

Avant-propos

Thomas BUHLER^{1,2}

¹ *ThéMA, CNRS, Université Marie et Louis Pasteur, Besançon, France*

² *Institut universitaire de France, Paris, France*

Avec pour objectif la facilitation de la lecture, cet ouvrage utilise le masculin d'accord majoritaire, le masculin de généralité (exemple : « les acteurs des mobilités », « les individus [...] ils... », etc.) et autres formulations qui portent en elles quelques archaïsmes et logiques de domination genrée. Par ailleurs, par conformité avec les lignes directrices de la collection, nous n'avons pas eu recours aux formulations inclusives incluant l'usage du point médian et d'autres dispositifs utilisés en rédaction épiciène.

Disons-le donc ici tout à fait explicitement : ces formulations ont été retenues pour leur concision et leur efficacité, et ne se veulent en aucun cas discriminatoires ou ne voudraient minorer l'importance des femmes dans les progrès et les connaissances scientifiques dans le domaine des mobilités quotidiennes et plus largement dans l'histoire des sciences.

Introduction

L'individu mobile ou la complexification progressive d'un modèle analytique

Thomas BÜHLER^{1,2}

¹ *ThéMA, CNRS, Université Marie et Louis Pasteur, Besançon, France*

² *Institut universitaire de France, Paris, France*

Cet ouvrage collectif se propose d'étudier les mobilités quotidiennes par le prisme des individus et des logiques qu'ils déploient. À l'heure de la « société des individus » (Elias 1991) et du développement de nouvelles approches sociologiques centrées sur l'individu comme entité analytique fondamentale (Le Bart *et al.* 2010), analyser les mobilités quotidiennes par le prisme de l'individu peut sembler évident.

Cependant, il est utile de rappeler ici que cette proposition n'a pendant très longtemps pas été une évidence. En effet, les premiers travaux en ingénierie et économie des transports, qui remontent à une période allant de la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années 1970, ont longtemps fait l'impasse d'une entrée analytique par l'**individu** en privilégiant des analyses agrégées portant sur les **flux** de personnes. Ces décennies sont marquées par différentes phases d'industrialisation et par un équipement en réseaux de transports, jugé alors nécessaire dans des pays et régions en pleine expansion démographique. À cette époque, l'enjeu principal de cette science des transports naissante est alors d'être en capacité de prévoir les flux, bien plus que de connaître les comportements et les logiques individuels (Commenges 2013).

Les approches que l'on peut qualifier d'« individu-centrées » émergent quant à elles dans les années 1970. À cette époque, on voit apparaître simultanément (1) une définition stabilisée de ce qu'est un « déplacement » (Gallez 2015) ; (2) les premières enquêtes compréhensives dédiées à la déclaration et à la description de ces mêmes déplacements et aux logiques déployées par les ménages (Debizet 2011) et enfin (3) dans la sphère académique, des modèles statistiques qui ont pour objectif d'expliquer – voire de prédire – les comportements individuels de déplacements (McFadden 1974).

L'individualisme dit « méthodologique », qui émerge à cette époque dans l'étude des transports et déplacements quotidiens, revient à considérer que les phénomènes sociaux et collectifs peuvent se comprendre en étudiant les individus et leurs comportements. Les phénomènes collectifs et sociaux sont alors conçus comme pouvant être compris en étudiant les comportements et logiques de l'individu, suivant une logique « atomiste ». Les recherches en transports et déplacements des années 1970 et 1980, qui sont nées du rapprochement de l'ingénierie et de l'économie néo-classique, ont formulé une première conception de l'individu proche de celle d'*homo œconomicus* (Demeulenaere 2003). Cet *homo œconomicus* est caractérisé par quatre traits distinctifs :

- 1) une **passivité** de l'individu quant au monde qui l'entoure, sur lequel il n'a pas de prise autre que son comportement (ici de déplacement) ;
- 2) une **omniscience** dans la mesure où l'individu connaît l'ensemble des actions possibles et des conséquences de celles-ci ;
- 3) des **fortes capacités au calcul** dignes des meilleurs supercalculateurs modernes ;
- 4) et enfin de la **poursuite du seul intérêt individuel** (Béjean *et al.* 1999).

