



**HAL**  
open science

## L'accessibilité socio-cognitive

Thierry Ramadier

► **To cite this version:**

Thierry Ramadier. L'accessibilité socio-cognitive. Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail "Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale" de l'AISLF, Mar 2011, Grenoble, France. halshs-00626536

**HAL Id: halshs-00626536**

**<https://shs.hal.science/halshs-00626536>**

Submitted on 26 Sep 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

COMMUNICATION AU COLLOQUE MOBILITES SPATIALES ET FLUIDITES SOCIALES 2011 :  
**Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions**

Grenoble, 24 et 25 mars 2011

11ème colloque du groupe de travail « Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale »  
de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF)

**L'ACCESSIBILITE SOCIO-COGNITIVE**

*Thierry Ramadier*  
*Laboratoire Image, Ville, Environnement ; ERL 7230 CNRS / UDS*  
*thierry.ramadier@live-cnrs.unistra.fr*

## **L'ACCESSIBILITE SOCIO-COGNITIVE<sup>1</sup>**

*Thierry Ramadier*

*Laboratoire Image, Ville, Environnement ; ERL 7230 CNRS / UDS  
thierry.ramadier@live-cnrs.unistra.fr*

*Sous peine de s'y sentir déplacé, ceux qui  
pénètrent dans un espace doivent remplir les  
conditions qu'il exige tacitement de ses  
occupants.*

*Pierre Bourdieu  
La misère du monde*

### **Introduction**

En matière de mobilité géographique, qu'elle soit quotidienne ou non, le concept d'accessibilité est central en géographie humaine. Sa définition est énoncée soit à partir de l'offre de mobilité (Levy et Lussault, 2003) soit à partir du coût du déplacement nécessaire pour atteindre un lieu ou d'autres objets : personnes, message, service, etc. (Brunet et al, 1992). Outre la géographie, l'accessibilité est également utilisée dans d'autres disciplines, comme par exemple la sociologie lorsqu'elle s'interroge sur la mobilité sociale, ou encore la psychologie lorsqu'elle s'interroge sur le niveau de conscience d'un comportement, d'une connaissance ou d'une émotion. Ainsi, que l'on se réfère à la première topique freudienne conscient/subconscient/inconscient (Freud, 1900), à l'espace social (Bourdieu, 1979) ou à l'espace géographique, la notion d'accessibilité est une question d'espace. La difficulté des recherches repose alors sur la compréhension des articulations entre des espaces de nature très différentes. Un second point rassemble ces disciplines : l'accessibilité n'est pas une question d'intentionnalité de la part de l'individu qui cherche à atteindre l'objet visé. On verra toutefois que les derniers développements économétriques, faisant intervenir la notion de potentialité, tend à déroger à cette caractéristique. Troisième point commun, qui découle du précédent, l'accessibilité n'est pas une propriété en soi de l'objet étudié : elle dépend toujours du contexte dans lequel cet objet se situe (les liaisons matérielles, sociales ou logiques existantes avec les autres objets, les autres liaisons entre les autres objets, le type de liaisons acceptées par un groupe social donné). Pour le dire autrement, l'accessibilité renvoie à une position relative de l'objet et non à sa localisation absolue dans l'espace en question. Ainsi, par exemple, dans le cadre de la géographie, un quartier n'est pas uniquement plus accessible qu'un autre parce qu'il y a plus de voies qui convergent vers lui, mais parce qu'un plus grand nombre d'autres quartiers peuvent être joints par certains modes de transport, dans un certain temps, et pour un certain type d'individus. Autrement dit, l'accessibilité est une question de connectivité, cette dernière étant elle-même définie différemment selon les intérêts que l'on porte à l'objet dans le type d'espace étudié (le centre-ville depuis un village péri-urbain peut tout à fait être jugé comme accessible en transport en commun par un agriculteur qui ne le fréquente qu'occasionnellement, alors qu'il

---

<sup>1</sup> Les dernières étapes de la construction de cette notion ont été effectuées dans le cadre du projet ECDESUP (l'Evaluation, le Choix et la Décision dans l'usage des ESpaces Urbains et Péri-urbains) dirigé par Pierre Frankhauser (Laboratoire THéMA UMR), un projet financé par le programme blanc de l'ANR-2009.

sera jugé inaccessible, ou peu accessible avec ce même mode de transport, par un salarié travaillant dans les quartiers centraux, qui lui recherche une offre de transport cadencée pour se rendre sur son lieu de travail).

