaitaient communiquer. Ce format optimisait également la qualité et la profondeur des échanges puisque tout le temps disponible était consacré à une seule personne ou un seul couple. Les entrevues ont donc été guidées par un canevas (voir annexe B), comprenant initialement quelques questions sociodémographiques permettant de dresser un portrait des participants, puis des questions ouvertes au sujet de l'expérience de VanLife, de l'adaptation occupationnelle, des défis associés et des stratégies mises en place. Étant donné que l'entrevue était axée sur un angle occupationnel et pour s'assurer de la compréhension uniforme des concepts à l'étude par les participants, l'ergothérapie était définie au début de chaque entrevue pour les ceux qui le désiraient, puis au cours de l'entrevue, une définition vulgarisée du concept d'adaptation occupationnelle était également présentée.

4.4. Analyse des données

Toutes les entrevues réalisées lors de la collecte de données ont été enregistrées, soit sur un enregistreur numérique, soit via l'enregistrement disponible sur le logiciel Zoom. À partir de ces enregistrements audios, une transcription intégrale des verbatims a été réalisée. Par la suite, le logiciel N'Vivo a été utilisé afin de procéder à une analyse qualitative de Colaizzi. Pour ce faire, plusieurs étapes ont été mises en œuvre soit, 1) lire les verbatim pour comprendre le sens qui émerge des entretiens, 2) extraire des énoncés significatifs de chaque transcription, 3) définir la signification des énoncés extraits, 4) regrouper les significations d'énoncés par thèmes et 5) intégrer les résultats à une description du phénomène à l'étude (Fortin et Gagnon, 2016).

4.5. Considérations éthiques

Finalement, l'approbation de ce projet par le comité d'éthique de la recherche avec des humains de l'Université du Québec à Trois-Rivières a mené à l'émission du certificat d'éthique numéro CER-23-296-07.06 en date du 23 mars 2023 (voir annexe C). Afin d'assurer le respect des principes éthiques, les recommandations du comité ont donc été considérées tout au long du projet.

5. Résultats

La présente section comprend d’abord une description des participants ayant pris part aux entrevues réalisées dans le cadre de ce projet, puis les résultats obtenus par l’analyse de contenu de ces entretiens seront détaillés.

5.1. Description des participants

Les participants à cette étude ont des profils variés. Leur âge variant entre 24 et 62 ans, ce sont six femmes et trois hommes provenant de 6 régions administratives du Québec différentes ainsi que de la France qui ont pris part aux entrevues pour partager leur expérience en van. Ces témoignages se basent, pour plus de la moitié des participants, sur leur vie quotidienne à bord d’un van à temps plein, et pour les autres sur des voyages de plus ou moins longues durées. Une seule participante a expérimenté la VanLife seule alors que les autres étaient en couple. Une participante a également abordé un voyage réalisé en famille avec ses deux adolescents, mais son partage d’expérience se concentrait principalement sur son expérience en couple sans enfant. Enfin, les participants ont nommé sept modèles différents de véhicules abord desquels ils ont vécu la VanLife. Le tableau 1 présente plus en détail les caractéristiques des participants.

Tableau 1. *Caractéristiques sociodémographiques des participants*

Participant	Genre	Âge	Occupation	Type de van	Voyage ou vit à temps plein?	Seul ou en couple?
1	Femme	47	Thérapeute en réadaptation physique	Sprinter Mercedes	Voyage	En couple
2	Femme	43	Graphiste	Camping-car	Vit à temps plein	En couple
3	Homme	25	Travailleur saisonnier	Dodge Roadtrek	Vit à temps plein	En couple
4	Femme	24	Travailleuse saisonnière	Dodge Roadtrek	Vit à temps plein	En couple
5	Homme	62	Retraité	RAM Promaster	Voyage	En couple
5A	Femme	58	Toiletteuse canin	RAM Promaster	Voyage	En couple
6	Femme	34	Ergothérapeute	Ford Transit	Voyage/vit à temps plein	Seule
7	Femme	29	Travailleuse autonome (rédaction/traduction marketing)	Minibus	Vit à temps plein	En couple
8	Homme	51	Rembourseur spécialisé en espaces humides	Dodge B350 Leisure Travel	Vit à temps plein	En couple

5.2. Définition de la VanLife selon les participants

Au fil des entrevues, les participants ont énoncé plusieurs éléments qui décrivent, selon leur point de vue, ce qu'est la VanLife. Selon ces perspectives, la VanLife peut être décrite comme un mode de vie difficilement palpable pour ceux qui ne l'ont jamais vécu, c'est-à-dire qu'il est difficile d'en comprendre le fonctionnement, les exigences et les avantages avant de ne l'avoir expérimenté. Au-delà de cela, la VanLife a été décrite comme une incarnation de la liberté. Plus encore, les participants ont indiqué qu'elle impliquait certains défis dans la vie courante qui sont communs pour tous et qui exigent beaucoup d'adaptation. Une nuance a cependant aussi été apportée par une participante qui explique que les contraintes associées à son mode de vie sont choisies volontairement et permettent d'accéder à la liberté et à l'équilibre de vie qui y sont associés. En somme, l'élément le plus important de cette définition selon les participants est la grande variabilité interindividuelle qui est inhérente à la VanLife, que ce soit au niveau des défis vécus, de l'intérêt et de la signification accordés à ce mode de vie, des besoins ou même simplement des personnes qui y adhèrent. Il est aussi possible de souligner que les participants sont d'avis que de vivre à temps plein dans un van sera une alternative qui gagnera en popularité dans les prochaines années alors que la hausse des taux d'intérêt et des prix pour accéder à une propriété augmentent d'année en année.

5.3. Motivations des participants

Tous les participants ont une histoire particulière et des motifs individuels qui précèdent leurs expériences en van. Il est cependant possible de regrouper les motivations des participants à adopter la VanLife en cinq catégories. D'abord, pour presque tous les participants, un élément principal de motivation était l'actualisation de rêves de voyage. Ensuite, plusieurs participants ont expliqué que la VanLife était pour eux un moyen d'établir un équilibre dans leur vie entre les obligations et le plaisir. Pour poursuivre dans le même sens, l'idée de vivre ses passions était également un motif nommé par quelques participants. Certains participants ont aussi souligné que la VanLife leur permettait de s'éloigner d'une routine classique alors que pour d'autres, l'intérêt envers ce style de vie s'est tout simplement développé en l'essayant.

5.4. Identité de vanlifer

Dans un même ordre d'idées, les participants ont évoqué, au cours des entrevues, certains éléments à propos de leur identité en tant que vanlifers. Premièrement, les participants ont des

intérêts en communs qui les rapprochent les uns des autres. Ces intérêts sont notamment dirigés vers le voyage, la découverte, la spontanéité et l'autonomie. Deuxièmement, presque tous les participants ont des antécédents reliés à un mode de vie nomade. En effet, que ce soit au niveau des conditions de travail, des façons de voyager ou encore des habitudes de gestion de logement, la grande majorité des personnes interrogées ont expliqué avoir cette tendance dans leur vie avant même de débiter la VanLife. Finalement, certains éléments de personnalité ressortent aussi comme étant répandus au sein des participants, dont le désir de profiter de la vie, un tempérament actif et un certain éloignement des normes.

5.5. Les défis vécus en van

L'analyse des entrevues a fait ressortir que les participants ont tous vécu une adaptation occupationnelle particulière en van. En regard du modèle présenté dans le cadre conceptuel de cet essai, il a été possible de constater que les défis associés au mode de vie de la VanLife se retrouvent tant au niveau de l'Environnement, que de l'Agir et de l'Être. Des catégories concrètes de défis pour chaque niveau émergent des entrevues. Celles-ci seront présentées en détail dans les paragraphes suivants et se retrouvent également de façon synthétisée dans le tableau 2 ci-après.

