Mobilités spatiales : questions de méthode !

Par Laurent Cailly et Nicolas Oppenchaim

Trafic, license Creative Commons

Soucieux de décrire le “mobility turn” (Sheller et Urry, 2006 ; Urry, 2008) et les formes “d’une société à individus mobiles” (Stock, 2005), les travaux sur les mobilités spatiales se sont multipliés ces deux dernières décennies. L’affirmation de la mobilité comme norme, comme principe de gestion des distances, comme socle des modes de vie contemporains ou encore comme facteur de recomposition des territorialités, a fait du rapport des sociétés au mouvement un objet d’étude central et transversal de nombreuses disciplines de sciences humaines et sociales. Les apports de l’interdisciplinarité, ainsi que la montée en force des approches qualitatives, attentives aux cadres de l’expérience et aux logiques d’action, ont, durant ces années, profondément renouvelé? les concepts et les approches de la mobilité?. Simultanément, de nombreux travaux s’attachent à décloisonner les perspectives et les grandes entrées thématiques de la mobilité (migrations, mobilité touristique, résidentielle, quotidienne, etc.) et hybrident les approches dans des formes inédites de dialogue qui s’avèrent nécessaires pour saisir une réalité complexe (Ortar et al., 2018).

Des approches quantitatives aux méthodes compréhensives d'inspirations diverses (constructivisme, phénoménologie, ethnométhodologie, interactionnisme symbolique, pragmatisme, etc.), les recherches en cours révèlent la diversité des postures théoriques et épistémologiques, des cadres méthodologiques et plus largement des conceptions de la mobilité spatiale. Ces différences induisent une diversité des manières dont les chercheurs abordent les questions de mobilité, en s'intéressant au rôle organisateur des flux, à la socialisation à et dans la mobilité, aux expériences du mouvement et de l'immobilité, à la construction des modes d'habiter et des territoires, à la production des espaces publics et des formes d'urbanité, aux changements de pratiques et à la question de la transition énergétique, etc.

Paradoxalement, alors que les études sur la mobilité spatiale prospèrent, les réflexions épistémologiques sur les théories et méthodes employées demeurent finalement peu nombreuses (Vincent-Geslin et al., 2019). Le 16ème colloque du GT Mobilités Spatiales, Fluidité Sociale (MSFS), intitulé « Mobilités spatiales, méthodologies de collecte, d'analyse et de traitement » organisés les 8 et 9 novembre 2018 à Tours, visait à combler ce manque. À travers l'analyse et l'explicitation de leurs démarches et des appareillages méthodologiques, il s'agissait de réinterroger les cadres théoriques et épistémologiques dans lesquels les chercheurs inscrivent leurs recherches. En reprenant les termes de S. Duchesne (2017), alors que dans les publications "les sections de méthodes montrent ordinairement l'échafaudage qui a permis d'aboutir à des résultats, nous cherchons plutôt à rendre compte de la construction de l'échafaudage". Au-delà d'une simple description et d'une approche technique des méthodes employées, les chercheurs étaient encouragés à expliciter leurs choix, leurs démarches ou encore leurs outils et la manière dont ceux-ci s'inscrivent dans leur recherche. Ce colloque a donné lieu à une quarantaine de communications. Il a permis de dégager quelques enjeux et principes de la dynamique méthodologique qui traverse et structure le champ des mobilités. Le dossier présenté ci-dessous comporte une partie des contributions à ce colloque mais il a pour vocation d'accueillir d'autres textes à même de nourrir l'objectif de réflexivité, conjointement théorique et méthodologique, des chercheurs travaillant sur la mobilité. Les premiers textes présentés dans cette traverse permettent d'ores et déjà d'apporter des éléments de réponses à quatre questions théoriques et méthodologiques qui structurent le champ de recherche des mobilités géographiques :

- comment articuler la dimension évènementielle de la mobilité et son inscription dans le temps long de la biographie des individus ?
- comment appréhender l'expérience mobilitaire dans son ensemble, i.e. à la fois les pratiques de déplacement mais également les représentations qui y sont associées ?

- comment concilier ou faire dialoguer les différentes approches théoriques et méthodologiques des chercheurs travaillant sur la mobilité ?
- enfin, comment les nouvelles sources de données, notamment numériques, sur la mobilité, renouvellent-elles les approches méthodologiques, mais aussi théoriques, des chercheurs ?

Saisir la dimension évènementielle de la mobilité et le temps long de la socialisation.