Si le sens commun associe la notion d'accessibilité à celle d'effort (quel que soit la nature de ce dernier), généralement synonyme d'un degré de facilité (« c'est facile - pas facile - d'accès »), nous verrons dans un premier temps que l'évolution du concept d'accessibilité dans le champ du handicap permettra de constater que sa conception passe progressivement d'une approche physicaliste (l'infirmité) à une approche normative (la situation de handicap) dès lors que l'on a pu envisager que le « manque » ne reposait pas simplement sur l'organe et sa fonction, mais également sur la place de l'individu dans la société. Le détour par le handicap est l'illustration d'une conception de l'accessibilité qui introduit progressivement d'autres dimensions que celle d'effort, de coût ou de facilité d'ordre matériel et/ou psychologique. Dans un second temps nous développerons la notion d'accessibilité socio-cognitive à partir des évolutions énoncées de la notion d'accessibilité tant en géographie que dans le champ de la santé. Nous partirons de l'individu comme sujet social mais également, afin d'éviter les ornières d'une conceptualisation à partir d'un potentiel, nous ferons référence à la facilité de lecture de l'espace géographique (lisibilité sociale), une situation socio-cognitive du rapport à l'espace. Enfin nous conserverons ce qui nous semble essentiel dans le concept d'accessibilité tel que l'ont formulé les géographes, à savoir que l'accessibilité, même socio-cognitive parce qu'appliquée à la relation que l'individu entretient avec l'espace géographique, peut conserver ses spécificités, c'est-à-dire d'une part rester en dehors de toute intentionnalité individuelle, et d'autre part différencier (relativement) les lieux entre eux.

## **1. Accessibilité géographique et handicap : transition vers l'accessibilité socio-cognitive de l'espace**

L'accessibilité à l'espace étudiée à partir du handicap montre que trois mouvements se sont opérés au fil des années dès lors que l'on inclue la situation de l'individu dans la notion d'accessibilité à l'espace géographique. Ces trois visions de l'accessibilité montrent que ce sont les normes et les valeurs associées au handicap qui ont fait évoluer la représentation et la mise en acte d'une amélioration de l'accessibilité pour cette population spécifique. En revanche, toutes ces conceptions reposent sur un même socle : lutter contre l'exclusion sociale des personnes atteint d'un handicap.

### *1.1. De l'infirmité au handicap : émergence progressive de la dimension sociologique*

Le premier mouvement, jusqu'à la première guerre mondiale, repose sur l'idée que l'amélioration de l'accessibilité à l'environnement bâti passe par la compensation de « l'infirmité », de sorte que la personne handicapée doit s'adapter aux contraintes sociales et non l'inverse. Ici l'individu doit être « normalisé » parce que ce sont les normes d'intégrité physique ou mentale des handicapés qui sont considérées comme étant en jeu.

Le second mouvement, qui apparaît à la sortie de la première guerre mondiale mais qui s'intensifie vers la fin des années 50 avec le renforcement de l'État providence, repose sur l'idée inverse. Les prémisses d'une nouvelle manière de considérer l'altération de l'intégrité physique reposent toutefois sur l'accroissement des accidents du travail liés, à la fin du 19ème siècle, au développement de la production industrielle. Puis les mutilés de la première guerre mondiale contribuent à renforcer l'évolution des conceptions en cours. En effet, dans les deux cas, les maux subis par la personne ne sont plus considérés comme étant d'origine divine ou individuelle, mais comme étant d'origine sociale (Winance, 2004). De « l'infirmité », nous passons progressivement à la notion de « handicap », ce dernier étant défini cette fois comme un écart par rapport aux normes d'intégration sociales (et non

