

Sortir de la dépendance à la voiture dans le périurbain et le rural



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 09/28/2017 - 17:07

Mots clés

Mobilité

mode de vie

automobile

Périurbain

rural

Aménagement

partage de données

Discipline

Sciences humaines

Sciences sociales

Prospective

Mode de transport

Automobile

État du projet

Finished research

Visuel



Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Date du début

sam, 06/01/2019 - 12:00 - mer, 01/01/2020 - 12:00

Présentation longue

<p>Contact : Christophe Gay

</p>

Dans le cadre de ce projet, une vidéo de présentation de l'outil de modélisation des trajectoires mobilitaires a été réalisée, accessible sur ce lien.

1. La recherche

La mobilité dans les territoires périurbains et ruraux soulève des questions sociales et environnementales que le Forum Vies Mobiles a explorées lors de ses Rencontres internationales « Des mobilités durables dans le périurbain, est-ce possible ? » en 2013. Depuis, le nombre et la diversité des travaux de recherche s'intéressant à la mobilité dans ces territoires n'a fait que croître. Le projet « Sortir de la dépendance à la voiture » a fait l'hypothèse qu'il était possible de faire un saut en termes de connaissance des mobilités quotidiennes dans les espaces peu denses en mutualisant, en croisant et en ré-analysant les données issues de plusieurs recherches déjà menées dans ces territoires.

 L'équipe de recherche, pilotée par Laurent Cailly et Marie Huygue, a eu pour ambition de réinvestir six enquêtes menées par le laboratoire CITERES entre 2009 et 2016 : UPHA - Usage et Programmation de l'habitat ; Périvia - Le périurbain à

dans sa périphérie. La réanalyse invalide ainsi deux idées, celle de la dépendance complète aux seules ressources de l'agglomération et l'hypothèse d'un trafic d'une fontaine vers les systèmes de mobilité au sein du territoire périurbain de résidence. Ces pratiques entre urbain dense et urbain diffus se déploient selon plusieurs types de modalités :

- En corridor/en faisceau : C'est d'abord un souci de rapidité d'accès qui guide le choix des itinéraires, avec la mise en place de stratégies visant à optimiser les trajets. Si les aspects fonctionnels sont prédominants, l'intérêt ou la beauté du paysage peut intervenir dans le choix d'un itinéraire. Les individus choisissent également leur itinéraire en fonction des ressources situées sur les bords de route (commerces de rond-point, drives, mais aussi parcs urbains, médiathèques, cafés, etc.), selon une logique de riveraineté.
- Suivant des logiques de contournement : Les itinéraires choisis contournent l'agglomération, dans une logique de gain de temps et de fluidité. Les individus ont recours aux rocade, périphériques, voies d'accès rapides, etc.
- En rhizome : Les pratiques de l'espace se déploient « en tous sens », l'espace est arpenté, connu avec exhaustivité et parcouru de cheminements extrêmement denses. Les agencements matériels (traces GPS et carnets de pratiques correspondant) ont également été mis en relation avec les discours (entretiens semi-directifs) afin d'en comprendre les motifs et les significations. L'approche circulatoire constitue ainsi une innovation par rapport aux approches plus traditionnelles centrées sur les couples origine-destination ; elle a permis de faire parler différemment les données GPS et de mettre en lumière les logiques topologiques de connexion et de mise en continuité à l'échelle métropolitaine. Pour plus d'informations, téléchargez le document complet sur l'axe 1 : première partie et deuxième partie.