Bien entendu, cette série de postulats, qui remontent à Adam Smith (1723-1790), a été fortement rediscutée et critiquée au sein même du champ des sciences économiques et des sciences humaines et sociales au cours des cinquante dernières années. La critique est tout d'abord venue des économistes eux-mêmes, et en particulier par ceux intéressés par les développements de la psychologie moderne. On peut penser bien sûr à Herbert Simon (Simon 1983, 1990) et à l'idée d'une « rationalité limitée » (*bounded rationality*) développée dès les années 1950 et qui invalide les points (2) et (3) évoqués plus haut, sans toutefois remettre en cause l'idée d'une passivité ni celle d'une propension à l'action égoïste. Dans la continuité de ces premiers « amendements » (Béjean *et al.* 1999) au modèle hégémonique en économie, une série de travaux et notamment ceux des psychologues Amos Tversky et Daniel Kahneman (Tversky et Kahneman 1981) vont contribuer à un nouveau dépassement et à la fondation d'une économie dite « comportementale » (*behavioural economics*) sur de nouvelles bases. Il ne s'agit pas d'un changement anodin puisque ces travaux, désormais dominants dans le champ des sciences économiques, se soucient alors bien plus de validation empirique des énoncés, et

moins de valider à tout prix le modèle néo-classique d'équilibre général (des marchés) qui remonte à Léon Walras (1834-1910) (Maris 2003).

Parallèlement à cela, les sciences sociales (et notamment la sociologie) ont vu se constituer des courants dits « compréhensifs », c'est-à-dire des courants qui cherchent avant tout à comprendre les pratiques individuelles par le *sens* que leur donnent les personnes concernées elles-mêmes. Bien que l'idée remonte à Max Weber (Weber 1922), on note un regain d'intérêt pour ces approches, notamment dans les recherches francophones suite aux travaux de Raymond Boudon (Boudon 2003) qui propose d'explorer l'ensemble des *raisons* (instrumentales et axiologiques, c'est-à-dire liées aux valeurs, etc.) qui poussent un individu à agir d'une certaine manière.

Au tournant des années 2000, à la confluence des sciences sociales compréhensives, et des recherches (renouvelées) en socio-économie des transports et des déplacements, s'est alors constitué un champ de recherche (plutôt hétérogène et composite) sur les mobilités en général et sur les mobilités quotidiennes en particulier (Gallez et Kaufmann 2009). Est alors formulé l'objectif de décrypter et de décomposer les logiques, les contraintes et les subjectivités des individus en visant à mieux comprendre leurs pratiques quotidiennes de mobilité. On qualifiera ce courant scientifique un peu plus tard de *mobility turn* ou « tournant des mobilités » (Urry 2008).

Une grande diversité de courants et d'approches scientifiques coexiste désormais. Bien que prenant appui sur des disciplines différentes et parfois cloisonnées, ils ont néanmoins pour point commun de s'intéresser à l'individu mobile et à ses logiques d'action. Autour de cet objet de recherche, certaines disciplines se rapprochent peu à peu, comme par exemple la géographie et la psychologie (Teran-Escobar 2022) qui trouvent des complémentarités conceptuelles et méthodologiques renouvelées.

L'heure n'est donc plus à une lecture qui se limiterait aux éléments instrumentaux et/ou fonctionnalistes, qui développeraient une vision de l'individu comme simplement égoïste et utilitariste, allant toujours au plus vite, au plus court ou au moins cher. Les recherches les plus récentes associent à ces éléments socio-économiques (toujours en partie explicatifs) des éléments liés aux représentations, aux habitudes, à la capacité réelle ou perçue des personnes à se déplacer, ou encore à la recherche ou au contraire à l'évitement d'une coprésence avec les « autres ». Cette diversité de travaux permet néanmoins peu à peu de complexifier et de renforcer les modèles analytiques.