plus d'intégrité physique). Autrement dit, la notion de handicap tend à reporter les problèmes à résoudre sur les facteurs environnementaux, qu'ils soient physiques ou sociaux. Ainsi, la notion d'accessibilité spatiale prend toute sa place dès lors que l'handicapé est perçu comme étant une personne à qui il « manque » avant tout une place dans la société. Notons d'ailleurs que « ce sont les difficultés de déplacement dans l'environnement extérieur qui sont les plus fréquentes » (Chanut et Michaudon, 2004, p.1), comparées aux difficultés rencontrées dans le logement. En 2004, ces difficultés de déplacement dans l'espace public concernent 5.5 millions d'adultes français (Chanut et Michaudon, 2004).

A ces évolutions conceptuelles vers la notion de handicap, se combine une reconfiguration des disciplines impliquées dans cette problématique. Le handicap est progressivement considéré comme une spécificité d'une minorité d'individus que le reste de la population doit pouvoir reconnaître afin de respecter le principe juridique d'égalité des chances développé avec le renforcement de l'État providence (Ewald, 1986). Cette évolution contribue à l'émergence de multiples formes de handicap, et par conséquent d'une accessibilité au sens large.

L'intégration de la notion d'accessibilité dans la conception du handicap mène toutefois à une situation paradoxale : alors que l'exclusion sociale est maintenant envisageable comme étant en partie liée à l'exclusion spatiale, l'accessibilité, même quand elle est de type géographique, n'est considérée que dans sa dimension physique. Autrement dit, sa dimension sociale reste généralement occultée. En effet, la personne handicapée reste une personne qui n'est pas « normale » (première approche centrée sur l'intégrité physique de la personne), même si ce n'est plus sur ses attributs que reposent les problèmes d'accessibilité à résoudre, mais bien sur ceux de l'environnement au sens large (seconde approche centrée sur l'intégrité sociale). Autrement dit, porteuse de stigmates (Goffman, 1975), la personne handicapée ne peut avoir accès à tous les espaces de la vie quotidienne que si l'on fait « comme si » ces stigmates n'existaient pas (Winance, 2004), et cela non plus en « réparant » uniquement le corps mais en adaptant l'espace géographique de sorte à améliorer l'accessibilité physique des lieux. On comprend ici que si l'on résout physiquement le problème, on ne le résout pas nécessairement d'un point de vue social. En effet, ce n'est pas parce que l'accessibilité physique devient possible que toutes les conditions sociales sont réunies pour que l'individu puisse fréquenter un lieu.

### *1.2. La dimension normative de l'accessibilité*

La dernière évolution, qui apparaît à partir des années 80, repose sur la notion de situation de handicap, pour tenter de pallier au paradoxe entre l'effacement du stigmate par l'ajustement de l'environnement et son maintien par les différences quant aux normes sociales qui existent et perdurent entre le « normal » et le « handicap. » En effet, jusqu'alors, si le handicap reste un stigmate, qui établit un écart (négatif) entre l'attribut perçu d'une personne et l'attribut attendu (stéréotype) de cette personne (Goffman, 1975), c'est essentiellement parce que l'interaction sociale est accompagnée d'ambivalence. Cette ambivalence s'opère aux deux bouts de l'interaction sociale : d'une part entre le fait d'affirmer être comme tout le monde et le fait d'être différent pour la personne handicapée ; et d'autre part parce que les personnes non handicapées les intègrent toujours socialement (dans le groupe des personnes « normales ») comme des personnes handicapées (c'est-à-dire appartenant au groupe des personnes à l'écart de la norme). Autrement dit, ce n'est plus sur l'environnement que reposent les difficultés mais sur « la situation de handicap », c'est-à-dire sur la relation conjointe entre la personne et son environnement. En mettant l'accent sur la situation de handicap, les chercheurs ont alors développé d'autres concepts pour s'affranchir du caractère restrictif que pose la notion d'accessibilité. Fänger & Iwarsson (2003) proposent la notion « d'utilisabilité » pour inclure le confort d'usage que permet l'environnement auprès des personnes, ici handicapées. Cette notion est proche des recherches développées sur la « congruence environnementale » en psychologie environnementale (Wicker, 1973 ;

Stockols, 1978 ; Michelson, 1976, 1980). D'autres chercheurs, comme Stark et al. (2007) développent la notion de réceptivité pour considérer les dimensions sociales qui font obstacle ou au contraire facilitent les activités et la participation des personnes handicapées (attitudes normatives, dépréciation face aux stigmates).

