

## La mobilité en méthodes

### *Methods of mobility*

dossier coordonné par Stéphanie VINCENT GESLIN, Joël MEISSONNIER, Vincent KAUFMANN, Mathieu RABAUD

#### Sommaire du dossier

##### Éditorial / *Editorial*

Stéphanie Vincent Geslin, Joël Meissonnier, Vincent Kaufmann, Mathieu Rabaud

DOI : 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-A

\*\*\*\*\*

Les big data et la mobilité des personnes : les enjeux et défis d'un cadre émergent

*Big data and the mobility of people: issues and challenges of an emerging framework*

Thomas Ermans, Céline Brandeleer, Michel Hubert

DOI : 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-04

\*\*\*\*\*

L'analyse de séquence pour étudier les comportements de mobilité spatiale dans le parcours de vie

*Using sequence analysis for studying spatial mobility behaviours over the life course*

Gil Viry, Jacques-Antoine Gauthier

DOI : 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-05

\*\*\*\*\*

Le panel comme support d'une hybridation entre approches qualitatives et quantitatives. Et si on s'attachait à « faire parler » les données de mobilité ?

*The panel survey as a hybridization between qualitative and quantitative approaches. Can we "draw out" mobility data?*

Joël Meissonnier, Maria Tébar

DOI : 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-06

\*\*\*\*\*

(Re)placer la mobilité dans son contexte : le parcours commenté, un outil de recueil et d'analyse de données de mobilité

*Putting mobility back in its place: use of the go-along interview to collect and analyse mobility data*

Michel Després, Sébastien Lord, Paula Negron-Poblete

DOI : 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-07

\*\*\*\*\*

L'entretien participant : une méthode pour saisir le vécu de l'individu au volant

*The participant interview: a method to understand the individual's experience in the car*

Hervé Marchal

DOI : 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-08

\*\*\*\*\*

Réflexions pour une proposition d'innovation méthodologique appliquée aux programmes d'incitation au changement de comportements de mobilité

*Considerations towards methodological innovation in the field of travel behavior change programs*

Anaïs Rocci

DOI : 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-09

## La mobilité en méthodes

### *Methods of mobility*

Stéphanie VINCENT GESLIN, Joël MEISSONNIER, Vincent KAUFMANN, Mathieu RABAUD

© IFSTTAR 2019

Le mouvement a envahi les sociétés contemporaines au point que ces dernières sont aujourd'hui décrites comme des sociétés de la « mobilité généralisée » [1]. L'émergence de cette « mobilité généralisée » s'est faite sous l'effet de trois phénomènes : l'amélioration des systèmes de transport, le développement des systèmes d'échange et de communication à distance et la dynamique capitaliste contemporaine basée sur l'instantanéité des échanges et la globalisation des marchés [2, 3]. La combinaison de ces trois phénomènes place les mobilités des personnes et des biens matériels et non matériels au cœur de l'organisation et du fonctionnement des sociétés contemporaines. Nous serions ainsi passés de sociétés délimitées par des frontières géographiques et organisées autour d'une continuité de l'espace-temps à des sociétés réticularisées qui s'affranchissent des distances géographiques et s'organisent autour de flux [4, 5, 6].

Stéphanie VINCENT GESLIN (✉)  
CEREMA – Département Mobilités  
25 avenue François Mitterrand  
CS 92803 – 69674 Bron cedex  
Courriel : stephanie.vincent@cerema.fr

Joël MEISSONNIER (✉)  
CEREMA – Équipe-projet de recherche ESPRIM  
44 Ter, rue Jean Bart  
CS 20275 - 59019 Lille cedex  
Courriel : joel.meissonnier@cerema.fr

Vincent KAUFMANN (✉)  
Laboratoire de sociologie urbaine LaSUR  
École Polytechnique Fédérale de Lausanne EPFL  
CH- 1015 Lausanne  
Courriel : vincent.kaufmann@epfl.ch

Mathieu RABAUD (✉)  
CEREMA – Équipe-projet de recherche ESPRIM  
44 Ter, rue Jean Bart  
CS 20275 – 59019 Lille cedex  
Courriel : mathieu.rabaud@cerema.fr

Prenant au sérieux cette omniprésence de la mobilité dans nos sociétés, tout un courant de recherche en sciences sociales s'est développé autour de la notion de « tournant de la mobilité » [7, 4]. À la suite de J. Urry, les membres de ce qu'il convient désormais d'appeler « l'école de Lancaster » ont fait de l'étude des mobilités et des transformations sociales qu'elles occasionnent l'objet central de leurs recherches. Si ce courant de recherche amène un renouvellement important des modèles épistémologiques et des outils théoriques, il montre également la nécessité de repenser les outils méthodologiques susceptibles de saisir les mobilités [8]. La grande vitalité de ce courant de pensée s'est récemment exprimée dans l'ouvrage publié en l'honneur de John Urry, décédé en 2016. On trouve dans cet ouvrage intitulé « Mobilities and complexities » une trentaine de chapitres rédigés par des chercheurs du monde entier, qui peu ou prou s'inscrivent dans le sillage du « tournant de la mobilité » initié par John Urry [9].