• Deuxième axe : vécu et représentations du déplacement

Le chercheur responsable du deuxième axe s'est interrogé sur le vécu et les représentations du déplacement, dans une approche de la mobilité comme système et non comme simple déplacement d'un point A à un point B. Cette thématique a fait l'objet de travaux récents dans les espaces urbains, mais elle a peu été investiguée dans les espaces de faible densité. Y a-t-il une spécificité des manières d'habiter le déplacement propre à la condition périurbaine ? Quels rapports entretiennent les habitants aux dimensions sensibles du déplacement ? Quelles sociabilités émergent des déplacements dans le périurbain ? Si la mobilité s'inscrit dans des systèmes de représentations variés en fonction des individus, des traits communs ont cependant pu ressortir pour caractériser les vécus et représentations des déplacements dans les espaces de faible densité :

- Un objectif partagé d'optimisation du temps consacré au déplacement, qui conditionne le vécu de la mobilité. Les individus déploient des stratégies qui leur permettent d'avoir la maîtrise de leur temps de déplacement : choix de l'itinéraire en voiture, de l'heure de départ, du placement dans le train pour pouvoir être assis et optimiser son temps de déplacement, etc.
- La question de la sociabilité, qui ressort notamment dans le cas de déplacements en transports collectifs. Là aussi, les individus mettent en place des stratégies qui leur permettent de favoriser ou au contraire d'éviter ces relations de coprésence, qui peuvent être vécues comme des ressources aussi bien que comme des contraintes. Ces sociabilités nées dans les transports en commun peuvent se

prolonger dans l'espace résidentiel, certains enquêtés continuant à entretenir des relations d'entraide
<div class="logo logo-mobile"> <img src="https://forumviesmobiles.org/then
voire d'amitié avec des voisins rencontrés dans le train.

- L'investissement du temps de déplacement, qui varie selon les modes de transports et les moments de la journée : le déplacement du matin constitue plutôt une mise en condition pour la journée de travail, tandis que celui du soir est plutôt un moment de détente. Au-delà de ces traits communs, la réanalyse a montré différents vécus du déplacement, qui s'expliquent en particulier par des sensibilités différentes selon les individus enquêtés et le mode de déplacement utilisé. Par exemple, chez les automobilistes, la sensibilité s'exerce essentiellement à travers la modalité visuelle ; si certains sont sensibles au paysage, la plupart des automobilistes y prêtent peu d'attention et se situent dans un régime d'attention automatique. En revanche, chez les quelques enquêtés se déplaçant à pied ou à vélo, la sensibilité ne se limite pas à l'aspect visuel : les enquêtés évoquent aussi leur contact direct avec l'environnement, le ressenti du vent, les perceptions sonores, etc. Le plaisir retiré de ces déplacements constitue alors un critère dans le choix du mode de déplacement.

 Finalement, le chercheur propose d'utiliser la notion d'expérience comme un concept intégrateur, permettant de prendre en compte à la fois les dimensions sensibles (le vécu) et sociales (les représentations) de l'espace et d'étudier la manière dont elles interagissent de manière dynamique pour orienter les pratiques des individus mobiles et influencer sur les choix modaux.

 Pour plus d'informations, téléchargez le document complet.

• Troisième axe : apprentissages, potentiel de changements de pratiques et freins, temporalités du changement

Dans un contexte de remise en question du système automobile, qui participe à caractériser les territoires de faible densité, la question du changement de pratiques de mobilités est particulièrement d'actualité. Comment comprendre l'évolution des pratiques modales des individus ? Quels sont les freins au changement modal ? À partir de cela, comment favoriser le changement vers des modes de vie plus durables ?

 Pour mener leur réanalyse, les chercheurs se sont appuyés sur un schéma de trajectoires mobilitaires, qu'ils ont construit en croisant une approche psychosociale et une approche de la sociologie des bifurcations. Ces deux approches schématisent le changement en le situant dans le temps long des trajectoires biographiques des individus et en identifiant différentes phases dans la mise en place d'une pratique : réflexion, essai, maintien, arrêt provisoire ou durable, etc.