Bien que ce soit une approche conceptuelle de type interactionniste, et on en verra les limites ultérieurement, qui a permis d'aborder le handicap comme une différence relative, et non plus comme une différence absolue, l'évolution de cette problématique de recherche montre à quel point la notion d'accessibilité, même restreinte à sa dimension géographique, ne peut pas se limiter à des caractéristiques physiques et/ou individuelle. La dimension sociale du rapport à l'espace des individus est aussi importante, tout comme les catégories de pensée, c'est-à-dire la dimension socio-cognitive. Si nous pouvons constater une évolution dans ce sens pour les problèmes de société liés au handicap, peut-on toutefois retrouver des aspects normatifs qui seraient liés à l'accessibilité géographique en dehors du handicap ?

## **2. L'accessibilité socio-cognitive de l'espace géographique**

Suite à ces deux grandes familles d'acception de l'accessibilité, il semble que plusieurs limites conceptuelles restent à franchir. Tout d'abord, en géographie parler d'accès renvoie au fonctionnement *de*, et non *avec* l'espace. Ce cloisonnement de l'espace géographique pour en faire un objet en soi introduit des distinctions entre accessibilité et pratique (cette dernière renvoyant aussi à l'attractivité) qui n'ont d'intérêt opératoire qu'en termes de gestion de l'espace. La dimension compréhensive ou explicative reste bien souvent secondaire. Ainsi, de la sorte, les modèles conceptuels n'arrivent pas à dépasser le fait que l'on ait besoin de connaître, d'un côté les pratiques spatiales des individus pour mesurer l'accessibilité d'un lieu, et de l'autre l'accessibilité du lieu pour comprendre les pratiques spatiales. Ceci explique ici les deux bifurcations théoriques qui ont été développées : soit on envisage que ce sont les attributs fonctionnels de l'espace géographique (potentialité) qui sont déterminants, lorsque l'analyse est strictement spatiale, soit on considère que c'est l'intention, à l'échelle individuelle, dès lors que le facteur humain est explicitement considéré. Dans le premier cas c'est le contenu de l'espace qui doit être modifié, dans le second cas ce sont les opinions, les croyances et les attitudes des personnes qui doivent changer pour qu'évolue l'accessibilité géographique d'un lieu. Pour se limiter cette fois au second cas de figure, ce qui fait défaut dans l'approche économétrique ou dans celle se référant à la contrainte spatio-temporelle, c'est que l'individu est supposé connaître l'ensemble des possibles pour que le chercheur puisse mesurer l'accessibilité. Dès lors, le chercheur n'interroge à aucun moment, ni les conditions de possibilité ni les conditions de production relatives à l'accessibilité d'un lieu. Il interroge, au mieux, les conditions de fonctionnement, notamment à partir des possibilités (les contraintes) et des productions effectives (les comportements moteurs).

En mettant l'accent à la fois sur son caractère normatif et sur la situation, l'accessibilité depuis le handicap permet d'une part de sortir des ornières relatives aux intentions individuelles (et de conserver une dimension capitale de l'accessibilité géographique), et d'autre part d'éviter de maintenir conceptuellement séparées l'accessibilité géographique et les pratiques spatiales. En effet, ce qui compte dans la situation de handicap, c'est la relation au milieu physique et social de la personne, et non plus d'un côté les attributs de l'environnement physique et de l'autre ceux de la personne, ces deux objets étant considérés dans le second cas comme étant en interaction. Cependant, conjuguer normativité et situation dans la compréhension de l'accessibilité en générale, et de l'accessibilité géographique en particulier, suppose que les normes et les situations ne sont pas chaque fois découvertes par la personne, mais quelles sont intériorisées par celle-ci. En d'autres mots, normes et situation renvoient à des dispositions socialement construites, les