De fait, que l'on s'inscrive dans ce courant de pensée ou non, force est de constater que l'omniprésence des mobilités met à l'épreuve les outils méthodologiques traditionnels des sciences sociales, nécessitant par exemple des recueils de données mobiles ou le traitement de nouvelles sources de données notamment issues du numérique. Face à cette réalité en constante et rapide évolution, l'analyse des mobilités se complexifie et appelle à la créativité méthodologique. Dans ce contexte, ce numéro spécial rassemble une série de contributions scientifiques illustratives des innovations, des croisements et des bricolages méthodologiques dans le champ de l'analyse des mobilités. Il s'inscrit en outre dans un travail de synthèse plus large des outils passés, présents et futurs d'analyse des mobilités. Ce travail, à paraître sous forme d'ouvrage en 2019, présente dans un premier temps les outils classiques tant qualitatifs que quantitatifs utiles à la compréhension des mobilités et, dans un second temps, les hybridations méthodologiques

actuelles, leurs intérêts et leurs limites au travers d'une sélection d'articles.

Les contributions réunies dans le présent numéro spécial sont présentées selon les méthodes qu'elles mettent en œuvre. Partant des plus macroscopiques – des « big data » (article de T. Ermans et *al.*) et analyses quantitatives (article de G. Viry et J-A. Gauthier) – ce numéro présente ensuite des articles qui articulent données quanti/quali – articles de J. Meissonnier et M. Tebar ainsi que de M. Desprès et *al.* – et débouche enfin sur des analyses microscopiques et qualitatives, qui portent principalement sur l'entretien embarqué (article de H. Marchal), ou non (article d'A. Rocci).

## 1. Au croisement des outils traditionnels

Les méthodes de récolte de données sur la mobilité ont longtemps été séparées entre données statistiques d'un côté et données qualitatives de l'autre pour des raisons historiques et de constitution disciplinaire [10, 11, 12] ; la création de passerelles et d'articulations entre ces deux grandes familles de méthodes reste relativement récent. Pourtant, le « tournant mobilitaire » montre bien comment la mobilité est un objet à la fois central et complexe, engageant au regard multidisciplinaire, à l'innovation et à l'hybridation méthodologique. Données quantitatives et qualitatives offrent des regards complémentaires sur les phénomènes mobilitaires et leur articulation permet bien souvent d'aller plus loin dans l'analyse que la seule mobilisation de l'une ou de l'autre méthode. Ainsi, la conduite d'entretiens auprès de participants à un panel, interrogés par questionnaires à plusieurs reprises sur leurs pratiques de mobilité, permet de leur offrir un regard réflexif sur leurs propres pratiques tout en permettant à l'analyste de vérifier la qualité des données recueillies par le panel et d'interpréter certaines d'entre elles (contribution de J. Meissonnier et M. Tebar). De même, l'article de M. Desprès et *al.* fait dialoguer une typologie construite à partir de données quantitatives avec des parcours commentés qui viennent donner du sens aux éléments repérés dans la typologie, affiner voire modifier l'interprétation première que l'on pouvait en faire. Le croisement, l'articulation entre des méthodes de nature différente permet davantage le retour réflexif et critique sur les données recueillies, mais aussi une itération dans leur interprétation qui vient vérifier, conforter, affiner, nuancer voire remettre en question l'interprétation première formulée.