Tableau 2. *Résumé des défis et des stratégies selon l'environnement, l'Agir et l'Être qui représentent l'adaptation occupationnelle au quotidien pour un vanlifer.*

Adaptation occupationnelle		
	Défis	Stratégies
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Contraintes de ressources <ul style="list-style-type: none"> - Ressources de base - Equipement limité ou inhabituel - Limites financières • Conception du véhicule <ul style="list-style-type: none"> - Espace restreint/exigu - Composer avec les aléas mécaniques du véhicule - Avoir un espace de travail fonctionnel <ul style="list-style-type: none"> o Accès à du réseau • Exposition au climat • Perturbation de l'environnement social <ul style="list-style-type: none"> - Solitude/Isolément social - Peu d'intimité • Restrictions administratives des autorités 	<ul style="list-style-type: none"> • Gérer les ressources <ul style="list-style-type: none"> - Être créatif dans l'utilisation de ressources alternatives - Favoriser les ressources locales - Utiliser les commodités des grandes chaînes • Aménager l'environnement physique et social <ul style="list-style-type: none"> - Selon les besoins anticipés - Utiliser l'extérieur - Être ordonné - Maintenir son cercle social • Utiliser la technologie
Agir	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser ses activités de la vie quotidienne <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de « corvées » - Trouver des lieux où dormir <ul style="list-style-type: none"> o Dormir dans des lieux incertains • Vouloir en faire trop et ne pas s'arrêter • Contrainte de la nouvelle occupation productive 	<ul style="list-style-type: none"> • Modifier ses habitudes reliées aux AVQs – AVDs <ul style="list-style-type: none"> - Se créer une routine <ul style="list-style-type: none"> o Planifier les tâches obligatoires o Réserver du temps pour les loisirs - Faire des activités seul • Avoir vécu une expérience préalable • Ajuster ses déplacements <ul style="list-style-type: none"> - Selon les contraintes de la région - Selon son propre rythme • Faire des changements au niveau de l'occupation productive
Être	<ul style="list-style-type: none"> • Désillusion du mode de vie • Gérer les imprévus • Composer avec la perception des autres par rapport au mode de vie 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire preuve d'habiletés intellectuelles essentielles <ul style="list-style-type: none"> - Débrouillardise et flexibilité - Préparation et planification <ul style="list-style-type: none"> o Choix des priorités - Jugement et instinct - Communication et compromis - Adaptation graduelle • Adhérer à la philosophie rattachée à la VanLife <ul style="list-style-type: none"> - Vivre simplement - Vivre dans le moment présent - S'appuyer sur la communauté • Miser sur ses intérêts • Se baser sur des connaissances (ou en acquérir)

5.5.1. Les défis au niveau de l'Environnement.

Le premier niveau de défis qui ressort de l'analyse des entrevues est associé à l'environnement. Plus spécifiquement, cinq catégories se retrouvent à ce niveau et concernent autant l'environnement physique que social des participants dans un contexte de VanLife; 1) les contraintes associées à des ressources limitées, 2) la conception du véhicule, 3) l'exposition aux conditions météorologiques, 4) perturbations de l'environnement social et 5) les restrictions administratives.

5.5.1.1. Contraintes liées à des ressources limitées.

L'enjeu le plus important au niveau de l'environnement, nommé par tous les participants, est celui de la contrainte liée à des ressources limitées. Les ressources sont divisées en trois volets, soit les ressources de base, l'équipement et les ressources financières. En ce qui a trait aux ressources de base, il est possible de penser à l'eau, à la nourriture, au propane et à l'électricité qui sont des ressources primordiales pour le bon fonctionnement du corps humain ou des équipements essentiels du van. L'enjeu tel que décrit par les participants concerne autant la quantité de ressources disponibles qui est limitée à l'intérieur du van que l'approvisionnement qui peut s'avérer complexe. La participante 2 explique à ce sujet que :

Au niveau de la gestion des ressources, ce n'est pas du tout la même chose [que dans une maison]. Par rapport à l'eau, l'électricité, on a beaucoup plus d'intendances à faire donc ne serait-ce que pour l'eau, on doit aller la remplir, il faut quand même régulièrement appuyer sur le petit bouton pour voir où on en est au niveau de l'eau. À la maison, on ouvre le robinet, et il n'y a pas de souci, enfin pour l'instant. Alors que là (en van), on doit gérer tout ça.

Pour poursuivre à propos des équipements, le défi est la limitation en termes de quantité d'équipement ou bien le fait que les équipements disponibles sont inhabituels comparativement à ce qui se trouve dans des logements traditionnels (une maison ou un appartement). Par exemple, l'absence de four, de machine à laver ou de douche pose parfois un défi dans la réalisation de certaines tâches. D'autres fois, ce sont la configuration du lit dans l'espace, la hauteur des armoires ou encore la grandeur de l'évier et de la douche qui sont problématiques. Enfin, les participants ont nommé la présence de limites financières qui pouvaient représenter un défi. Cela concernait pour quelques-uns la gestion de budget tout au long de leur voyage, pour d'autres l'achat

d'équipement et pour d'autres encore cela était associé aux dépenses pour les ressources alimentaires ou les sites de campings.

5.5.1.2. Conception du véhicule.

Un autre enjeu important de la VanLife en lien avec l'environnement physique concerne directement la conception du véhicule. D'une part, la conception du véhicule fait référence à l'étape précédant l'utilisation du véhicule durant laquelle l'aménagement du van est réfléchi et mis en œuvre. Plusieurs participants ont effectivement abordé les défis associés à cette étape de conversion du van en milieu de vie. Plus précisément, la logistique associée au choix des matériaux et à la disposition de l'équipement ainsi que le fait d'arrimer ses besoins avec les moyens disponibles sont des éléments qui ont été perçus comme difficiles par certaines personnes, dont le participant 8 qui affirme que « c'est difficile de rentrer une cuisine, une salle à dîner, un salon et une salle de bain dans une auto... Méchant défi! Puis autonome en plus, avec les panneaux solaires et tout le kit, y a beaucoup de systèmes. » L'aménagement d'un espace de travail ergonomique et fonctionnel à l'intérieur du van est justement un enjeu pour ceux qui vivent à temps plein dans leur véhicule et qui réalisent leur emploi en télétravail. De même, la difficulté d'accès à un véhicule neuf au moment de l'achat ainsi que la complexité des travaux associés à l'installation de systèmes électriques et de plomberie sont d'autres défis de cette catégorie. D'autre part, la conception du véhicule comprend également la façon dont le véhicule est fabriqué à la base, étant donné que certaines choses ne peuvent pas être modifiées ou encore pour les personnes qui n'aménagent pas leur van eux-mêmes. À ce titre, quelques participants ont justement évoqué les aléas mécaniques du véhicule qui leur ont déjà causé des inconvénients. Pour ajouter à cela, la petite taille des vans est un autre enjeu associé à leur conception qui représente pour certains un défi au niveau physique puisqu'ils se cognent fréquemment sur les divers éléments qui les entourent ou organisationnel étant donné le rangement du matériel qui est rendu difficile par l'espace restreint. Plus encore, le fait de partager le petit espace à deux personnes rend la réalisation de tâches en simultané très complexe, voire impossible pour certains, comme l'exprime la participante 2 :

Au niveau de la place pour cuisiner, c'est quand même un peu plus restreint (que dans une maison). En fait, ce qu'on s'est rendu compte, c'est que dans un van, souvent, ou enfin dans un camping-car, c'est qu'on ne peut faire qu'une seule tâche à la fois. C'est-à-dire que quand on se met à cuisiner, l'autre ne peut pas trop

travailler en même temps sur la table, par exemple. C'est vraiment, on prépare à manger, on prépare à manger.

5.5.1.3. Exposition au climat.

Voyager et vivre en van signifie aussi pour plusieurs participants d'être exposé au climat. Cela correspond à un défi à surmonter lorsque le climat s'avère être trop froid pour la capacité de chauffage du van, ou encore trop chaud pour être confortable. La participante 6 en témoigne d'ailleurs :

Je me souviens d'une nuit, dans les premières nuits à Chicago, il y avait une canicule, il faisait 45 degrés. Pour vrai, ce n'est pas tellement le fun de vivre dans une van à 45 degrés! Honnêtement, ce n'est pas agréable! Puis il y a une nuit à Las Vegas, je pense qu'il faisait proche de 50 (degrés)...48.

En outre, le climat comprend également la luminosité naturelle qui varie selon le temps de l'année et qui a parfois limité les possibilités occupationnelles des participants lorsqu'elle était trop diminuée, comme l'a vécu la participante 1 après avoir quitté le Yukon :

Quand on a descendu plus bas et que les journées ont raccourci, c'était vraiment, tu sais, de commencer à trouver une place pour coucher à 4 h 30-5h, ce n'était comme pas dans nos habitudes, dans notre *beat*, donc ça a été plus limitant un peu.

5.5.1.4. Perturbation de l'environnement social.

Certains participants ont mentionné des défis en lien avec une perturbation dans leur environnement social. Par exemple, l'isolement social est un défi qui a été nommé par quelques personnes dont certaines voyageaient même en couple. En effet, non seulement ces personnes ont expliqué s'être senties seules par moments, mais aussi que l'éloignement de la famille et des amis peut s'avérer plus difficile sur le moral. De plus, quelques participants ont aussi souligné le manque d'intimité dans un contexte de VanLife. Plusieurs participants ont vécu en van avec leur conjoint.e et perçu comme un défi l'absence d'endroit privé pour passer des moments de couples en toute intimité. De même, ils rapportent également un manque d'intimité personnelle puisque le van

implique de vivre continuellement dans une grande proximité et empêche les conjoints de conserver leur bulle individuelle.

5.5.1.5. Restrictions administratives des autorités.

Quelques restrictions administratives ont été nommées comme des défis à surmonter en lien avec le mode de vie nomade des participants. Notamment, les visas de voyage, l'obligation d'avoir une adresse fixe, et les réglementations restreignant le stationnement de nuit sont des enjeux importants à considérer lorsque l'on vit en van.

5.5.2. Les défis au niveau de l'Agir.

Le second niveau de défis perçu est celui de l'Agir. Ce niveau comprend ainsi toutes les catégories de défis ayant trait à la réalisation d'occupation, c'est-à-dire aux actions des participants. Pour cette catégorie, trois thèmes ont émergé; 1) réaliser ses activités de la vie quotidienne, 2) vouloir en faire trop et ne pas s'arrêter et 3) contraintes de la nouvelle occupation productive.