Dégagé de l'analyse quantitative des flux (Orfeuil, 2020), de nombreuses recherches qui se déploient depuis les années 2000 considèrent et interrogent le rapport des individus et des groupes sociaux au mouvement[1]. Soucieux de décrire les pratiques de mobilité, à l'échelle individuelle, elles cherchent à en décrypter les logiques et les sens (Allemand et al., 2005). Posée comme condition et forme de l'action, la mobilité s'inscrit dans une double temporalité : celle de l'événement, i.e des situations pratiques où les acteurs sont à l'épreuve des mobilités (Lussault, 2005), celle de la généalogie au long cours des normes, des apprentissages, des compétences et des appétences qui orientent les pratiques mobilitaires. Les méthodes mises en œuvre aujourd'hui expriment cette tension et visent à démêler cette conjonction des temps. Si la focale est généralement placée sur le temps présent, sur l'actualité du mouvement, des situations et des comportements mobilitaires, les protocoles qualitatifs intègrent pour la majorité d'entre eux une perspective biographique qui vise à resituer la pratique mobilitaire dans la trame longue de l'histoire individuelle. Cette lecture repose sur l'idée que les processus de socialisation, primaires ou secondaires, structurent les pratiques de mobilité : l'accès aux pratiques antérieures permet ainsi d'éclairer les pratiques actuelles. Ainsi, David Sayagh décrit dans cette *Traverse* ses interrogations théoriques et méthodologiques sur la meilleure manière de saisir et rendre compte de socialisations différenciées des adolescents à la pratique de mobilité à vélo. Il montre ensuite comment ces socialisations induisent des pratiques très différentes du vélo à l'adolescence.

Cette lecture biographique repose également sur le fait que les pratiques de mobilité évoluent au gré des contextes et des évènements qui marquent l'histoire de vie, et orientent les logiques d'action. Dans l'explication des pratiques de mobilité, le temps biographique occupe une place centrale. Faute de pouvoir observer de *façon directe* l'évolution des pratiques d'un individu sur un pas de temps suffisamment long, à l'exception des approches démographiques fondées sur le questionnaire et la transcription matricielle (Imbert et al., 2014), cette perspective longitudinale recourt principalement à la *narration*, au *récit de vie,* et par là-même à l'entretien biographique, devenu omniprésent dans l'étude des mobilités contemporaines. Susciter une parole

rétrospective et réflexive devient le lot commun de bien des méthodologies. Elle s'appuie sur une conception représentationnelle du langage, suivant laquelle la parole permet d'accéder aux pratiques et aux représentations telles qu'elles (se) sont structurées ou modifiées dans la durée. Cette perspective narrative a ouvert de nombreuses conceptualisations en termes de trajectoire, particulièrement abouties dans le champ des mobilités résidentielles ; la notion de trajectoire résidentielle, structurant un très grand nombre de travaux, fait référence par exemple « aux positions résidentielles successivement occupées par les individus et à la manière dont s'enchainent et se redéfinissent ces positions au cours de la vie » (Authier, 2010). Ce prisme biographique, attaché au récit, est également investigué dans le champ des mobilités quotidiennes, autour des notions de SIG biographique (Bailleul et Feildel, 2011) et de trajectoire mobilitaire (Cailly *et al.*, 2020). Dans cette *Traverse*, Joseph Caciari propose à cet égard un état de littérature très précieux de deux courants de recherches, les « Mobility Biography Research » (MBR) et les « Travel Socialization Studies » (TSS) qui analysent les choix de mobilité au fil des trajectoires biographiques et partagent l'objectif de documenter finement les mécanismes d'apprentissage et des changements de conduite en la matière tout au long de la vie.

La centralité des approches biographiques ne fait aucun doute. Celles-ci prennent toutefois des formes différentes et occupent une part variable dans les dispositifs méthodologiques. Il faut reconnaître qu'elles sont la plupart du temps couplées, ou combinées, avec d'autres dispositifs méthodologiques, le volet biographique n'étant qu'un angle, parmi d'autres, de questionnement. Le recours massif au récit et à l'entretien biographique pourrait nourrir une réflexion qui reste pour l'essentiel à mener, concernant le statut accordé au récit, les manières de le recueillir ou de l'interpréter, d'en produire des représentations diverses, et ce, dans l'objectif précis – donc avec ce filtre particulier – de documenter le rapport des individus à la mobilité. On peut faire l'hypothèse qu'il engage une très grande diversité de postures et d'ancrages théoriques, qui concernent autant les conceptions de l'action, que celles des objets traités. En outre, elles s'intègrent dans des appareils théoriques souvent complexe, qui prolongent, corrigent ou complètent la valeur intrinsèque de l'entretien. Sur le modèle de l'enquête 3B, certaines enquêtes évoluent vers des techniques sophistiquées qui visent à renseigner avec une relative précision l'évolution des pratiques dans la durée, ou encore à pratiquer la revisite, c'est-à-dire un entretien répété à quelques années d'intervalle ou encore à combiner des données diachroniques et appréhender la dynamique des pratiques et du vécu à travers un entretien de réactivation (Meissonnier et Tebar, 2019). Dans toutes ces « extensions » données à l'entretien biographique, il s'agit de limiter les effets de l'illusion biographique et de développer une lecture dynamique des pratiques et des représentations mobilitaires. Une autre piste est de croiser l'entretien avec la