 À l'échelle des processus de changement, ils ont identifié les facteurs influençant le déroulement, les temporalités et l'issue du changement. Il peut s'agir du caractère libre ou contraint du changement, des éléments qui l'ont déclenché, des expériences positives ou négatives qui l'accompagnent, des ressources identifiées ou développées, etc. En particulier, les moments de réflexivité et d'évaluation par les individus de leur nouvelle pratique de mobilité, appelés « feedbacks », sont apparus déterminants dans le choix de maintenir ou non la pratique, notamment si les individus disposent d'éléments précis, chiffrés, sur les avantages et les inconvénients du mode concerné en termes de temps, de budget, d'émissions de CO₂, etc.

 À l'échelle des trajectoires biographiques, le schéma a permis aux chercheurs de replacer les expérimentations modales dans une trajectoire plus globale : elles ne sont souvent ni une conversion soudaine, ni un choix définitif. L'analyse met en évidence des allers-retours entre voiture et altermobilités. Les évolutions des pratiques vont parfois de pair avec des évolutions plus profondes du mode de vie des individus. Elles peuvent également s'expliquer à la lumière des expériences passées et en particulier des pratiques enfantines ou adolescentes, une expérience de mobilité positive ou négative pouvant favoriser l'adoption ou le rejet d'un mode de transport des années plus tard.

 Enfin, le concept de

trajectoire mobilitaire permet également de mettre en lumière un « effet boule de neige » du changement, qui s'observe dans d'autres modes de déplacement. D'une part, les déplacements de week-end ou de loisirs ont tendance à s'étendre à des déplacements pendulaires les jours de semaine. D'autre part, une évolution des pratiques mobilitaires peut avoir un impact sur les autres membres de la famille, notamment les enfants. Ces analyses ont conduit les chercheurs à proposer des préconisations à destination des pouvoirs publics, dans un objectif d'accompagnement des individus au changement modal. Ils préconisent notamment de prêter attention à l'existence de moments de vie et de ruptures biographiques propices au changement, qui sont l'occasion d'informer les individus sur les offres de mobilité alternatives. Cela peut se concrétiser par exemple par des entretiens individualisés offerts par les municipalités du périurbain aux nouveaux arrivants de leur territoire. Les chercheurs suggèrent également que les acteurs du changement puissent utiliser des outils d'enquête permettant de prendre connaissance de l'ensemble de la trajectoire mobilitaire des personnes, afin de proposer un accompagnement adapté. Les expériences positives peuvent être retestées, valorisées, les expériences négatives peuvent être évitées. Enfin, ils insistent sur l'importance de la question du feedback : pour maintenir une pratique de mobilité, les individus ont besoin d'éléments concrets qui leur montrent de manière précise, chiffrée et rapide les impacts positifs ou négatifs de leur pratique sur leur budget, leur temps de transport, leur empreinte environnementale, etc. Pour plus d'informations, téléchargez le document complet sur l'axe 3.

3. Les conditions et les enjeux de l'analyse secondaire de données qualitatives

Ces résultats s'appuient d'une part sur un état de l'art réalisé par les chercheurs sur l'analyse secondaire et d'autre part sur leur retour d'expérience suite au métaprojet. L'analyse secondaire est définie dans la littérature comme la « réutilisation de données (notamment qualitatives) préexistantes produites lors de recherches précédentes » (Heaton, 2008). Elle implique alors un (ou des) chercheur(s) primaire(s), c'est-à-dire fournisseurs de données, et un (ou des) chercheur(s) secondaire(s), c'est-à-dire receveurs de données existantes. Dans le cas du métaprojet, les chercheurs se livrent à une réanalyse, c'est-à-dire à une « analyse secondaire à laquelle participent les (ou certains des) chercheurs primaires » (Duchesne, 2017) ; cette réanalyse est menée à partir d'une mutualisation, que l'équipe définit comme la « mise en commun de données produites séparément par les chercheurs participant à l'opération ». Le partage de données est une démarche déjà bien établie en Grande-Bretagne et aux États-Unis. En France, malgré des préconisations des institutions européennes et des principaux organismes de recherche publique nationaux comme le CNRS, il n'existe pas d'obligation formelle à l'échelle nationale. Les démarches de partage et d'analyse secondaire restent peu nombreuses en France en raison d'une tension entre leurs bénéfices scientifiques et les difficultés qu'elles soulèvent.