5.5.2.1. Réaliser ses activités de la vie quotidienne.

La VanLife pose un défi au niveau de la réalisation des activités quotidiennes. Parmi les activités de la vie quotidienne les plus complexes pour les participants se retrouvent les soins d'hygiène, tels que se laver et aller aux toilettes, la préparation de repas, la lessive ainsi que le sommeil. Les participants soulignaient que ce sont des occupations qui doivent être faites différemment et qui deviennent plus compliquées lorsqu'elles sont réalisées en van. Le participant 4 illustre justement un défi typique associé au fait de prendre sa douche en van :

Mais tu sais, dans un van il faut que tu penses « OK, je vais me laver », donc je dois partir le chauffe-eau, il faut que je prévois un 15-20 minutes avant de pouvoir me laver. Ensuite de ça, il faut que tu sortes le rideau, là tu te laves, ensuite de ça il faut que tu essuies les rideaux... C'est des affaires que tu n'as pas nécessairement besoin de faire dans un appartement. Après ça, dépendamment le van, comme nous, il faut essuyer le plancher après pour enlever l'eau du drain, puis tout ça. Après ça, il faut que tu passes un *squeegee* dans le fond. Donc tout ce qui est très, très rapide dans une maison tombe beaucoup plus long dans le VR.

En ce qui concerne l'heure du coucher, trouver une place pour dormir constitue un défi de taille puisqu'il faut trouver un endroit où se stationner pour la nuit qui soit autorisé, de préférence gratuit, et ce, dans une ville souvent peu connue, parfois même à la noirceur. Pour ajouter à cela, plusieurs participants ont d'ailleurs mentionné avoir dormi au moins une fois dans leur vie dans des lieux et/ou des conditions incertaines en van. Par exemple, cela peut signifier pour certains d'être entouré d'autres personnes qui les rendent mal à l'aise. Pour d'autres de se trouver dans un environnement bruyant et même parfois de se faire réveiller par la police pour se faire déloger. De plus, la vie en van exige de réaliser certaines tâches régulières qui sont perçues par certains participants comme étant des corvées ou des tâches déplorables. Ces activités peuvent inclure, entre autres, de chercher de l'eau potable, de passer le balai, de vidanger les eaux, de faire les courses, de faire le lavage ou encore de remplir le propane. La réalisation de ces corvées représente un défi pour plusieurs participants en raison de leur récurrence, de leur complexité, du temps requis et de l'organisation qui est exacerbée en comparaison avec la réalisation d'une même tâche dans une maison ou un appartement.

5.5.2.2. Vouloir en faire trop et ne pas s'arrêter.

Pour certaines personnes, la VanLife permet tellement une grande liberté que cela engendre un défi relié à l'équilibre occupationnel. En effet, ceux-ci mentionnent qu'ils veulent rentabiliser leur temps au maximum en faisant toujours le plus de choses possible. Ce rythme effréné pose parfois des problèmes puisqu'il peut les mener à l'épuisement comme l'énonce la participante 4 :

Justement, on est allés dans l'Ouest canadien, puis on avait fait comme une *checklist* et on s'amusaient à cocher ce qu'on avait fait. Puis finalement, on s'est rendu compte qu'après le troisième lac qu'on avait vu : « Ah ben il est beau lac... Bon est-ce qu'on va en voir un autre? ». Tu sais, on n'avait même plus de plaisir et on était juste brûlés.

5.5.2.3. Contrainte de la nouvelle occupation productive.

Quelques participants ont mentionné avoir changé d'emploi lorsqu'ils ont adopté la VanLife. Toutefois, cette nouvelle occupation présente des contraintes à respecter pour être viable, ce qui constitue un défi pour certains. Par exemple, le télétravail et le travail autonome exigent d'être assidu dans ses tâches, d'investir de l'énergie dans le développement de sa clientèle et d'adapter son horaire à celui des clients lors de déplacements dans des fuseaux horaires différents.

En lien avec l'assiduité, la participante 2 partage : « Il faut réussir à être rigoureuse quand même, parce que c'est vrai qu'il n'y a pas de patron pour te dire d'aller travailler donc il faut être assez carré, être organisée. »

5.5.3. Les défis au niveau de l'Être.

Le troisième niveau de défis, en lien avec l'Être, porte donc sur les caractéristiques propres à la personne, dont ses pensées, ses comportements et ses capacités. Les trois catégories qui en ressortent sont ; 1) désillusion du mode de vie, 2) gérer les imprévus et 3) composer avec la perception des autres par rapport au mode de vie.

5.5.3.1. Désillusion du mode de vie.

L'un des défis par rapport à l'Être est identifié comme étant une sorte de désillusion quant au mode de vie. En fait, ce thème fait référence à l'idée que la réalité vécue par les participants n'est pas toujours équivalente à ce qu'ils s'étaient imaginé avant le départ ou ce qui est projeté comme image par les réseaux sociaux. La participante 7 en donne justement un exemple en lien avec le travail en van :

Au début, on pensait « Oh, on va travailler de façon très flexible... Si le matin on veut aller visiter un musée parce qu'il y a moins de touristes... tu sais un mardi matin, tout est vide. Même les randonnées et tout, on va en profiter sans qu'il y ait de touristes et on travaillera le soir. » Mais non, finalement, ce n'est pas réaliste parce que nos clients, eux, sont disponibles de 7 à 5, heure de Montréal et nous on a trois heures de décalage présentement.

5.5.3.2. Gérer les imprévus.

La gestion des imprévus a quelques fois été nommée comme étant un défi, notamment par la participante 7 qui affirme que de « s'adapter aux choses qui étaient imprévues, c'est ça qui est le plus gros défi. » Les imprévus surviennent sur plusieurs pans différents de la vie en van et impliquent une réaction de la part de l'individu qui y est confronté.

5.5.3.3. Composer avec la perception des autres par rapport au mode de vie.

Un autre enjeu relié à la personne est l'obligation de composer avec la perception que les autres ont par rapport à la VanLife. En effet, quelques brèves mentions ont été faites par les

participants au sujet de préoccupations par rapport au regard d'autrui sur leur mode de vie. Plus précisément il a été nommé que l'entourage ne comprenait pas toujours bien qu'il s'agissait d'un choix de vie et non pas d'un voyage temporaire. Il a aussi été expliqué qu'il est difficile de comparer son confort avec celui d'une personne en situation d'itinérance par exemple.

5.6. Les stratégies mises en place pour surmonter les défis

Les analyses mettent en évidence que l'adaptation occupationnelle des participants comprend également plusieurs stratégies mises en place afin de surmonter les défis ou même pour les anticiper. Ces stratégies comprennent elles aussi les trois niveaux de l'Environnement, de l'Agir et de l'Être. Les catégories englobées par chacun des niveaux sont expliquées dans la présente section, puis se retrouvent sommairement énoncées dans le tableau 2, tout comme les défis.

5.6.1. Les stratégies au niveau de l'Environnement.

Pour terminer, l'Environnement est aussi au cœur des stratégies pour diminuer l'impact des défis induits par la VanLife sur le quotidien. Ces stratégies se regroupent en trois catégories principales; 1) gérer les ressources, 2) aménager l'environnement physique et social et 3) utiliser la technologie.

5.6.1.1. Gérer les ressources.

La gestion des ressources est une catégorie de stratégie associée à l'environnement qui comprend 3 autres sous-catégories plus précises. Ce sont des solutions en lien avec les difficultés d'accès aux ressources ou leur quantité limitée. Premièrement, un grand nombre de stratégies correspond au recours à la créativité dans l'utilisation de ressources alternatives. Les participants ont effectivement trouvé de multiples façons ingénieuses d'accéder aux ressources dont ils avaient besoin ou de les remplacer. Que ce soit par exemple pour limiter la consommation d'eau ou trouver des sources d'énergie électrique. Deuxièmement, le fait de favoriser les ressources locales était une autre stratégie contribuant à gérer les ressources. Cela comprend le recours aux informations touristiques et aux milieux communautaires de même que le fait d'entrer en contact avec les citoyens locaux et de consommer les ressources locales en eau et en nourriture. Le participant 8 partage un souvenir qui reflète bien l'usage des ressources locales :

Il y avait un maraîcher proche de l'entrée du parc. On est allé, j'ai jaser avec eux autres, ils avaient de beaux produits, puis en jasant, je ne me souviens plus quelle information ils nous ont donnée, mais ça (parler avec les gens) c'est une autre façon, tu sais, tu te mêles un peu avec la communauté.

Troisièmement, l'utilisation des commodités disponibles dans les grandes chaînes commerciales est une autre stratégie permettant de gérer ses ressources. Entre autres, les participants ont indiqué avoir profité des espaces de stationnements disponibles près des grands magasins, de leur variété et abondance de produits ainsi que de leur réseau internet.