mobilité saisie en situation, comme le fait par exemple David Sayagh dans son article.

Approche mob situ et développement des méthodes mobiles.

De nombreux dispositifs d'enquête se fondent aujourd'hui sur l'observation directe des situations de mobilité. Elles se placent dans une démarche qui vise à rapprocher le point de vue de l'observateur de la situation de mobilité telle qu'elle se déploie dans l'expérience ordinaire, en terme d'usage et de vécu. La situation d'enquête prend alors pour cadre la situation de mobilité elle-même. Contrairement à l'entretien semi-directif qui permet d'approcher les phénomènes de mobilité à distance, à partir d'un temps et d'un lieu qualitativement autre, supposé faciliter la réflexivité, la démarche *mob située* (Bailleul et al., 2019a) cherche à investir l'épaisseur des pratiques de mobilité et des situations auxquelles elles donnent lieu, pour mieux en décrire les formes, les usages et les sens. Ces méthodes mobiles ne sont pas nouvelles, que l'on pense aux techniques de dérive ou de marche utilisées aux prémisses de la sociologie urbaine. Elles se démultiplient aujourd'hui (Licoppe, 2020) avec la multiplication des dispositifs de suivis (GPS, traces numériques, captation vidéo et utilisation de lunettes caméra, etc.), des méthodes de parcours commentés, des techniques d'embarquement (Bailleul et al, 2019b) ou encore de shadowing. Ces différentes méthodes ont en commun l'objectivation des parcours empruntés, des éléments de contexte qui caractérisent la ou les situations de déplacement, des usages et pratiques menées au cours du déplacement. Certains protocoles intègrent le recueil d'une parole située qui décrit ou détaille les formes d'agencement et/ou l'expérience du déplacement, sous l'angle du vécu. Parmi ces méthodes mobiles (Buscher et al, 2010), l'émergence des méthodes embarquées ouvrent de nombreuses perspectives aujourd'hui (Bailleul et al, 2019b ; Marchal, 2019). Elles se distinguent du parcours commenté par leur capacité à interroger différentes échelles spatiales et temporelles, quel que soit le mode (vélo, voiture, train ou bus) ou le motif. Elles reposent par ailleurs sur le suivi d'un parcours familier, en situation « naturelle », suivant une logique foncièrement différente du parcours commenté qui recrée une situation de toute pièce. Elles reposent enfin sur le couplage des éléments d'observation et des éléments de discours recueillis sous la forme d'un entretien *in situ* invitant l'enquêté à décrire, justifier ou plus généralement réfléchir aux parcours, dispositifs techniques, usages et environnement qui composent le ou les territoires de sa mobilité. Ces dispositifs d'embarquement expriment en eux-mêmes (voire expérimentent) de nouveaux couplages entre des méthodes habituellement distinctes, si ce n'est opposées : celle de l'observation directe, de la démarche participante ou encore de l'entretien semi ou non directif. Ce faisant, ils tentent de marier des épistémologies différentes et amènent à tisser des liens, au-delà des clivages habituels, entre diverses

approches : interactionnistes, contextualistes ou dispositionnalistes. Au plan technique, ces protocoles embarqués combinent différents outils et prennent des formes variables. Ils méritent sans doute d'être évalués. Ils n'en paraissent pas moins riches de perspectives et soutiennent de nouvelles conceptualisations : ainsi, les notions qui tentent de théoriser l'espace-temps de la mobilité par exemple, sous l'angle de l'habiter et de la territorialité, telles les notions de passage, de territoire circulatoire, ou de territorialité-mobile, s'appuient peu ou prou sur ces dispositifs embarqués. Les méthodes mobiles participent ainsi aux nouvelles manières de voir et d'interroger la mobilité comme objet.