unes étant plutôt relatives aux rapports sociaux (normes), les autres aux rapports à l'espace géographique (situations). C'est de cette manière qu'il est alors possible de mettre l'individu au centre de la question de l'accessibilité géographique sans pour autant mobiliser le modèle de l'individu rationnel, conscient de ses préférences et opérant des choix en fonctions de ces dernières, ceci en vue de servir consciemment et au mieux ses intérêts personnels.

### *2.1. De la lisibilité physique, comportementale et sociale de l'espace à l'accessibilité*

L'accessibilité socio-cognitive à l'espace géographique conserve des liens étroits avec la question de la facilité dans le rapport de l'individu à l'espace. Le degré de facilité correspond finalement, dans ce type de rapport, à une distance entre le sujet (l'individu) et l'objet (un lieu). Cette distance n'étant plus métrique, son unité de mesure reste toutefois à définir<sup>2</sup>. Mais on peut d'ores et déjà dire que la facilité renvoie ici à l'aisance avec laquelle l'individu peut, soit projeter sa présence sur les lieux, soit se faire une image de ce lieu (ses caractéristiques physiques et sociales, sa localisation, etc.), soit se faire une idée des règles sociales associées à ce lieu (ce qu'on peut y faire et comment, qui y fait quoi, etc.) ; toutes ces dimensions n'étant ni exhaustives ni antagoniques les unes avec les autres. Bref, la facilité renvoie, comme l'avait déjà proposé Lynch (1960) à la représentation que l'on se fait de l'espace, et plus précisément à sa lisibilité. Si Kevin Lynch attribue la lisibilité d'un lieu à ses caractéristiques physiques et morphologiques, et la définit comme « la facilité avec laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent » (1960, p.3), d'autres définitions que physique de la lisibilité de l'espace géographique ont été formulées. Ainsi, pour Weisman (1981), la lisibilité correspond au degré de facilité avec lequel un individu peut retrouver son chemin au sein d'un environnement bâti donné. Ce concept est alors défini en fonction du système milieu/comportement plutôt que sur les seules caractéristiques physiques du milieu. Toutefois, ce chercheur remarque, au fil de ses investigations, que ce concept reste fortement dépendant de la structure spatiale du milieu. O'Neill (1991) estime que la lisibilité en lien avec les pratiques de cheminement peut tout à fait être mesurée objectivement. Il propose de mesurer la complexité de la structure spatiale en calculant la densité de ses inter-connexions.

A la lisibilité physique s'ajoute donc une lisibilité comportementale de l'espace géographique. Cette dernière est une conception très proche de l'accessibilité telle que les géographes l'ont originellement définie. La différence, et elle est de taille, est que plus la densité des connexions d'un lieu est importante et plus la lisibilité comportementale est faible (c'est moins facile d'atteindre le lieu) alors que l'accessibilité géographique est d'autant plus forte (c'est plus facile d'atteindre le lieu). On retrouve ici les inconvénients d'une acception cloisonnée, et basée sur les interactions d'un point de vue processuel, des attributs spatiaux et individuels du système étudié. En effet, dans la mesure où l'interaction n'est finalement qu'une double détermination (Ramadier, 2010) dont les directions causales s'opposent, il n'est pas étonnant que l'on retrouve des conceptions inversées pour une même situation, dès lors qu'on change de référentiel pour rendre raison d'un processus ou d'un état dans l'analyse du rapport à l'espace géographique des individus<sup>3</sup>.