• Les bénéfices scientifiques du partage et de l'analyse secondaire des données qualitatives

Du point de vue scientifique, l'analyse secondaire présente de nombreux intérêts. Elle permet d'abord d'optimiser les données qui souvent ne sont pas exploitées dans leur intégralité, en les analysant selon d'autres questions de recherche, à partir de nouveaux angles ou méthodologies. Les données peuvent être réutilisées à des fins de comparaison, diachronique ou géographique. L'analyse secondaire permet également d'approfondir les premières analyses ou d'en renforcer la validité en travaillant sur des échantillons plus larges ou diversifiés. Pour leur part, les chercheurs du métaprojet considèrent que la mutualisation a été pour eux une aubaine en leur donnant l'occasion de creuser de nouvelles thématiques ou méthodes à partir de données prêtes à l'emploi. Le partage des données répond également à des enjeux d'administration de la preuve : donner à voir les données de la recherche permet la validation des résultats par des tiers et contribue à la transparence de la recherche en sciences sociales. Dans le champ des mobilités, les chercheurs en disent généralement peu sur les choix méthodologiques opérés ; la visibilité des données

faciliterait la discussion autour des résultats, tout en mettant en valeur le matériau d'enquête. Le partage des données favorise également l'appropriation de nouvelles connaissances méthodologiques, ce qui peut aider à développer de nouvelles méthodologies ou outils de recherche. Cet argument est particulièrement pertinent dans le domaine des mobilités, qui se caractérise par la mise en avant récurrente d'innovations méthodologiques (méthodes mobiles, entretiens embarqués, etc.). Les chercheurs du métaprojet confirment que la mutualisation a favorisé des échanges et des réflexions entre eux autour de leurs méthodes, mais aussi de leurs ancrages théoriques et de leurs postures scientifiques propres. Si le partage des données et l'analyse secondaire présentent de nombreux intérêts, ils soulèvent également plusieurs questions.

• Peut-on réanalyser des données qualitatives ?

Les données de la recherche qualitative ont la spécificité d'être produites par le regard et le questionnement scientifique du chercheur et par les procédures d'enquête qu'il met en œuvre. Dans le paysage des sciences humaines et sociales, on considère majoritairement que la donnée est indissociable de son contexte de production. Dès lors, la perte des contextes liés à la situation d'enquête affaiblit la valeur des matériaux et compromet la réutilisation des données. On trouve alors deux postures : selon une conception relationnelle, la donnée n'existe que par ses contextes de production et il est impossible de comprendre et d'analyser une donnée sans avoir vécu la situation d'enquête. La posture constructiviste est plus ouverte : tout processus de recherche est déterminé par un contexte spécifique d'analyse, qu'il s'agisse d'une analyse primaire ou secondaire. Une analyse secondaire pourra produire des résultats différents des premiers puisqu'elle aura été menée dans un contexte différent, mais cela n'invalide pas nécessairement les premiers résultats. Le contexte initial de l'enquête reste cependant déterminant pour fixer la valeur et définir le cadre de réanalyse du matériau. Les chercheurs du métaprojet adoptent une posture constructiviste et soutiennent que ces difficultés liées à la dépendance de la donnée à son contexte peuvent être atténuées par la contextualisation des données, qui permet d'approcher les contextes de production initiaux par une documentation qui les éclaire. Cependant, en pratique, ils se sont heurtés à des difficultés liées au caractère extrêmement chronophage de cette recontextualisation, difficultés accrues par la grande quantité de données mutualisées. D'abord, se plonger dans les données produites par d'autres chercheurs a nécessité un temps considérable de familiarisation avec les données et avec leur contexte, avec le risque de perdre du temps à étudier des entretiens non adaptés aux nouvelles problématiques du chercheur secondaire. Ensuite, la recontextualisation des données sélectionnées a également représenté un temps important ; par exemple, chaque citation sélectionnée a nécessité une relecture de tout ou partie de l'entretien pour être comprise. Ces difficultés ont été atténuées par la proximité entre les thématiques et les interrogations des différents programmes (parcours résidentiels, pratiques de mobilité et modes de vie au quotidien), qui limitait le risque de se plonger dans des données inadéquates. L'interconnaissance entre chercheurs primaires et secondaires a également pu faciliter la démarche, les premiers conseillant aux seconds les données qu'ils jugeaient adéquates. Cependant, le rôle du chercheur primaire est ambivalent puisqu'il peut avoir un rapport biaisé à ses données et juger peu pertinentes certaines données qui seraient en réalité utiles pour l'analyse secondaire, comme l'un des chercheurs du métaprojet en a fait l'expérience.