Saisir l'expérience mobilitaire : les mobilités entre pratique et récit.

Un autre élément méthodologique saillant ressort des recherches récentes sur les mobilités spatiales. Il s'agit du couplage, au sein d'un même protocole, de dispositifs d'objectivation des pratiques concrètes (carnet de pratique, questionnaire, enregistrement GPS, observation) et d'éléments discursifs venant qualifier, décrire, justifier, catégoriser, signifier le système de mobilité. Cette articulation somme toute banale entre matériel et idéel, pratiques et représentations, témoigne d'une volonté assez partagée de traiter ces deux dimensions comme structurellement reliées et constitutives de l'expérience mobilitaire. Bien des chercheurs sortent ainsi du dualisme entre pratiques et représentations, se démarquent des postures qui privilégient l'une ou l'autre et portent pour ambition théorique de les conjoindre dans l'analyse pour démêler leur imbrication (Creswell, 2013). Leur construction méthodologique traduit alors une volonté d'objectiver le substrat matériel de la mobilité et de lui donner sens – une intelligibilité – en accédant aux logiques d'action au sens large telles qu'on peut les décrypter à partir des discours. Réciproquement, elle peut procéder du souci de déconstruire les représentations et les imaginaires de la mobilité, au regard de leur ancrage matériel, dans l'objectif d'évaluer leur performativité ou, à l'inverse, leur dissonance. De façon générale, ce couplage est alimenté par une ambition qui s'étend au-delà et vise à susciter la réflexivité de l'enquêté, à retrouver et co-construire avec lui le sens qu'il donne à ses mobilités en le « confrontant » à ses pratiques concrètes. Cette construction de la relation d'enquête comme moment de réflexivité, c'est-à-dire d'auto-compréhension et d'énonciation, par l'enquêté lui-même, des logiques qui guident ses pratiques concrètes, est particulièrement présente dans les dispositifs méthodologiques, de plus en plus nombreux, qui recourent à la *réactivation*. La procédure de réactivation définit de manière générique une procédure d'enquête dans lequel une deuxième entrevue est sollicitée pour

compléter la première phase d'enquête (Bailleul, Feildel, 2011). Elle s'opère à l'issue d'un premier entretien ou d'un autre type d'investigation, généralement à partir d'un premier traitement qui permet à l'individu de réagir et de compléter, corriger, approfondir le sens qu'il donne aux pratiques investiguées : approfondissement d'un entretien embarqué, réaction à partir d'un enregistrement vidéo, d'une trace GPS ou d'une cartographie des espaces de vie, par exemple). Comme l'indiquent Bailleul et Feildel, en provoquant cette épreuve réflexive, il s'agit de maîtriser en partie les effets d'illusion biographique (Bourdieu, 1986) et d'augmenter le contrôle réflexif de l'action, « autrement dit le système qui permet (à l'individu) d'expliquer à soi et aux autres pourquoi il agit de la sorte » (2011, p. 37). Dans les faits, l'entretien de réactivation s'apparente à une épreuve de réalité (Martouzet et al., 2010). Il vise à mobiliser la capacité réflexive de l'enquêté pour approfondir le sens qu'il accorde à ses pratiques de mobilités (Bailleul et Feildel 2011). Pour ce faire, il confronte l'enquêté à des éléments d'objectivation concret de ses pratiques mobilitaires, dans l'objectif d'approfondir son vécu, et au-delà, élargir son champ de conscience et sa mise en intelligibilité. Dans le dossier présenté ici, Matthieu Adam et son équipe exposent ainsi un protocole de recherche composite : à partir d'un enregistrement GPS et d'une captation vidéo du parcours des cyclistes, ils proposent un entretien de réactivation qui « vise à favoriser une parole rendant compte des ressentis au plus près de l'expérience vécue ». Sur un plan général, le recours croissant aux dispositifs de réactivation exprime ce double souci de tenir ensemble pratique et récit, et d'approfondir la compréhension des logiques d'action à partir d'une auto-compréhension du réel, en maîtrisant les biais du récit biographique. Cette perspective, particulièrement riche pour l'analyse de l'expérience mobilitaire, justifierait que les procédures de réactivation, expérimentées dans diverses enquêtes, soient comparées, analysées, et pourquoi pas théorisées.

Faire dialoguer des cadres théoriques et méthodologiques différents.

Compilation et hybridation des méthodes.