Une dernière conception de la lisibilité de l'espace géographique cherche à comprendre la plus ou moins grande facilité à se représenter l'espace étudié en évitant les écueils de l'interactionnisme. Cette approche de la lisibilité de l'espace, développé par Ramadier

---

<sup>2</sup> Un exemple de distance socio-spatiale individu/milieu est présentée dans : Ramadier, T. (2009). Capital culturel, lisibilité sociale de l'espace urbain et mobilité quotidienne, In Françoise Dureau et Marie-Antoinette Hily (Eds.), *Les mondes de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, collection Essais, pp. 137-160.

<sup>3</sup> La force de l'approche interactionniste réside d'ailleurs en partie dans le fait qu'elle permet de conserver les spécificités disciplinaires du chercheur tout en lui permettant d'afficher aisément la prise en considération d'autres points de vue disciplinaires, ce qui revient à construire une manière de penser le monde pour légitimer le transfert de connaissances et d'outils. Le risque est donc de prendre l'interaction comme un processus de construction des objets étudiés quand bien même elle ne fait que décrire la situation dans laquelle se trouve ces objets.

(Ramadier et Moser, 1998, Ramadier, 2009), relève cette fois de la lisibilité sociale de l'espace. Définie comme « la facilité avec laquelle un individu utilise les caractéristiques socio-physiques du milieu pour intérioriser un ensemble de significations environnementales lui permettant d'organiser les éléments physiques en un schéma spatial » (Ramadier, 1997), elle tient compte simultanément des dispositions de la personne et de la situation dans laquelle elle se trouve. La représentation de l'espace, et d'autant plus celle de l'espace urbain, est une construction sociale (Jodelet, 1982, Depeau et Ramadier, 2009) dont les conséquences, autant issues de la pratiques différenciée des lieux tout au long de la vie que des différences quant aux significations accordées à l'espace géographique par l'entourage élargi (famille, amis, média, etc.), ainsi que du contrôle symbolique de l'espace par la projection des valeurs de ceux qui ont le pouvoir de le façonner (les décideurs, les aménageurs, les financeurs), font que la lecture de l'espace est plus ou moins aisée pour l'individu, et diffère d'un groupe social à l'autre. C'est précisément cette lisibilité sociale de l'espace qui diversifie les représentations spatiales. Par conséquent, il est plus aisé pour une personne de transposer ses connaissances d'un lieu, ou d'un type de lieu, vers un autre lieu si ce dernier est composé de caractéristiques (physiques, sociales et fonctionnelles) très proche du premier. Autrement dit le degré de facilité dont il est question dans la lisibilité sociale de l'espace est moins dépendant de la durée de l'expérience (familiarité liée au temps) que de schèmes cognitifs, socialement construits, intériorisés par l'individu, et transposable d'un lieu à l'autre (familiarité socio-cognitive).

S'il existe une accessibilité socio-cognitive de l'espace ce n'est pas tant parce qu'il existe des différences entre individus, ou plus exactement entre groupes sociaux, mais des différences entre divers lieux de l'espace pour un même individu. Autrement dit, nous conservons une seconde propriété importante du concept d'accessibilité en géographie (la première étant rappelons-le l'absence d'intentionnalité), à savoir que les différences analysées portent avant tout sur les lieux. Par conséquent, l'accessibilité socio-cognitive repose sur le fait que chaque personne découpe et catégorise l'espace en une multitude de lieux (le lieu étant alors l'unité cognitive de l'espace géographique).

La psychologie cognitive a maintes fois montré que l'espace physique est représenté à partir de la division de l'étendue géographique en unités spatiales (Holding, 1992 ; 1994) hiérarchisées en mémoire (Hirtle et Jonides, 1985). Chaque unité spatiale est associée à un point de référence (Wapner *et al.*, 1981), c'est-à-dire à un élément urbain qui correspond au prototype de l'unité spatiale et la résume tout entière (par exemple la gare est le prototype qui représente l'ensemble du « quartier gare », la tour Eiffel représente Paris symboliquement mais aussi spatialement, etc.). Le modèle théorique du double codage de l'information spatiale (Paivio, 1971) permet d'articuler l'information topologique du point de référence à un ensemble de significations sociales de l'espace. Toutefois, le morcellement spatial (c'est-à-dire le territoire) n'est pas que dans la représentation. Il est aussi matérialisé par ceux qui ont le pouvoir d'intervenir sur l'aménagement de l'espace. Par exemple, les élus tracent des frontières administratives en assignant l'administré à une circonscription à partir de son logement, l'aménageur et l'architecte construisent à partir d'aires urbaines définies selon leurs fonctions, ou les géographes divisent l'espace en fonction de sa composition (les paysages urbains, ...), etc. Ainsi, si l'espace géographique est divisé, la lisibilité (sociale) de chacune des unités spatiales par l'individu n'est probablement pas la même. Telle est l'hypothèse qui permet d'envisager une accessibilité socio-cognitive des lieux (Ramadier, 2010).