5.6.1.2. Aménager l'environnement physique et social.

L'aménagement de l'environnement est une stratégie unanimement partagée par l'ensemble des participants. Elle est mise en œuvre de différentes façons et permet de répondre à divers enjeux. Au plan physique de l'environnement, ce dernier était, pour plusieurs participants, aménagé avant même commencer à vivre dans leur van. Cela s'est donc fait selon les besoins anticipés. Effectivement, les participants expliquent avoir réfléchi à ce qu'ils étaient susceptibles d'éprouver comme besoin au fil de leurs voyages, à ce qu'ils souhaitaient vivre comme type d'expérience et ils ont fait des choix de matériaux, d'équipements et de disposition de l'environnement en fonction de leur anticipation. Toujours en lien avec l'environnement physique, le fait d'utiliser l'extérieur est une autre stratégie qui a été identifiée à quelques reprises. Cette stratégie correspond simplement à l'idée de profiter le plus souvent possible de l'environnement extérieur, notamment pour cuisiner, afin de donner l'impression d'agrandir l'espace de vie. Dans cette même ligne de pensée, le fait d'être ordonné était une stratégie qui était abordée comme étant presque obligatoire par les participants qui expliquaient alors que cela permet de demeurer confortable dans le van malgré l'espace restreint. Enfin, sur le plan de l'environnement social, une stratégie est le maintien de son cercle social. En ce sens, l'idée est de garder un contact régulier avec sa famille et ses amis et de provoquer des rencontres sur la route pouvant se développer en relations d'amitié. De plus, le fait de voyager en compagnie d'une autre personne a aussi été identifié comme un moyen efficace pour contrer le sentiment de solitude.

5.6.1.3. Utiliser la technologie.

Pour ajouter aux autres stratégies se situant au niveau de l'Environnement, l'utilisation de la technologie contribue à faciliter l'adaptation. Concrètement, la technologie ayant été utile aux participants inclut principalement les applications telles que *iOverlander* et *Park4Night*, les réseaux sociaux, les antennes satellites, ainsi que les panneaux solaires. La participante 6 donne justement une idée de l'étendue des technologies qui peuvent être utiles pour un vanlifer :

J'utilise beaucoup internet et les groupes de VanLife. Je me faisais des recherches par mots clés. C'était souvent ça qui était le plus efficace, un peu les réseaux sociaux aussi, puis tu regardes Instagram, Pinterest ou des trucs comme ça, vraiment pour te donner des idées de destination, d'endroits à visiter.

Par ailleurs, en ce qui a trait aux applications, celles-ci sont généralement collaboratives et quelques participants ont précisé ne pas seulement les utiliser, mais aussi y contribuer en alimentant les discussions et en mettant les informations à jour, comme le participant 8 l'indique :

Ben les applications, c'est vraiment ce qu'on utilise le plus là. Partage d'informations, on essaie d'actualiser, on essaie d'être actif là-dedans pour que ça reste en vie, puis que l'information soit pertinente, fait que quand on passe quelque part, que ça fait longtemps que ça n'a pas été commenté puis que finalement ça fonctionne, alors que ce n'était pas confirmé, ben là, on le confirme : « Been there... » alors, on commente là.

5.6.2. Les stratégies au niveau de l'Agir.

De nombreuses autres stratégies pour faciliter l'adaptation à la VanLife se situent au niveau de l'Agir. Autrement dit, il s'agit de prendre action pour surmonter les défis en apportant des changements sur plusieurs catégories d'occupations. Plus précisément, les quatre catégories reliées à l'Agir sont; 1) modifier ses habitudes reliées aux activités de la vie quotidienne et domestique, 2) avoir vécu une expérience préalable, 3) ajuster ses déplacements et 4) faire des changements au niveau de l'occupation productive.

5.6.2.1. Modifier ses habitudes reliées aux activités de la vie quotidienne et domestique.

La stratégie la plus populaire au niveau de l'Agir est celle de modifier ses habitudes reliées aux activités de la vie quotidienne (AVQs) et de la vie domestique (AVDs). Les suggestions

concernant les AVQs touchent plus particulièrement le sommeil ainsi que l'hygiène et l'élimination. Pour ce qui est des AVDs, celles-ci englobent la préparation de repas, la lessive, le fait de faire son lit et la gestion du courrier. Concrètement, cette stratégie implique de réaliser les occupations de manière différente, ce qui peut aussi vouloir dire de réaliser certaines activités seul plutôt qu'en couple, mais aussi de revoir ses perceptions et attentes face à la manière d'accomplir ces occupations. Par exemple, la participante 6 rapporte ceci à propos des douches :

Ça devient un peu... En fait, ça ne te dérange pas ou bien tu te laves plus en fonction des douches publiques... Je ne lavais pas mes cheveux nécessairement dans ma van, mais une fois par semaine, je me payais une bonne douche chaude et longue, donc là je me lavais les cheveux et j'étais correcte pour la semaine. Donc tu te crées un peu des nouvelles habitudes en fait, ou tu modifies tes habitudes actuelles.

La grande majorité des individus interrogés ont aussi expliqué qu'ils structuraient leur quotidien et qu'ils organisaient leurs tâches. D'abord, leur routine comprenait la planification des tâches obligatoires. Les tâches obligatoires englobent les courses, le lavage, la vidange des eaux usées, aller prendre sa douche, le ménage, le travail et le remplissage du réservoir d'eau. Ces tâches étaient facilitées par leur planification dans l'horaire, comme l'explique la participante 1 en présentant son mode de fonctionnement :

On avait comme une journée par semaine qui était comme la journée pour la buanderie, l'épicerie, les vidanges d'eau grise, la toilette à vidanger aussi, remplir l'eau... Donc ça, on s'arrangeait pour trouver une journée qui faisait un peu moins beau dans la semaine et c'était notre journée où il fallait faire nos tâches.

Par la suite, la routine inclut aussi de réserver du temps pour les loisirs. En effet, certaines périodes de la journée ou de la semaine sont dédiées spécialement aux loisirs. Certains devaient même organiser avec plus de précision la répartition de leurs activités plaisantes au fil de la semaine pour s'assurer d'un équilibre de vie. Les participants 3 et 4 se sont d'ailleurs développé un système pour organiser leurs loisirs :

On s'est créé un calendrier sportif. Le calendrier est basé sur 30 jours dans le mois. Quand on fait une activité, on marque l'activité. Nous, c'est souvent des activités qui se comptent en kilomètres, soit de la rando, soit du vélo. Donc, on marque le nombre de kilomètres, puis on marque si l'activité était faible, modérée ou élevée.

Alors dans une semaine, on essaie de ne pas dépasser deux activités élevées ou extrêmes, puis on essaie de ne pas dépasser quatre activités sportives par semaine, dépendamment de l'intensité.

5.6.2.2. Avoir vécu une expérience préalable.

Tous les participants ont mentionné avoir vécu une expérience préalable servant de « test » à leur expérience principale. En effet, tous se sont basés sur une expérience antérieure pour valider leur intérêt, déterminer leurs besoins, bonifier leurs connaissances ou encore ajuster leurs attentes. Les participants 5 et 5A illustrent bien cette catégorie par l'exemple qu'ils partagent :

On a fait nos premières sorties de fin de semaine sans que l'aménagement ne soit complété. Vraiment, ce n'était pas beaucoup avancé, donc ça nous a permis de voir, qu'est-ce qu'on veut comme meuble, puis qu'est-ce qu'on veut comme espace libre de pieds carrés au plancher.

5.6.2.3. Ajuster ses déplacements.

Une autre stratégie est d'ajuster les déplacements de sorte à contrer le défi rencontré, quel qu'il soit. Les ajustements peuvent être réalisés selon les contraintes de la région, c'est-à-dire la température, le niveau de sécurité, l'accessibilité des ressources ou bien la géographie. La participante 7 partage justement comment elle s'est ajustée au contexte routier pour ses déplacements :

Quand on était au Canada — États-Unis, on roulait des 700-800 kilomètres par jour. Au Mexique, on roule deux heures — deux heures et demie — trois heures. C'est tellement fatigant, c'est dans les montagnes tout le temps, ça tourne, c'est des courbes, tout ça. Puis les gens aussi... Ici, il n'y a pas de règles donc c'est épuisant. Il faut tout le temps que tu calcules les autres, tout ça. Donc des routes de trois heures max, c'est assez pour la journée.

D'autres fois les ajustements au niveau des déplacements dépendaient du rythme de chacun. Plus précisément, la longueur des arrêts et du temps sur la route, les endroits visités et la vitesse de croisière étaient généralement déterminés selon les préférences individuelles des

participants tel qu'ils le nomment eux-mêmes. Par exemple, le participant 8 réfléchit aux raisons qui expliquent que ses déplacements sont lents :

Mais la van qu'on a là, c'est la même chose, on roule à 90-100... 105 c'est le max, donc déjà là, nos temps de déplacement sont plus longs que quelqu'un qui roule à 140. Et après ça, je ne sais pas, on se fait vraiment à manger, on ne mange pas sur le pouce comme ça, on se fait de la bouffe, tout ça prend du temps.