## 2. De nouvelles formes et sources de données

Rendre compte de pratiques mobiles s'avère difficile avec des recueils de données statiques et/ou délimités dans le temps qui donnent à voir un état de fait, un moment particulier davantage que le mouvement. D'où la nécessité aujourd'hui de développer des outils mobiles, des modes de recueil « on the move », en mouvement. Ces méthodes mobiles sont ainsi mises en œuvre dans les articles de M. Desprès et *al.* ainsi que de H. Marchal, qui revisitent un outil plutôt classique et relativement ancien de la recherche urbaine, le parcours commenté, aussi appelé méthode des itinéraires [13, 14, 15] Mêlant entretien individuel et observation participante, ils l'adaptent à la mobilité des personnes qu'ils enquêtent, notamment sous la forme d'entretiens embarqués, c'est-à-dire d'une forme de parcours commentés en voiture. Cette méthode notamment développée par Laurier [16, 17] tire ainsi parti du contexte de l'habacle automobile propice à la confiance [18]. De plus, faire avec la personne enquêtée permet de vivre l'expérience en train de se faire, d'éprouver, mais aussi de faire parler sur ce qui d'ordinaire est passé sous silence, des habitudes trop ancrées auxquelles on ne prête plus attention, les « banalités » comme les appelle H. Marchal.

Au-delà du développement de méthodes mobiles, de nouvelles données issues du numérique émergent et interrogent le chercheur quant à leur intérêt dans l'analyse de la mobilité. Ces données, souvent qualifiées de « big data » constituent une formidable promesse pour la connaissance tant elles sont inédites par leur volume, leur vitesse et leur diversité – les trois *v*, volume, velocity et variety [19]. Pour autant nous montrent T. Ermans et *al.* dans un article précisément consacré à la place de ces données dans l'analyse des mobilités, ces données soulèvent un certain nombre d'enjeux épistémologiques. Quelle que soit leur intensité, leur volume ou leur rapidité, elles ne sont jamais isolables du contexte dans lequel et pour lequel elles ont été produites et interrogent quant à la validité et aux conditions de leur (ré)utilisation par le chercheur. Enfin, des travaux de recherche récents, proches d'une recherche-action tournée vers la transformation des pratiques mettent en évidence le statut hybride de certaines données qualitatives. Ainsi, comme le montre A. Rocci, dans les programmes d'incitation au changement de pratiques de déplacement, l'entretien peut à la fois être mobilisé comme outil de connaissance des pratiques et outil d'incitation au changement, selon le contexte et la finalité qui lui est assignée.

### 3. Vers de nouvelles perspectives de recherche

Enfin, les articles rassemblés ici contribuent à de nouvelles pistes d'investigation de recherche, au-delà des aspects méthodologiques. Certaines populations font davantage l'objet de l'intérêt des chercheurs. Il s'agit par exemple des individus qui font état de changements récents dans leurs habitudes de mobilité (article de J. Meissonnier et M. Tebar), de personnes disposées à changer d'habitudes de déplacements (article d'A. Rocci), de personnes mobiles dans le cadre de leur activité professionnelle (article de G. Viry et J-A. Gauthier) ou encore des personnes âgées (article de M. Desprès). Le focus sur certains groupes de personnes permet de venir tester une méthode ou une hypothèse, de regarder des mécanismes d'action à petite échelle pour ensuite proposer des hypothèses d'élargissement des protocoles ou des résultats. Ces focus permettent aussi de mettre en lumière des pratiques de mobilité spécifiques à un groupe d'individus rassemblés soit par des habitudes spécifiques, des localisations résidentielles ou encore leur âge. Il en est ainsi de la mobilité des seniors, sujet sur lequel il existe encore relativement peu de travaux de recherche.

La thématique du changement d'habitudes apparaît également relativement prégnante dans les contributions de ce numéro. Elle est ainsi centrale dans l'article d'A. Rocci, sous la forme de l'accompagnement au changement de pratiques de mobilité quotidienne. Ce thème apparaît également dans l'article de J. Meissonnier et M. Tebar davantage sous la forme des éléments biographiques déclencheurs de changements de pratiques, ou encore dans celui de G. Viry et J-A. Gauthier qui interroge l'impact de la mobilité sur les parcours conjugaux et familiaux dans plusieurs pays européens.

La dimension biographique et diachronique dans l'analyse des mobilités constitue une seconde piste de réflexion de recherche, qui se développe notamment autour des biographies de mobilité [voir notamment 20]. Ces travaux montrent les interactions entre les questions de mobilité et les autres domaines de la vie, et l'article de G. Viry et J-A. Gauthier en constitue un excellent exemple. Si les outils choisis par les auteurs ici sont quantitatifs et mobilisent notamment l'analyse de séquence, d'autres travaux plus qualitatifs abordent également l'impact des événements de vie sur les pratiques de mobilité [21, 22, 23]. Cette approche biographique des mobilités tend à mieux rendre compte

de l'effet des événements sur les décisions individuelles, les parcours et les socialisations, dit autrement à mieux combiner l'analyse du temps court, de l'instant, du synchronique avec celle du temps long et du diachronique. Si le champ des mobilités s'est longtemps attaché à décrire des portées spatiales, force est de constater que la dimension temporelle, tant à l'échelle des biographies humaines que des rythmes et temporalités territoriales [voir les publications récentes sur les rythmes, notamment 24, 25] est désormais devenue tout aussi centrale pour comprendre les enjeux mobilitaires et en interpréter le sens. Associées et complémentaires à l'ouvrage à paraître en 2019, les contributions rassemblées ici donnent un aperçu tant de la créativité des recherches sur la mobilité que de la vaste étendue des explorations à mener pour comprendre et rendre compte des mouvements des individus.