Comme dans la recherche de Mathieu Adam et de son équipe évoquée ci-dessus qui combine trois outils méthodologiques – l'analyse d'images mobiles issues de caméras embarquées, de traces GPS et l'entretien de réactivation – la majorité des travaux présentés dans cette *Traverse* se caractérise par une hybridation des méthodes utilisées : l'entretien semi-directif, l'observation et l'expérimentation par le chercheur des trajets des enquêtés pour David Sayagh, l'enregistrement GPS, l'entretien semi-directif et le parcours commenté pour l'équipe de Sandrine

Depeau. Ces recherches démontrent amplement l'intérêt scientifique de l'hybridation des méthodes, et avec elle, de la créativité (Vincent-Geslin, 2019) pour saisir un objet aussi complexe que la mobilité. Elles montrent également que la combinaison de ces méthodes entretient un lien étroit avec la mobilisation de cadres théoriques différents – à l'image de la recherche de David Sayagh qui s'appuie à la fois sur le concept de capabilités d'A. Sen, sur celui de motilité de V. Kaufmann et sur celui des dispositions de B. Lahire – mais aussi que cette combinaison suppose la maîtrise de méthodologies différentes, issues souvent de disciplines différentes, qui ne va pas de soi.

L'interdisciplinarité comme chantier.

Cette capacité à mobiliser conjointement des méthodes issues de cadres théoriques et disciplinaires divers est souvent permise par la mise en place d'équipe pluridisciplinaire, à l'image de la recherche de Mathieu Adam et de son équipe qui réunit anthropologues et aménageurs, ou de celle de Sandrine Depeau qui réunit géographes, psychologues et informaticiens. Le champ de recherche sur les mobilités spatiales est ainsi constitué depuis ses débuts par des chercheurs de différentes disciplines : sociologie, géographie, psychologie, aménagement, sciences politiques, informatique, etc. Ces différents ancrages disciplinaires induisent des manières différentes de théoriser la mobilité spatiale, mais également des méthodes d'enquête diverses. Le champ de recherche sur la mobilité se caractérise également par de nombreux exemples de collaborations entre chercheurs de disciplines différentes à l'échelle nationale et internationale (Ramadier et al, 2007 ; Depeau et al, 2017 ; Berroir et al, 2017 ; Ortar et al, 2015). Il a également été marqué par des transferts entre disciplines au niveau méthodologique qui ont eu des effets très importants sur la production de connaissances : la reprise par des démographes, sur des échantillons plus importants, de l'approche biographique des mobilités pratiquée depuis longtemps par les anthropologues avec les récits de vie, a par exemple grandement contribué à une meilleure compréhension de la mobilité résidentielle (Dureau, 2020). Cette pratique de l'interdisciplinarité pose néanmoins un certain nombre de questions, car s'appuyer sur les cadres théoriques et méthodologiques de sa discipline tout en s'ouvrant à ceux d'autres disciplines n'est pas toujours aisé, notamment pour les jeunes chercheurs. Comment prendre le temps de s'acculturer aux enjeux scientifiques d'autres disciplines, dans un contexte de « course à l'excellence » poussant les chercheurs à publier le plus rapidement possible et donc à s'appuyer sur les savoirs qu'ils maîtrisent le mieux ?

Données numériques : renouvellement des méthodes et nouvelles perspectives théoriques.