5.6.2.4. Faire des changements au niveau de l'occupation productive.

En réponse au défi que représente le travail dans un contexte de VanLife, la stratégie est d'effectuer des changements au niveau de l'occupation productive. Ces changements peuvent à la fois être au niveau de l'occupation en elle-même ou de la manière dont l'emploi est réalisé. Par exemple, certains ont entamé des partenariats stratégiques pour leur permettre de combiner leur mode de vie avec leur emploi, d'autres ont modifié leur horaire de travail ou même simplement pris un congé pour le temps de leur expérience en van.

5.6.3. Les stratégies au niveau de l'Être.

Plusieurs stratégies communiquées sont de l'ordre de la personne. Elles correspondent à des façons d'être ou de penser sur lesquelles il importe de miser ou qu'il faut développer pour bien vivre la VanLife. Quatre catégories de stratégies émergent en lien avec l'Être, soit; 1) faire preuve d'habiletés intellectuelles essentielles, 2) adhérer à la philosophie rattachée à la VanLife, 3) miser sur ses intérêts et 4) se baser sur des connaissances.

5.6.3.1. Faire preuve d'habiletés intellectuelles essentielles.

Des habiletés intellectuelles sont essentielles à mettre de l'avant dans la vie en van. Ces habiletés sont la débrouillardise et la flexibilité, la préparation et la planification, le jugement, la communication et l'adaptation. Premièrement, la débrouillardise et la flexibilité sont des éléments observables chez les vanlifers lorsqu'ils font face à l'adversité et qui se traduisent par les solutions créatives qu'ils mettent en place dans ces moments. Autrement dit, le fait d'élaborer des « plans B » a très souvent été mentionné comme faisant partie du quotidien comme stratégie face aux imprévus. Deuxièmement, la préparation et la planification sont parfois appliquées par les participants de façon générale à travers la réalisation de diverses occupations. Cela peut comprendre le fait de réfléchir aux ressources qui seront nécessaires dans le prochain déplacement,

aux endroits à visiter ou aux activités à faire. D'autres fois, elles s'expriment plus spécifiquement par le fait de choisir ses priorités à l'avance en lien avec les besoins du quotidien. Troisièmement, le jugement et l'instinct sont nommés comme des habiletés essentielles auxquelles ils ont recours généralement au moment de choisir un endroit pour dormir. Quatrièmement, la communication et les compromis sont nécessaires pour les participants puisqu'ils permettent d'éviter des situations délicates ou de s'en sortir, particulièrement en lien avec le fait de vivre en colocation dans un espace restreint. Dernièrement, l'adaptation est une habileté qui est nommée par les participants comme naturelle et qui se développe de façon graduelle. En effet, quelques personnes mentionnent s'être simplement adaptées au fil du temps, de façon plus ou moins consciente en se créant des repères et s'acclimatant à leur environnement et aux nouvelles façons de faire leurs occupations.

5.6.3.2. Adhérer à la philosophie rattachée à la VanLife.

Une autre stratégie est le fait d'adhérer à la philosophie rattachée à la VanLife, c'est-à-dire de vivre dans le présent, de vivre simplement et de s'appuyer sur la communauté. Dans un premier temps, le fait de vivre dans le moment présent correspond, pour les participants, à l'idée de réfléchir au jour le jour, sans trop s'angoisser de l'incertitude du futur et d'apprécier le moment présent. La participante 7 résume justement : « Tu sais, quand tu vis, tu ne te demandes pas tu t'en vas où demain là, tu vis. » Dans un deuxième temps, vivre simplement suggère, selon les participants, de se contenter des petites choses de la vie et d'être minimaliste au niveau du matériel et des ressources consommées, ce qui permet d'obtenir un équilibre au sein d'autres sphères de sa vie. Le participant 8 témoigne d'ailleurs que pour lui, « la sobriété là t'sais avoir des besoins modestes, c'est une clé si tu veux être heureux ». Dans un troisième temps, la philosophie de la VanLife revient aussi pour les participants à l'esprit de communauté et plusieurs ont expliqué qu'ils recherchaient l'opinion de leurs pairs sur les réseaux sociaux ou encore qu'ils considéraient les regroupements de vans comme rassurants dans leurs périple.

5.6.3.3. Miser sur ses intérêts.

La stratégie de miser sur ses intérêts est partagée par les participants et correspond à une façon à la fois de réfléchir et d'agir. En effet, les intérêts sont parfois utilisés comme une base dans la planification des déplacements et des horaires, mais ils sont aussi déterminants dans le choix

des activités et la façon dont elles sont réalisées. Pour la participante 6, suivre ses envies correspond à la liberté :

C'est vraiment de la liberté, tu es vraiment toute seule. Comme je ne voyage pas avec quelqu'un, c'est vraiment d'être un peu, sans être *selfish*, mais c'est de mettre ses intérêts et ses passions un peu de l'avant, donc je me fais vraiment guider par ça. Puis, tu sais, s'il y a des journées que tu as envie de ne rien faire, alors tu ne fais rien. Et si tu es bien à un endroit, tu lis un livre et ça convient comme ça.

5.6.3.4. *Se baser sur des connaissances.*

Se baser sur des connaissances est une autre stratégie. En effet, il est nécessaire de s'appuyer sur certaines connaissances pour surmonter des défis ou bien il importe d'en acquérir pour y parvenir. Les connaissances utiles pour les vanlifers se situent au niveau des itinéraires à emprunter, de l'aménagement et du fonctionnement du van (par exemple, la vidange des eaux, le remplissage de propane, etc.) ainsi que des règles associées aux Visas ou au Régime d'assurance maladie du Québec.

5.7. Les interventions possibles en ergothérapie en lien avec la VanLife

Pour terminer, les participants ont proposé des pistes d'interventions pouvant être réalisées par des ergothérapeutes pour faciliter l'adaptation occupationnelle des personnes vivant en van. Les six grandes catégories d'idées qui sont ressorties sont; 1) adapter l'environnement, 2) favoriser l'inclusion, 3) comprendre et s'adapter au client, 4) publiciser le mode de vie, 5) conseiller et 6) accompagner. Pour ce qui est de la première catégorie, celle-ci implique que les ergothérapeutes seraient de bons professionnels pour adapter l'environnement afin de rendre les activités de la vie quotidienne plus pratiques, fonctionnelles et ergonomiques. Par exemple, l'ergothérapeute pourrait contribuer à la réflexion quant à la disposition de l'équipement et au choix de matériel. Cela serait envisageable à deux niveaux, soit en travaillant avec ceux qui conçoivent les vans, c'est-à-dire les convertisseurs et les entreprises, soit en conseillant directement les particuliers qui choisissent d'aménager leur van eux-mêmes, notamment sous forme de cliniques d'informations. Ensuite, la deuxième catégorie comprend des interventions en lien avec l'inclusion des personnes vivant avec des limitations telles que des restrictions de mouvement, des difficultés de sommeil, des enjeux de santé psychologique ou encore de la douleur. À ce niveau, les interventions peuvent encore une

fois rejoindre l'adaptation de l'environnement, mais aussi l'exploration de stratégies spécifiques aux limitations rencontrées. Troisièmement, les participants sont d'avis que l'ergothérapeute doit faire preuve d'ouverture d'esprit, notamment en acceptant les divergences de valeurs entre le professionnel et le client, il doit aussi laisser les normes de côté et s'intéresser aux motivations derrière le mode de vie afin de devenir un intervenant qui comprend bien la réalité de la VanLife et qui s'adapte aux individus et à leurs besoins. Quatrièmement, l'ergothérapeute est envisagé comme un vecteur d'accessibilité pour la VanLife, notamment en contribuant à faire connaître ce mode de vie. Cinquièmement, les conseils que pourraient apporter les ergothérapeutes pour faciliter l'adaptation occupationnelle correspondent entre autres à des trucs et astuces pour maintenir un équilibre de vie en van, particulièrement en misant sur les occupations significatives ou encore pour gérer ses émotions et faire face aux défis. Ce rôle-conseil pourrait être réalisé dans un cadre individuel auprès des clients ou même sous forme de conférences auprès de groupes de gens intéressés à adopter la VanLife. Finalement, l'ergothérapeute pourrait accompagner les clients dans l'identification de leurs besoins et de leurs priorités avant même d'adopter ce mode de vie afin d'optimiser leur planification et donc leur adaptation occupationnelle.