### Références

1. Lannoy P et Ramadier Th (dir.) (2007) La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne. Academia Brutland, Bruxelles.
2. Harvey D (1990) The condition of Postmodernity, Balckwell, Oxford.
3. Boltanski L et Chiapello E (1999) Le nouvel esprit du capitalisme. Paris Gallimard.
4. Urry J (2007) Mobilities, Oxford: Polity Press.
5. Bauman Z (2000) Liquid Modernity, Cambridge: Polity Press.
6. Castells M (1996) The rise of the network society - the information age. Oxford, Blackwell.
7. Sheller M et Urry J (2006) « The new mobilities paradigm ». Environment and Planning A, No. 38, Vol. 2, pp. 207-226.
8. Bourdin A (2005) « Les mobilités et le programme de la sociologie », Cahiers internationaux de sociologie 1/2005 (n° 118), p. 5-21.
9. Jensen O, Kesselring S and Sheller M (dir.) (2018) Mobilities and complexities, Routledge, Londres.
10. Lannoy P (2003) « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », Revue française de sociologie 3/ 2003 (Vol. 44), p. 497-529.
11. Gallez C et Kaufmann V (2009) « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine ». In Flonneau M et Guigueno V (dir.) De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

12. Ortar N, Salzbrunn M, Stock M (dir) (2018) Migrations, circulations, mobilités. Nouveaux enjeux épistémologiques et conceptuels. Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, coll. Sociétés contemporaines.
13. Thibaud J-P (2001) « Les parcours commentés » in Grosjean M et Thibaud J-P (dir.). L'espace urbain en méthodes, Édition parenthèses, Marseille.
14. Petiteau J-Y et Pasquier E (2001) « La méthode des itinéraires : récits et parcours » In Grosjean M et Thibaud J-P (dir.). L'espace urbain en méthodes, Édition parenthèses, Marseille.
15. Miaux S (2008) « Comment la façon d'envisager la marche conditionne la perception de l'environnement urbain et le choix des itinéraires piétonniers – L'expérience de la marche dans deux quartiers de Montréal » In RTS, 101, 327-351.
16. Laurier E et Philo C (2001) Meet you at junction 17: a socio-technical and spatial study of the mobile office. ESRC Award Final Report.
17. Laurier E, Lorimer H, et Brown B (2007) Habitable Cars, Final Report to the ESRC.
18. Garabuau-Moussaoui I (2000) « Roulez jeunesse ! La voiture comme analyseur des relations parents/jeunes », in Garabuau-Moussaoui I, Desjeux D. (dir.), *Objet banal, objet social, les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, Paris, L'harmattan, pp. 117-154.
19. Laney D (2001) « 3D data management: controlling data volume, velocity, and variety ». Meta Group, 4 p.
20. Müggenburg H, Busch-Geertsema A and Lanzendorf M (2015). Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. *Journal of Transport Geography*, 46, 151–163.
21. Vincent-Geslin S (2010) *Altermobilités, mode d'emploi, Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*, CERTU, collection Débats.
22. Scheiner, J and Holz-Rau C (2013). Changes in travel mode use after residential relocation: a contribution to mobility biographies. *Transportation*, 40 (2), 431–458.
23. Meissonnier J (2015) « Le déménagement comme occasion de rompre les routines de mobilité quotidienne et de s'engager dans une mobilité durable ? » in Scarwell H- J, Leducq D, Groux A. (dir.), *Réussir la transition énergétique*, Villeneuve d'Ascq, Presse Universitaire du Septentrion, pp. 123-133.
24. Drevon G, Gwiazdzinski L, Klein O (dir.) (2017) *Chronotopies : Lecture et écriture des mondes en mouvement*, Grenoble, Elya Éditions.
25. Drevon G (2019) *Proposition pour une rythmologie de la mobilité et des sociétés contemporaines*, Neuchâtel, Éditions Alphil – Presses Universitaires Suisses.