L'essor du numérique, la miniaturisation et la diffusion des nouvelles technologies, amène à explorer et à intégrer dans les protocoles méthodologiques d'autres modes de capture (photographie, vidéo, jeux, tablette, etc) et à produire de nouveaux types de données (Licoppe, 2016), issues notamment du Big data (Ermans et al., 2019). Qu'apportent ces nouvelles technologies ? Comment renouvellent-elles les pratiques d'enquête ? Relèvent-elles du mirage technologique ou constituent-elles une opportunité pour renouveler la construction des savoirs sur les mobilités ? D'une très grande acuité, ces questions restent aujourd'hui largement ouvertes. Le numérique devient un champ d'expérimentation, pour ne pas dire un front méthodologique, riche de promesses mais encore très complexe à apprécier dans sa mise en œuvre, ses implications et ses apports. Ainsi, les collectes et l'usage de données produites à partir de capteurs de géolocalisation (GPS, GMS, autres) se multiplient sans que la diversité des protocoles, des traitements et des finalités ne soit toujours parfaitement balisée. Ces techniques de collecte posent des questions inédites : quel sens accorde-t-on à ces enregistrements ? Que donnent-elles à voir et à connaître des mobilités ? Comment procéder à l'enrichissement de données spatio-temporelles *a priori* muettes ou faiblement enrichies ? Comment les associer ou les confronter à d'autres matériaux ? Dans les faits, la richesse de l'information collectée dans l'enregistrement d'une trace et sa mise en dialogue dans le cadre de protocoles composites rendent possible un large spectre d'usages qualitatifs et/ou quantitatifs qui restent pour l'essentiel à construire. Cette mise en lien est encore fragile et insuffisamment exploitée/discutée, tant dans la phase de production des données que dans la phase de traitements et analyses. Quelques travaux récents cependant, notamment sur l'usage du GPS, font état d'expériences ou apportent des réflexions méthodologiques très stimulantes (Gwiadsinski et Devron, 2014 ; Feildel, 2014 ; Depeau et Quesseveur, 2014 ; Cailly 2019a). Un état des recherches dans la littérature francophone montrerait sans doute que l'enregistrement GPS, s'il soulève des problèmes méthodologiques communs (modalité et fiabilité du recueil, formes et valeurs des traitements, protection des données, etc.) s'inscrit dans des dispositifs méthodologiques extrêmement divers quant aux questions posées, aux données produites, aux démarches (quantitatives et/ou qualitatives). Ce dossier rend compte de deux recherches qui intègrent l'usage du GPS au sein de dispositifs, certes composites, mais foncièrement différents. La première s'intéresse au rapport des cyclistes aux parcours et aménagements cyclables (Adam et al., 2020). L'enregistrement GPS, associé à un enregistrement vidéo, permet d'appréhender les parcours de l'enquêté, et

constitue le support d'un entretien de réactivation qui se donne pour objectif d'explorer la pratique et le vécu des cyclistes. La technologie numérique permet donc au chercheur d'embarquer virtuellement et d'approcher par ce double artefact l'expérience mobilitaire, laquelle est interrogée en profondeur sous forme d'un entretien. La deuxième recherche vise à appréhender la mobilité des enfants : elle donne au GPS une place plus centrale encore puisque l'enregistrement GPS (des parents et des enfants) permet de capter une trace physique qui est complétée et enrichie par des éléments de discours et des éléments sensibles tout au long d'une chaine de collecte, à l'issue d'un entretien semi-directif puis d'un parcours commenté. Les questions posées par le recours à ces nouveaux outils ne sont pas simplement d'ordre méthodologique. Nous devons reconnaître que la possibilité de « tracer » les individus dans leurs mobilités, avec une continuité et une précision spatio-temporelle inégalée, participe quelque peu à modifier le regard porté sur les espaces-temps de la mobilité. Elle permet de considérer davantage la mobilité spatiale comme *mouvement*, c'est-à-dire sous l'angle de l'expérience concrète du déplacement, de son séquencement et, par extension, des formes d'inscriptions territoriales et d'appropriation auxquelles elle donne lieu (Cailly, 2019b). Sans surprise, dans de nombreuses recherches, l'innovation méthodologique qu'autorise le numérique fait écho tout autant qu'elle soutient l'émergence de nouvelles notions et éléments de théorisation. L'enregistrement GPS nourrit tour à tour des réflexions sur *l'habitabilité du déplacement* (dont la cyclabilité est une déclinaison), sur la ou les *territorialités-mobiles* issues de la mobilité (Fourny et Cailly, 2019) ou encore, et sans prétendre à l'exhaustivité, sur la notion de *trace* qui, conjuguée au pluriel dans ce dossier, définie une nouvelle construction méthodologique, un nouvel objet, et au-delà, un regard et prisme interprétatif inédits portés sur la mobilité.

Ces considérations ouvrent un certain nombre de questions et attestent que les méthodes sont essentielles à la construction d'un champ scientifique. De ce fait, à partir des théories auxquelles elles sont connectées et des objets qu'elles prétendent décrire, nous devons leur accorder une vraie place dans la discussion et la valorisation scientifique. Elles doivent être analysées dans leurs présupposés, leurs modalités et enjeux de mise en œuvre, dans leurs implications aussi, puisqu'elles participent à la construction des objets scientifiques et à leurs dynamiques d'évolution. À l'appui de dossiers précédents (Gwiazdzinski et Devron, 2014 ; Vincent-Geslin, 2019) et d'un ouvrage récent (Meissonier *et al*., 2020), cette *Traverse* poursuit l'objectif de contribuer à l'avancement de ces réflexions méthodologiques. La réflexion épistémologique est une étape nécessaire à la définition d'une politique des méthodes qui conditionne toute construction scientifique.