Le présent ouvrage vise à contribuer à cette complexification et à cet enrichissement mutuel des approches traitant des pratiques individuelles de mobilité quotidienne. Pour ce faire, l'ouvrage propose un état des connaissances ainsi que l'identification de pistes d'intégration d'approches en analyse de la mobilité quotidienne, entre géographie et

aménagement, psychologie, sociologie ou encore économie. Ceci afin de mieux comprendre *homo mobilis*¹ et ses logiques d'action, ses contraintes et ses contradictions.

Trois parties seront donc proposées dans cet ouvrage pour tenter de couvrir au maximum cette diversité d'approches.

La première partie met l'accent sur une dimension fondamentale des mobilités quotidiennes : le **temps**. Celui-ci est identifié depuis longtemps comme la ressource inextensible par excellence (Ravalet 2013), celle qui pose des contraintes et des limites à tout individu, quel que soit le niveau de ses autres ressources (matérielles, symboliques, etc.). On retrouvera donc dans cette première partie trois chapitres, qui combinent les logiques de mobilité quotidienne à des échelles temporelles différentes. Vincent Kaufmann (chapitre 1) propose de croiser les logiques qui président aux mobilités quotidiennes et aux temporalités de la vie quotidienne, de ses contraintes et des ajustements parfois nécessaires lorsque mobilité et organisation de la vie quotidienne entrent en conflit. Le chapitre 2 propose une lecture combinée des pratiques de mobilité quotidienne avec l'expérience du temps passé dans les transports. Enfin, Hadrien Commenges et Julie Vallée (chapitre 3) proposent une lecture des déplacements de l'ensemble des personnes d'un territoire sur l'ensemble de la journée. Peuvent être alors appréhendées des questions telles que la coprésence des groupes sociaux (en termes de classes, de genres, etc.) recherchée ou au contraire évitée par certaines personnes dans certains contextes. Ce chapitre ouvre alors la voie à l'étude des ségrégations sociospatiales, non pas nocturnes (au lieu de résidence), mais dans une perspective dynamique, au cours de la journée.

La deuxième partie de cet ouvrage a pour objectif de s'attacher aux dynamiques de **socialisations mobiles**. En d'autres termes, il s'agit de s'intéresser à l'impact des expériences passées de la mobilité (pendant l'enfance et l'adolescence, notamment) et des différents événements de vie (familiaux, professionnels, etc.) sur les pratiques actuelles d'une personne. Ainsi, Philippe Gerber (chapitre 4) propose un état des connaissances sur les recherches récentes qui portent sur cette prise en compte du passé personnel pour expliquer le présent (approches distinctes que l'on nomme les *mobility biographies* ou les *life-oriented approaches*). David Sayagh (chapitre 5) propose quant à lui d'analyser les socialisations différenciées à la mobilité, et notamment en ce qui concerne le genre des individus. Avec l'exemple du vélo, il montre comment les différents stéréotypes de genre qui passent par de nombreux canaux (de la famille aux médias, en

1. Nous reprenons ici l'expression de Georges Amar (Amar 2016) – non pas dans le sens développé dans cet ouvrage (plutôt programmatique et de l'ordre du manifeste) – mais bien comme faisant écho au projet (des économistes néo-classiques) de compréhension des comportements humains par l'édification d'un modèle théorique de l'individu mobile.

passant par l'école) et les modèles pédagogiques des familles exercent une influence forte sur le sentiment de capacité à se mouvoir des jeunes filles et des jeunes garçons. En complément de cela, Matthieu Adam (chapitre 6) développe l'idée d'une socialisation au vélo très fortement marquée par l'appartenance à un groupe social, sans oublier que la production des espaces cyclables dans la ville est très fortement inégalitaire, à l'avantage de certaines catégories de populations urbaines, diplômées et riches.