6. Discussion

6.1. L'adaptation occupationnelle telle que vécue par les vanlifers

Les résultats obtenus dans le cadre de ce projet visent à répondre à la question de recherche qui est : « Comment s'illustre l'adaptation occupationnelle au quotidien dans un contexte de VanLife? » et à rencontrer les objectifs qui sont de documenter le phénomène de la VanLife du point de vue des personnes qui la vivent, plus précisément l'adaptation occupationnelle qui y est associée ainsi que ses facilitateurs et obstacles à cette adaptation. En résumé, les résultats soulignent que le contexte de la VanLife met à l'épreuve l'adaptation occupationnelle des individus qui la vivent en raison, surtout, de facteurs reliés à l'Environnement, mais aussi de facteurs reliés à l'Agir et à l'Être. Or, ces trois mêmes catégories englobent également de multiples stratégies pouvant être mises en place pour réduire l'impact des obstacles associés à la VanLife. Plus précisément, au niveau des stratégies, les résultats témoignent principalement d'éléments liés à l'Être, signifiant un ajustement des individus eux-mêmes pour s'acclimater aux défis vécus. C'est justement la mise en place de stratégies répondant adéquatement aux obstacles rencontrés qui favorise un état d'adaptation occupationnelle positive (CRMOH, s. d.). Par ailleurs, une constatation intéressante peut être faite à partir des résultats, soit l'idée que certaines prédispositions personnelles facilitent une adaptation occupationnelle optimale. En effet, la présence d'une motivation intrinsèque forte préalable à l'adoption de la VanLife, de traits de personnalité telle que la débrouillardise et la simplicité ainsi que le développement d'une habitude amenant de la stabilité au sein de ce mode de vie sont autant de facteurs personnels favorisant une adaptation occupationnelle positive.

Ces constats sont en accord avec la notion d'adaptation occupationnelle, telle que définie par le MOH et illustrée par Walker (2001) dans un contexte de travail de quarts, par Cunningham et Slade (2019) dans un contexte d'itinérance de même que par Nayar et Stanley (2015) dans un contexte d'immigration. Ils sont aussi cohérents avec les portraits de la VanLife qui sont dressés par Bergstrom (2019), Bruder (2019), Murray (2019), Forget (2021), Arpin (2021), Wegerer (2021), Fiedler (2022) et Potter (2023), mais ils ajoutent une perspective nouvelle à la littérature en ce sens qu'il s'agit du premier projet à faire état des facilitateurs et obstacles à la VanLife d'un point de vue occupationnel et ainsi à lier l'ergothérapie à la VanLife.

6.2. Apport de l'ergothérapie pour favoriser l'adaptation occupationnelle dans un contexte de VanLife

L'analyse des résultats permet de croire qu'il y a une place pour les ergothérapeutes auprès des personnes qui ont adopté le mode de vie de VanLife impliquant tant de modifications environnementales et occupationnelles. En plus de l'opinion favorable des vanlifers au sujet de l'ergothérapie, il est possible d'ajouter qu'objectivement, les ergothérapeutes ont effectivement toutes les compétences requises pour intervenir auprès de cette population et répondre aux besoins qui en émergent. Concrètement, l'expertise des ergothérapeutes est de faciliter l'occupation, c'est-à-dire d'« analyser les activités qu'une personne peut, désire ou doit faire, pour ensuite l'aider à y parvenir » (Association canadienne des organismes de réglementation en ergothérapie [ACORE] et al., 2021). Sachant cela, l'ergothérapie est une ressource pertinente pour aider les vanlifers à s'acclimater à un mode de vie dans lequel les occupations sont bouleversées. Pour ajouter à cela, il ne faut pas négliger les compétences en communication qui sont centrales à plusieurs professionnels œuvrant en relation d'aide et qui sont mises de l'avant par les ergothérapeutes. Ces compétences leur permettent non seulement de favoriser les relations avec les clients qu'ils rencontrent, mais aussi d'être réellement à l'écoute de leurs besoins et de leur offrir un service individualisé.

Malgré tous les éléments pouvant faire de l'ergothérapeute un bon allié pour accompagner les personnes souhaitant vivre ou vivant déjà en van, il demeure certains éléments qui poussent à s'interroger à savoir si la profession est réellement prête, actuellement, à intervenir auprès de cette clientèle. Par exemple, il est vrai de dire que l'approche écologique est un concept important en ergothérapie depuis longtemps. En effet, l'approche écologique, qui correspond à « la prise en compte par l'ergothérapeute des facteurs environnementaux (physique, social, institutionnel ou culturel) qui affectent la participation occupationnelle des clients » (Désormeaux-Moreau et Drolet, 2019) n'est pas une nouveauté. Depuis longtemps les ergothérapeutes s'intéressent à l'impact de l'environnement sur la capacité d'agir des personnes (Morel-Bracq, 2017). Des traces de ce concept existent d'ailleurs dans des cadres conceptuels et théoriques datant de plusieurs décennies, tel que le modèle Personne-Environnement-Occupation (Law et al., 1996) qui s'inspire lui-même de concepts du modèle de Bronfenbrenner, publié en 1979 et mettant de l'avant l'idée que l'environnement et la personne sont continuellement en interaction réciproque (Bronfenbrenner, 1979). Encore aujourd'hui, selon une étude réalisée en 2019, un nombre

significatif d'ergothérapeutes valorisent ce concept (Désormeaux-Moreau et Drolet). En ce sens, des interventions ergothérapeutiques dites écologiques devraient être en adéquation avec la réalité et le milieu de vie de chaque client. Or, il s'avère que cette idée n'est pas toujours mise en pratique actuellement par les ergothérapeutes. Selon le Profil de la pratique des ergothérapeutes au Canada (Association canadienne des ergothérapeutes [ACE], 2012), en 2010, près de la moitié des ergothérapeutes canadiens travaillaient dans des milieux de soins tels que les hôpitaux, les centres de réadaptation ou encore les foyers d'accueil spécialisés. Ces milieux sont ceux dans lesquels les professionnels réalisent leurs interventions, tout comme les ergothérapeutes du secteur privé exercent au sein de cliniques où se déroule la majorité des actions qu'ils posent. Ces endroits sont cependant bien éloignés de la réalité quotidienne des personnes qui consultent en ergothérapie, ce qui diminue grandement l'aspect écologique des interventions des professionnels. Les services offerts dans de tels milieux éloignés de la réalité des clients ne correspondent pas nécessairement aux besoins de certains membres de la population dont les philosophies ont évolué depuis plusieurs années (Commissaire à la santé et au bien-être, 2016), comme c'est le cas pour les vanlifers. En effet, il est pertinent de se demander si une personne qui a renoncé aux routines typiques de travail (ex. horaire de travail de neuf heures à cinq heures) et aux normes de performance de la société a réellement envie de se résoudre à effectuer des séances d'ergothérapie dans des lieux de soins typiques, comme les hôpitaux et les centres de réadaptation. Cette inadéquation entre les besoins de la population et le fonctionnement du système de santé (Eriksen et al., 2023) contribue peut-être à l'insatisfaction de 78% de la population québécoise envers celui-ci (Commissaire à la santé et au bien-être, 2017). Par ailleurs, les résultats de cet essai mettent en évidence le fait que les adeptes de la VanLife sont susceptibles de vivre des défis à des moments inattendus et de rencontrer des obstacles en lien avec des éléments de leur vie qu'ils n'auraient jamais anticipés avant de l'expérimenter. En ce sens, il importe que l'ergothérapeute soit disponible pour aider cette population au moment où les besoins surviennent et dans le contexte où ils surviennent. Pourtant, il n'est pas vraiment réaliste de penser pouvoir intervenir d'une telle façon en conservant les pratiques actuelles, ce qui soulève la nécessité d'innover au niveau des types de pratiques qui existent ou bien d'en mettre de nouvelles en place.

Pour ajouter à cela, les résultats du présent projet mettent en lumière des obstacles au niveau du contexte global de l'environnement, soit dans les structures de la communauté et les

lois, qui limitent non seulement l'adaptation occupationnelle, mais la place de la VanLife elle-même au sein de la société. Parmi ces barrières, il est possible de penser aux restrictions de stationnement nocturne qui empêchent les vanlifers de dormir à bon nombre d'endroits (Caillou, 2021) en combinaison avec les difficultés d'accès aux campings aménagés, de par leur coût ou leur achalandage (Roy-Martin, 2023 ; Arpin, 2021). Les difficultés d'assurer un véhicule aménagé pour de longs déplacements en dehors du pays (Wesley, 2022), l'obligation d'avoir une adresse fixe pour être considéré comme un citoyen ainsi que la perception des autres qui marginalisent ce mode de vie sont également des obstacles à l'intégration de ce dernier au sein de la société. Sachant que ces défis émanent d'une sphère de l'environnement plus grande que les individus en eux-mêmes, il devient pertinent de se référer au dernier référentiel de compétences pour les ergothérapeutes au Canada (ACORE et al., 2021) qui suggère justement une nouvelle façon d'aborder les compétences des ergothérapeutes. Ce document accorde d'ailleurs une importance particulière à la culture, la justice et l'équité qui s'y regroupent comme un domaine de compétence à part entière suggérant que les ergothérapeutes « agissent sur les situations et les systèmes d'inégalité et d'oppression dans leurs sphères d'influence » (ACORE et al., 2021). Cette idée n'est toutefois pas nouvelle, apparaissant de façon plus implicite dans le Profil de la pratique des ergothérapeutes au Canada il y a déjà 11 ans (ACE, 2012), cela fait donc déjà plusieurs années que les ergothérapeutes sont justement appelés à agir de plus en plus à un niveau populationnel plutôt qu'individuel. Cette compétence s'avère particulièrement intéressante en lien avec la VanLife étant donné l'importance, telle que statuée précédemment, d'agir à un niveau supérieur pour faciliter ce mode de vie et réduire les barrières contribuant à la marginalisation des personnes qui y adhèrent. Ainsi, il n'en tient qu'aux professionnels à faire preuve de leadership et à actualiser leurs compétences en revendication, en enseignement et en collaboration (ACORE et al., 2021) pour faire changer les choses et diminuer les obstacles qui nuisent à une réalisation pleine et satisfaisante de la VanLife au sein de la société actuelle.