• Les enjeux juridiques, épistémologiques, déontologiques et méthodologiques du partage des données

Selon les chercheurs du métaprojet, les questionnements déontologiques et juridiques soulevés par le partage des données s'articulent essentiellement autour de la question du contrat de confiance. Celui-ci consiste en un arrangement plus ou moins formel entre l'enquêteur et l'enquêté, qui fixe les conditions de production, d'utilisation et de partage des données produites et contribue à établir une relation de confiance entre l'enquêteur et l'enquêté. Il s'agit d'une prescription méthodologique forte dans la communauté scientifique, même si ce contrat prend en pratique des formes variables (écrit, oral, enregistré ou non) et qu'il n'existe pas

de code de déontologie qui en déclinerait les principes ou édicterait des règles de conduite encadrant le partage des données. Cela entraîne la finalité de la confiance des participants, ce qui est un enjeu de confiance au moment de réutiliser les données produites antérieurement : comment s'assurer qu'un accord qui a été passé tacitement entre l'enquêté et le chercheur primaire reste valable pour une analyse secondaire ? Dans le cas du métaprojet, les chercheurs ont estimé que l'implication du chercheur primaire dans le projet de réanalyse les dispensait de recontacter les enquêtés interrogés lors des recherches primaires. Cependant, il demeure une exigence de confidentialité liée au fait que les données ont trait à la vie privée des individus. Ainsi, les personnes interrogées ne doivent pas pouvoir être reconnues par des personnes extérieures à l'enquête ni par les autres participants, ce qui est d'autant plus difficile dans le domaine de la mobilité que ces enquêtes peuvent porter sur des terrains de proximité, où la distance entre les enquêteurs et les enquêtés et entre les enquêtés entre eux est faible. Or l'anonymisation totale est difficile à mettre en œuvre puisqu'elle impose de brouiller la totalité des données personnelles ; elle risque ainsi de porter atteinte à l'objectif d'une méthodologie qualitative et compréhensive qui vise à tisser des réseaux de signification entre les informations recueillies. Différentes techniques peuvent toutefois être utilisées pour préserver en partie l'anonymat : pour les entretiens semi-directifs, on peut utiliser des pseudonymes, mais aussi dissimuler l'adresse, le nom de l'employeur, donner une fourchette d'âge plutôt que l'âge exact, etc. Dans le cadre du métaprojet, la question se pose également pour les traces GPS^[2], qui permettent d'identifier facilement l'enquêté en reconstituant ses lieux de domicile et de travail. Plusieurs méthodes d'anonymisation existent, reposant sur le brouillage spatial ou temporel des traces et/ou des points d'arrêts. Elles altèrent cependant inévitablement les possibilités d'analyse des données, notamment pour des analyses qualitatives qui visent à comprendre les traces par rapport à leur environnement et au territoire dans lequel elles se déroulent. Comme pour les entretiens, un brouillage relatif des lieux de résidence et de travail ou encore des dates de collecte permet de limiter le risque de reconnaissance.