Enfin, la troisième partie de cet ouvrage se concentre sur les **subjectivités mobiles**, ou autrement dit sur ce que l'individu peut intégrer et développer comme **représentations** (concernant les modes de déplacements) et comme **habitudes** modales (c'est-à-dire un ensemble de savoir-faire intériorisés et/ou incorporés). Ces subjectivités sont comprises comme les produits d'interactions sociales et d'expériences de déplacement préalable. Florian Masse et Samuel Carpentier-Postel (chapitre 7) proposent d'explorer les représentations sociales associées aux modes de déplacements, par l'étude des adjectifs associés aux modes de déplacements, par les répondants de deux enquêtes ménages à Nice et Aix-Marseille. Le chapitre 8 (Julia-Pearl Aveline et Thomas Buhler) propose de réinterroger les pratiques de mobilités quotidiennes en réintégrant le concept d'habitude, ce qui permet notamment de mieux comprendre les résistances au changement modal, y compris en cas d'événements majeurs de vie (par exemple le passage à la retraite ou l'arrivée d'un enfant, etc.). En réponse à cela, l'ultime chapitre (chapitre 9) propose une analyse des effets des habitudes automobiles fortes sur la capacité (ou plutôt l'incapacité) à envisager des stratégies d'adaptation à la montée de la congestion (dans le cas de l'Île-de-France).

À l'issue de ces contributions diverses et complémentaires, nous chercherons, en conclusion de cet ouvrage, à identifier les perspectives qu'offrent les rapprochements disciplinaires, méthodologiques et plus globalement intellectuels en cours sur ces questions de mobilité quotidiennes individuelles.

Bibliographie

- Amar, G. (2016). *Homo mobilis : une civilisation du mouvement de la vitesse à la reliance*. FYP éditions, Limoges.
- Béjean, S., Midy, F., Peyron, C. (1999). La rationalité simonienne : interprétations et enjeux épistémologiques [Online]. Available at: <https://hal.science/hal-01526495/document>.
- Boudon, R. (2003). *Raison, bonnes raisons*, 1st edition. Presses Universitaires de France, Paris.

- Commenges, H. (2013). L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports. PhD Thesis, Université Paris Diderot – Paris VII, Paris.
- Debizet, G. (2011). L'évolution de la modélisation des déplacements urbains en France 1960-2005 : le poids de l'organisation institutionnelle des transports. *Flux*, 85–86(3), 8–21.
- Demeulenaere, P. (2003). *Homo œconomicus*. Presses Universitaires de France, Paris.
- Elias, N. (1991). *La société des individus*. Fayard, Paris.
- Gallez, C. (2015). La mobilité quotidienne en politique [Online]. Available at: <https://shs.hal.science/tel-01261303>.
- Gallez, C. and Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine [Online]. Available at: <https://books.openedition.org/pur/102144?lang=en>.
- Le Bart, C., Corcuff, P., De Singly, F. (eds) (2010). *L'individu aujourd'hui : débats sociologiques et contrepoints philosophiques*. Presses Universitaires de Rennes, Rennes.
- Maris, B. (2003). *Antimanuel d'économie. 1: les fourmis*. Ed. Bréal, Rosny.
- McFadden, D. (1974). The measurement of urban travel demand. *Journal of Public Economics*, 3(4), 303–328.
- Ravalet, E. (2013). Valeur du temps [Online]. Available at: <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/593/valeur-du-temps>.
- Teran-Escobar, C. (2022). La mobilité active et durable : quand la psychologie et la géographie se combinent pour mieux la comprendre et la promouvoir. PhD Thesis, Université Grenoble-Alpes, Grenoble.
- Tversky, A. and Kahneman, D. (1981). The framing of decisions and the psychology of choice. *Science*, 211(4481), 453–458.
- Urry, J. (2008). Moving on the mobility turn. In *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Canzler, W., Kaufmann, V. (eds). Routledge, London.
- Weber, M. (1922). *Wirtschaft und Gesellschaft: Grundriss der verstehenden Soziologie*. Mohr Siebeck, Tübingen.