6.3. Forces et limites

Cette étude, réalisée dans le cadre de la rédaction d'un essai de maîtrise, comporte certaines limites. Celles-ci relèvent principalement de l'homogénéité des participants et d'un biais de recrutement. D'abord, bien que les profils des participants étaient tout de même variés, l'homogénéité des participants correspond à l'absence de représentation multiculturelle parmi

ceux-ci puisqu'ils sont tous race caucasienne et d'origine québécoise ou française. De plus, les personnes rencontrées étaient toutes seules ou en couple sans enfant, du moins en ce qui a trait aux expériences de voyages partagées. Or, il aurait été intéressant d'obtenir le témoignage de personnes provenant de diverses cultures ainsi que de gens ayant voyagé seuls et en famille pour constater les possibles différences d'expériences. Ensuite, un biais de recrutement s'applique à l'étude étant donné que celui-ci a été réalisé à partir d'une page Facebook regroupant des adeptes de la VanLife. Cette méthode a induit un recrutement exclusif de personnes qui ont eu une expérience positive de la VanLife puisqu'il est légitime de croire que les personnes ayant vécu une mauvaise expérience en lien avec ce mode de vie ne soient pas abonnées à cette page. En ce sens, pour éviter un tel biais, il aurait été intéressant de faire un recrutement de type boule de neige en demandant aux personnes recrutées des références de participants potentiels ayant vécu autrement leur expérience de VanLife.

En contrepartie, cette étude compte plusieurs forces, dont un bon nombre de participants considérant la représentation de cette population au sein de la société. Une autre force de ce projet réside dans le vécu expérientiel de la chercheuse principale. En effet, le fait que celle-ci ait expérimenté elle-même ce mode de vie lui procure un avantage dans la compréhension des témoignages et la triangulation des résultats qui en découlent. Enfin, l'aspect novateur de ce projet est aussi une force puisque celui-ci permet à la population, plus particulièrement aux ergothérapeutes, de connaître davantage un sujet qui est peu exploré dans la littérature scientifique, soit la réalisation des occupations dans un contexte de VanLife.

7. Conclusion

En conclusion, cette étude met en lumière la réalité des personnes qui vivent en van d'un point de vue occupationnel, élément qui n'était pas documenté jusqu'alors. Les facilitateurs et les obstacles que rencontrent les vanlifers dans la réalisation de leurs occupations en van ont donc été exposés, répondant ainsi aux objectifs de recherche. Ce projet amenant des informations nouvelles sur un sujet peu connu des ergothérapeutes, il est possible d'anticiper certaines retombées professionnelles et sociales. Plus précisément, les résultats favorisent une meilleure compréhension de la réalité d'une clientèle que les ergothérapeutes sont de plus en plus susceptibles de rencontrer, leur permettant d'être plus ouverts d'esprit et de mieux intervenir. Les résultats proposent également des pistes d'intervention concrètes aux ergothérapeutes pour que ceux-ci puissent agir à divers niveaux et optimiser l'adaptation occupationnelle de leurs clients vivant en van. De plus, comme discuté précédemment, des changements au niveau sociétal et législatif sont nécessaires pour assurer la longévité de la VanLife et améliorer la qualité de vie des gens qui ont adopté ce mode de vie. Des changements s'imposent donc dans les pratiques actuelles des ergothérapeutes qui devront également être supportés par d'autres acteurs appartenant à la communauté de la VanLife. En ce sens, cet essai propose un modeste état de la situation à travers l'expérience de quelques vanlifers pouvant servir de base de connaissances pour amorcer des démarches de revendication.

Dans l'optique de poursuivre le développement des connaissances en sciences de l'occupation au sujet de la VanLife, il serait intéressant que de futures recherches soient faites sous la forme d'étude de cas approfondie. En effet, il existe déjà quelques histoires de vanlifers rapportées dans des livres, mais aucun n'étudie l'expérience vécue d'un point de vue occupationnel. Or, une telle étude permettrait de mieux comprendre l'adaptation occupationnelle telle que vécue au quotidien à travers chaque action réalisée et en saisissant mieux le vécu de l'individu concerné. Un autre volet de recherche future qui serait intéressant à envisager en ergothérapie est la mise en place d'une étude pilote qui testerait une offre de services auprès de vanlifers. Un projet comme celui-là validerait la pertinence et l'applicabilité de services d'ergothérapie pour cette population et pourrait déterminer les bonnes pratiques selon un point de vue plus appliqué. Quoiqu'il en soit, il semble que la spontanéité des vanlifers et la créativité des ergothérapeutes forment une belle combinaison dont il ne reste qu'à explorer le potentiel.

Références

- Arpin, D. (2021). *Van aventure : Petit guide de la vanlife sans filtre*. Les éditions du journal.
- Association canadienne des ergothérapeutes [ACE]. (2012). *Profil de la pratique des ergothérapeutes au Canada*. <https://www.caot-ace.ca/document/4720/2012profil.pdf>
- Association canadienne des organismes de réglementation en ergothérapie [ACORE], Association canadienne des programmes universitaires en ergothérapie et Association canadienne des ergothérapeutes. (2021). *Référentiel de compétences pour les ergothérapeutes au Canada/Competencies for Occupational Therapists in Canada*. https://acotro-core.org/sites/default/files/uploads/corecom_document_en_web.pdf
- Barbeau, N. (2018). *Histoire : Campwagon... Effervescence*. Campwagon... Encore!. <https://campwagon.ca/histoire-2/>
- Bergstrom, J. (2019). *Social identity theory and the# Vanlife movement* [The University of Maine]. <https://digitalcommons.library.umaine.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=4178&context=etd>
- Bronfenbrenner, U. (1979). *The ecology of human development : experiments by nature and design*. Harvard University Press.
- Bruder, J. (2019). *Nomadland*. Éditions Globe.
- Caillou, A. (2021, 25 juin). La «vanlife» a le vent dans les voiles. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/societe/613722/la-vanlife-a-le-vent-dans-les-voiles>
- Centre de référence du modèle de l'occupation humaine [CRMOH]. (2021, 25 février). Environnement et MOH [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=IzWu9jtng4k>
- Centre de référence du modèle de l'occupation humaine [CRMOH]. (s. d.). *Modèle de l'occupation humaine*. <https://crmoh.ulaval.ca/modele-de-loccupation-humaine/>
- Commissaire à la santé et au bien-être. (2016). *Entendre la voix citoyenne pour améliorer l'offre de soins et services*. Gouvernement du Québec. https://diffusion.banq.qc.ca/pdfjs-1.6.210-dist_banq/web/pdf.php/w7NsB2z-XrrWQBvtzB5efg.pdf#page=6
- Commissaire à la santé et au bien-être. (2017). *Perceptions et expériences de la population: le Québec comparé*. Gouvernement du Québec. https://www.csbe.gouv.qc.ca/fileadmin/www/2016/CWF/CSBE_CWF_2016_Recueil.pdf