## 2.2. *L'accessibilité socio-cognitive en acte*

L'accessibilité socio-cognitive n'est cependant pas qu'une question de représentation de l'espace. Nous avons déjà précisé qu'elle concerne plus globalement le rapport à l'espace.

Or ce dernier est autant constitué de représentations que de pratiques spatiales, ces deux facettes étant indissociables.

Il va sans dire que les pratiques, qu'elles soient spatiales ou non, distinguent les groupes sociaux. Autrement dit, c'est de l'ordre du truisme que de rappeler que les lieux fréquentés sont différents d'un groupe à l'autre. Une abondante littérature sur les ségrégations socio-spatiales l'a décrit et tente d'en comprendre les mécanismes. Ce qui l'est moins, paradoxalement, c'est d'affirmer que cette différenciation réduit le degré de liberté des lieux de destination à l'échelle de l'individu ; car cela suppose d'accepter l'idée qu'un lieu de destination n'est pas qu'un choix individuel ou un choix fonctionnel, mais une décision qui reste aussi sous l'emprise de nos schèmes socio-cognitifs déjà forgés. Or c'est bien de cela qu'il s'agit lorsque nous évoquons le versant pratique de l'accessibilité socio-cognitive : pour un individu donné et pour un ensemble de lieux donnés, la probabilité de fréquenter ces derniers n'est pas égale pour tous les lieux, en raison de la lisibilité sociale et des identités sociales en jeu dans le rapport à l'espace. Ainsi, dans un premier temps, nous pouvons dire, en opérant une triangulation disciplinaire que la mobilité des individus dans l'espace dépend d'une configuration à la fois sociale, cognitive et géographique des pratiques spatiales « telle que celle-ci permette de franchir les frontières fonctionnelles de l'espace géographique en minimisant le franchissement des frontières sociales et cognitives » (Ramadier et al., 2009, p. 90), ce que nous cherchons par ailleurs à appréhender à partir du concept d'*identité de déplacement*, un concept complémentaire à l'identité d'habitation (Feldman, 1990).

L'accessibilité socio-cognitive suppose alors que la mobilité quotidienne des individus soit relativement stable, ce que nous avons déjà pu constater en observant qu'environ 70 % des déplacements hebdomadaires sont des routines spatiales<sup>4</sup>, que l'investigation ait lieu dans l'agglomération de Strasbourg ou dans celle de Québec (Ramadier, 2007). Ainsi, l'accessibilité socio-cognitive obéirait à un principe général de *replacement*, lequel est défini comme « *un déplacement géographique qui aurait pour principe de minimiser la distance socio-spatiale entre le lieu de départ et le lieu de destination, afin de renforcer la familiarité cognitive du lieu de destination* » (Ramadier, 2010, p.81), une familiarité qui, rappelons-le n'est pas dépendante de la durée de l'expérience sur les lieux, mais des schèmes intériorisés pour penser et agir dans l'espace géographique. Ainsi, comme nous le précisons dans la section consacrée à la lisibilité de l'espace, nous sommes ici aussi confrontés à la mesure de distances socio-spatiales qu'il reste à définir. Toutefois, un essai d'analyse des enquêtes ménage-déplacement sur l'agglomération strasbourgeoise nous a permis de tester ce principe de replacement en partant de l'indicateur socio-spatial le plus restrictif qui soit, à savoir la similitude morphologique entre le lieu de départ et le lieu destination d'un déplacement, sachant par ailleurs que les deux lieux doivent faire partie de deux unités spatiales différentes (pour éviter les similitudes socio-spatiales liées à de très faibles distances de déplacement, comme les déplacements à l'intérieur du lieu de résidence par exemple). Ces analyses nous ont montré que le replacement spatial varie fortement selon le motif du déplacement d'une part, et selon le groupe social d'autre part. Néanmoins, en moyenne, environ 20% des déplacements sont des replacements spatiaux (Ramadier, 2010). La différence entre les 70% de routines spatiales déclarées et les 20% de replacements observés nous montre que la mesure de la distance socio-spatiale entre le lieu d'origine et le lieu de destination doit être affinée et moins restrictive que celle utilisée jusqu'alors.