• Modalités de partage, de diffusion et de réanalyse

Considérant les tensions entre les bénéfices scientifiques du partage des données et les enjeux juridiques, déontologiques et méthodologiques liés au contrat de confiance passé avec l'enquêté, les chercheurs du métaprojet proposent un certain nombre de modalités de partage et de diffusion. D'abord, ils ont choisi de restreindre le périmètre de partage. Selon eux, le public qui peut avoir accès aux données doit être formé à la recherche et compétent dans l'usage des méthodologies qualitatives. De plus, en vertu d'un impératif déontologique, le chercheur souhaitant avoir accès aux données ne doit pas en tirer de bénéfice financier. Ensuite, les données doivent être utilisées à des fins scientifiques, qui sont sous-tendues par une notion de bien commun ; cette finalité scientifique est au fondement du contrat de confiance passé avec l'enquêté, qui trouve une rétribution symbolique dans la participation à une démarche d'intérêt général. Une recherche académique ou un projet pédagogique peuvent ainsi justifier l'accès aux données, mais les chercheurs suggèrent de limiter le partage au champ universitaire, en raison d'incertitudes sur les finalités des travaux d'autres organismes et de la difficulté à juger de leurs compétences dans le maniement des données qualitatives. Enfin, forts de leur expérience de réanalyse de données, les chercheurs ont identifié quelques clés de réussite à une analyse secondaire ; celle-ci nécessite notamment d'anticiper le temps important à lui consacrer. Les échanges entre chercheurs primaire et secondaire sont également un facteur favorable au bon déroulement de l'analyse secondaire. Dans l'optique de favoriser une plus grande diffusion des démarches de mutualisation et de réanalyse, ils préconisent une « normalisation » généralisée des données (retranscription, codage, thématisation, mises en forme dans des logiciels d'analyse automatisée) ainsi qu'une formation des chercheurs – doctorants notamment – à l'analyse secondaire. Cependant, ces dispositions n'effacent pas les blocages qui peuvent être ressentis par les chercheurs.

• Facteurs de blocage subjectifs

Outre les difficultés liées à des contraintes objectives, l'équipe du métaprojet identifie des réticences subjectives des chercheurs au partage de données : <https://fr.forumviesmobiles.org/theses-chercheurs-mobilités>. Dans la recherche qualitative, les recueils de données reposent sur une interaction entre chercheur et enquêtés, où le chercheur s'efforce d'instaurer une relation de confiance et de réciprocité avec l'enquêté par un travail de persuasion, d'écoute, d'échanges, de dévoilement d'une partie de sa personnalité, ce qui relève d'une forme de séduction que le chercheur peut être réticent à donner à voir. De plus, cet engagement entraîne un rapport affectif des chercheurs à leurs données, qui nourrit une crainte d'être dépossédés de leur données en les mettant à disposition d'autres chercheurs, d'autant plus qu'ils y trouvent peu d'avantages, la reconnaissance professionnelle liée à la diffusion des données étant encore très limitée. Ces difficultés sont accrues par un champ académique hiérarchisé, où des chercheurs expérimentés et déjà reconnus sont régulièrement amenés à publier en leur nom propre à partir d'enquêtes de terrains réalisées par de jeunes chercheurs, avec des risques d'instrumentalisation du travail de ces derniers au profit des premiers.

 Pour dépasser ces blocages, l'équipe préconise d'abord de mettre en place des politiques de gestion des données à l'échelle nationale ou à celle des laboratoires de recherche, afin de mieux accompagner les chercheurs dans ces démarches. Ils suggèrent également une meilleure reconnaissance de la pratique de partage des données par sa valorisation dans les CV des chercheurs publiés par les laboratoires et les instances d'évaluation. Enfin, la sensibilisation des chercheurs aux bénéfices du partage des données constitue une autre piste évoquée par l'équipe du métaprojet.