- Cunningham, M. J. et Slade, A. (2019). Exploring the lived experience of homelessness from an occupational perspective. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 26(1), 19-32. <https://doi.org/10.1080/11038128.2017.1304572>
- Désormeaux-Moreau M, Drolet M-J. (2019). Values related to the occupational therapy profession: Identifying them to better define them. *Canadian Journal of Occupational Therapy*. 86(1), 8-18. <https://doi.org/10.1177/0008417418822486>
- Duff, A. J. et Rankin, S. B. (2020). Exploring flexible home arrangements — an interview study of workers who live in vans. *Career Development International*, 25(7), 747–761. <https://doi.org/10.1108/CDI-02-2020-0029>
- Eriksen, A. A., Fegran, L., Fredwall, T. E. et Larsen, I. B. (2023). Patients’ negative experiences with health care settings brought to light by formal complaints: A qualitative metasynthesis. *Journal of Clinical Nursing*, 32(17-18), 5816–5835. <https://doi-org.biblioproxy.uqtr.ca/10.1111/jocn.16704>
- Fiedler, C. (2022). *Locked-down vanlife: identity projects of digital nomads amid the challenges of the global covid-19 pandemic* [thèse de doctorat, Leopold-Franzens-Universität Innsbruck]. <https://diglib.uibk.ac.at/download/pdf/7801554.pdf>
- Forget, C. (2020). Time to Hit the Road. Dans Amit, V. et Salazar, N. B. (dir.), *Pacing Mobilities: Timing, Intensity, Tempo and Duration of Human Movements* (p.8-79). Berghahn Books.
- Gouvernement du Québec. (2023, 11 mai). *Statistiques sur le marché immobilier*. <https://www.quebec.ca/habitation-et-logement/information-fonciere/statistiques-marche-immobilier>
- Guay-Bastien, A. (2021) *La van life au Québec: statistiques et tendances des nomades sur la route*. Go-Van. <https://go-van.com/fr/tendances-van-life-quebec/>
- Law, M., Cooper, B., Strong, S., Stewart, D., Rigby, P., & Letts, L. (1996). The Person-Environment-Occupation Model: A Transactive Approach to Occupational Performance. *Canadian Journal of Occupational Therapy*, 63(1), 9–23. <https://doi.org/10.1177/000841749606300103>
- Morel-Bracq, M. C. (2017). *Les modèles conceptuels en ergothérapie: introduction aux concepts fondamentaux*. De Boeck Supérieur.
- Murray, S. (2019). *Defining Freedom: An Ethnographic Study with American Vanlifers* [thèse de doctorat, Brock University]. https://dr.library.brocku.ca/bitstream/handle/10464/14192/Brock_Murray_Stephanie_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- National Motor Museum. (s. d.). *The first leisure caravan*. <https://nationalmotormuseum.org.uk/collections/camc-collection/the-worlds-first-leisure-caravan/>
- Nayar, S. et Stanley, M. (2015). Occupational Adaptation as a Social Process in Everyday Life. *Journal of Occupational Science*, 22(1), 26-38. <https://doi.org/10.1080/14427591.2014.882251>
- Office québécois de la langue française. (2011). Caravane portée. Dans *Grand dictionnaire terminologique en ligne*. <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/26507269/caravane-portee>
- Ordre des ergothérapeutes du Québec. (s. d.). *Qu'est-ce que l'ergothérapie?* <https://www.oeq.org/m-informer/qu-est-ce-que-l-ergotherapie.html>
- Potter, C. H. (2023). *Vehicular Homelessness and Dwelling: Review and Analysis*. [thèse de doctorat, University of Alberta]. https://era.library.ualberta.ca/items/6755d7a7-65a3-49bf-810a-812c524b72ee/view/f7621ccf-ca13-4576-bd87-c547073e5424/Vehicular%20Homelessness%20and%20Dwelling_%20%20Review%20and%20Analysis.pdf
- Roy-Martin, O. (2023, 8 août). Tarifs adaptés réclamés par les amateurs de «vanlife». *TVA Nouvelles*. <https://www.tvanouvelles.ca/2023/08/08/tarifs-adaptes-reclames-par-les-amateurs-de-vanlife>
- Société des établissements de plein air du Québec et Go-Van. (s. d.). *L'ABC de la « VanLife »*. Sépaq. <https://www.sepaq.com/blogue/abc-vanlife.dot>
- Sotomayor, S. (2022). What is 'roadschooling' and who does it? A data mining web content analysis. *Tourism and Hospitality Research*. <https://doi.org/10.1177/14673584221094433>
- Statistiques Canada. (2023, 16 mai). *Portail de l'indice des prix à la consommation*. https://www.statcan.gc.ca/fr/sujets-debut/prix_et_indices_des_prix/indices_des_prix_a_la_consommation
- Taylor Renée, R. et Kielhofner, G. (2017). *Kielhofner's model of human occupation: theory and application* (5e éd.). Wolters Kluwer.
- The Henry Ford. (s. d.). *The vagabonds*. <https://www.thehenryford.org/collections-and-research/digital-resources/popular-topics/the-vagabonds/>
- Van. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/van/81025>

- Vanlife. (s. d.). Dans *Google Trends* — *Explorer*.
<https://trends.google.fr/trends/explore?date=2018-12-31%202022-12-31&geo=CA&q=Vanlife>
- Walker, C. (2001). Occupational adaptation in action: shift workers and their strategies. *Journal of Occupational Science*, 8(1), 3-24.
<https://biblioproxy.uqtr.ca/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=ccm&AN=107039509&site=ehost-live>
- Wegerer, P. K. (2021). Doing Vanlife: a Social Practice Perspective on Traveling With a Camper Van. *ACR North American Advances*.
- Wesley, K. (2022, 1er juin). La vanlife : quoi savoir et comment bien assurer son van. *Lareau courtiers d'assurances*. <https://lareau.ca/article/la-vanlife-quoi-savoir-et-comment-bien-assurer-son-van/>

Annexe A — Affiche de recrutement



Université du Québec
à Trois-Rivières

LA VANLIFE : UN CONTEXTE PARTICULIER POUR LA RÉALISATION DES OCCUPATIONS

Recrutement de participants à une étude

Certificat éthique # CER-23-296-07.06

Objectifs de l'étude : 1) Documenter l'impact de la VanLife sur l'adaptation occupationnelle; 2) Préciser les facteurs favorables et les obstacles à cette adaptation occupationnelle.

Cela s'adresse à toi si :

✓ Tu as déjà vécu une expérience de VanLife d'au moins 1 mois consécutif à temps plein ;
ET

✓ Tu es intéressé à partager ton expérience pour faire avancer les connaissances sur la VanLife.

* Cela implique que tu participes à une entrevue individuelle selon la modalité de ton choix durant environ 1 heure



Pour participer : contacter Doriane Charbonneau par courriel (doriane.charbonneau@uqtr.ca) ou par téléphone au 819 376-5011, poste 3752

Annexe B — Canevas d'entrevue

* *Présentations*

* *Rappeler les buts du projet*

* *Définir l'ergothérapie et expliquer la pertinence de la recherche dans la pratique*

* *Rappeler les modalités de la rencontre (durée, pause, enregistrement)*

**Poser des questions pour les données sociodémographiques : Quel âge avez-vous ? À quel genre vous identifiez-vous ? D'où venez-vous (adresse fixe) ? Quelle est votre occupation principale ?*

1. Premièrement, pouvez-vous me parler de ce qui motive votre intérêt envers la VanLife ? Qu'est-ce que la Vanlife représente pour vous ?

2. Parlez-moi sommairement de votre (vos) expérience(s) de VanLife.

2a. Combien de temps votre (ou vos) expérience(s) a (ont) duré ?

2b. Vivez-vous toujours en van actuellement ?

2c. Dans quel type de van avez-vous vécu cette (ces) expérience(s) ?

2d. À quoi ressemble une journée typique en van ?

*Définir l'adaptation occupationnelle :

C'est un concept utilisé en ergothérapie qui est intéressant pour comprendre comment les gens réalisent leurs occupations. Quand on pense à l'adaptation occupationnelle, on prend en considération le fait qu'une personne possède des compétences, des connaissances et des intérêts particuliers et que son environnement social et physique impose certaines contraintes. En plus de cela, l'activité que la personne réalise présente ses propres exigences pour être accomplie. Le processus pour faire en sorte que tous ces éléments fonctionnent s'appelle l'adaptation occupationnelle. On est donc en adaptation occupationnelle quand on apprend de nouvelles choses pour pratiquer une activité, quand on diminue le niveau de difficulté de notre activité ou encore quand on ajuste notre environnement pour nous permettre de bien réaliser notre occupation.

3. Quelles sont les adaptations occupationnelles que vous avez vécues en raison de la VanLife ?

3a. Lesquelles ont représenté des défis et pourquoi ?




3b. Quelles stratégies avez-vous mis en place pour surmonter ces défis ?

⇒ Avez-vous utilisé les ressources de la communauté (centres info touristiques, buanderies, douches publiques, marchés locaux?)

4. Selon vous, quel rôle pourrait jouer l'ergothérapeute auprès des personnes qui ont adopté la VanLife ?

5. Toujours à partir de votre expérience, quelles sont les choses que vous croyez importantes à savoir pour un ergothérapeute qui rencontre un « vanlifer » pour la première fois ?

Annexe C — Certificat d'éthique

 <p>UQTR Savoir. Surprendre.</p>	4273
CERTIFICAT D'ÉTHIQUE DE LA RECHERCHE AVEC DES ÊTRES HUMAINS	
En vertu du mandat qui lui a été confié par l'Université, le Comité d'éthique de la recherche avec des êtres humains a analysé et approuvé pour certification éthique le protocole de recherche suivant :	
Titre :	La vanlife : Un contexte particulier pour la réalisation des occupations
Chercheur(s) :	Doriane Charbonneau Département d'ergothérapie
Organisme(s) :	Aucun financement
N° DU CERTIFICAT :	CER-23-296-07.06
PÉRIODE DE VALIDITÉ :	Du 23 mars 2023 au 23 mars 2024
En acceptant le certificat éthique, le chercheur s'engage à : <ul style="list-style-type: none">- Aviser le CER par écrit des changements apportés à son protocole de recherche avant leur entrée en vigueur;- Procéder au renouvellement annuel du certificat tant et aussi longtemps que la recherche ne sera pas terminée;- Aviser par écrit le CER de l'abandon ou de l'interruption prématurée de la recherche;- Faire parvenir par écrit au CER un rapport final dans le mois suivant la fin de la recherche.	
 Me Richard LeBlanc Président du comité	 Fanny Longpré Secrétaire du comité
<i>Décanat de la recherche et de la création</i>	Date d'émission : 23 mars 2023