• La position du Forum Vies Mobiles

Selon le Forum, on peut discuter la légitimité du chercheur primaire comme gardien de la donnée. Ce rôle lui reviendrait en raison du contrat de confiance qu'il a passé avec l'enquêté. Or dans la mesure où le cadre et les conditions de ce contrat de confiance restent très flottants, il paraît difficile d'en faire un point clé pour refuser la diffusion des données, dès lors que celle-ci est destinée à nourrir un projet de recherche ; l'équipe a en effet montré que le fait de participer à une recherche était un élément déterminant pour qu'une personne accepte d'être enquêtée. Le partage des données n'étant pas une obligation juridique pour les chercheurs, on pourrait craindre que ceux-ci s'y opposent pour des motifs personnels discutables (rivalité ou mauvaise entente avec le chercheur secondaire, par exemple). La gestion privative des données par le chercheur primaire semble contradictoire avec l'objectif d'intérêt général du partage de données. On pourrait alors préconiser que la mise à disposition des données soit confiée à une institution académique qui veillerait à ce que le partage se fasse dans les meilleures conditions.

 De plus, le Forum s'interroge sur les restrictions préconisées par l'équipe lors du partage des données (exclusivité du partage au champ académique et à un public compétent). Il est en effet délicat de juger des compétences d'une personne ou d'un organisme dans les méthodologies qualitatives et l'on court le risque d'exclure des personnes tout à fait compétentes. De plus, si l'on considère que la recherche scientifique doit bénéficier à tous, il semble discutable de restreindre l'accès aux données à tel ou tel public.

Un colloque portant sur ces questions méthodologiques a été organisé dans le cadre du projet en novembre 2018. Cependant, il n'a pas donné lieu à des contributions portant directement sur la question de l'analyse secondaire, ce qui témoigne de la faible diffusion de cette pratique dans la recherche française sur les mobilités. Lien vers le colloque : <https://fr.forumviesmobiles.org/agenda/2018/03/05/mobilites-spatiales-methodologies-collecte-danalyse-et-traitement-16e-colloque-msfs-12371>

 Pour plus d'informations, téléchargez le document le document complet sur l'axe méthodologique.

4. Synthèse

Téléchargez la synthèse complète du projet.

<!-- Notes -->

[^1]: Contrairement aux approches traditionnelles des formes de mobilité, centrées sur l'analyse de l'origine et de la destination et des lieux fréquentés au détriment des liens, l'approche circulatoire prend en compte

L'ensemble de l'itinéraire, les axes empruntés, les points d'arrêts, les lieux d'intermodalité, les nœuds et la manière dont ces éléments sont utilisés dans le territoire approprié par les individus (<http://traces.gpsmobiles.org/themes/le-déroulé-de-la-mobilité>) sont constituées d'un ensemble de points géolocalisés enregistrés à une fréquence de quelques secondes pour renseigner sur les lieux traversés et les arrêts effectués par la personne suivie.

Chapô

Le partage des données est crucial pour la consolidation des méthodes et des connaissances scientifiques, en particulier à travers la discussion contradictoire. Mais pour les recherches qualitatives, cette pratique en est à ses balbutiements. Le projet mené par une équipe du laboratoire CITERES cherche à ouvrir la voie en réinvestissant 6 enquêtes menées dans les espaces périurbains et ruraux. Son objectif est triple : établir une méthodologie pour la mutualisation de données qualitatives, définir les conditions de leur diffusion, produire une analyse renouvelée. L'enjeu : mieux comprendre la mobilité dans les espaces peu denses et dégager des pistes pour sortir de la dépendance à la voiture.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Altermobilités

Autos / Motos

Cadres de vie

Changement de pratiques

Diversité des modes de vie

Proximité

Représentations

Méthodes