### 3. Conclusion

Si nous devons résumer l'accessibilité socio-cognitive des lieux en employant les termes du modèle économétrique actuellement en vigueur en géographie, nous dirions que cette

---

<sup>4</sup> Alors que, à titre de comparaison, les routines temporelles de mobilités quotidiennes ne représentent qu'un tiers des déplacements hebdomadaires.

forme d'accessibilité repose sur la maximisation de la familiarité cognitive des lieux en s'appuyant sur le principe du remplacement.

Nous avons beaucoup insisté sur le fait que l'accessibilité socio-cognitive s'affranchie de deux notions jusqu'alors très structurantes dans les autres modèles d'accessibilité, à savoir la notion de potentiel et celle de choix.

Concernant le potentiel, qui est une manière relativement déguisée de s'appuyer sur un modèle déterministe classique (en invoquant un déterminant en puissance, et non plus une cause effective), celui-ci est au cœur des modèles paramétriques. Ainsi, l'individu peut être « sensible » ou non aux déterminants potentiels en question. Et dès lors qu'il l'est, il existe un gradient vis-à-vis de cette sensibilité, un gradient qui distingue les individus entre eux ou un même individu dans le temps. L'approche est plus descriptive qu'explicative car la causalité est subordonnée à la probabilité pour conserver la notion de potentiel. En effet, rappelons, avec Thom (1991), que « prédire n'est pas expliquer. » L'accessibilité socio-cognitive s'appuie sur un principe inverse puisque c'est la probabilité d'être « sensible » aux déterminants, sachant par ailleurs que ces derniers sont moins substantiels que relationnel<sup>5</sup>, qui définit l'individu. Ainsi, à l'instar de la physique quantique, les probabilités observées sont cette fois subordonnées à des lois causales (Born, cité par Damour, 2005).

Enfin, l'objectif de l'accessibilité socio-cognitive n'est pas de réfuter catégoriquement les modèles basés sur le choix individuel. Même si cette notion de choix nous paraît scientifiquement suspecte (notamment parce qu'elle n'est jamais définie, du fait qu'elle appartienne à l'idéologie occidentale dominante du moment), cela ne veut pas dire que l'individu perd toute marge de libertés pour penser et agir. En effet, il est, dans bien des situations, obligé de décider (plutôt que de faire des choix) notamment quand il se trouve dans une situation de crise<sup>6</sup>, dans laquelle ses schèmes cognitifs et comportementaux ne sont, par définition, plus opératoires. C'est donc, rappelons-le, la situation, elle-même définie comme la relation entre les caractéristiques des dispositions socio-cognitives intériorisées par l'individu et les dispositions socio-physiques du lieu, qui est déterminante pour comprendre la probabilité que la personne fréquente un lieu donné.

L'intérêt d'analyser les mobilités (résidentielles et quotidienne notamment) à partir de l'accessibilité socio-cognitive repose d'une part sur le fait que le modèle est compatible avec le constat scientifique maintes fois répété des ségrégations socio-spatiales, ceci dans le but d'apporter un nouvel éclairage sur les processus socio-spatiaux à l'œuvre dans cette problématique. Car si le constat de ce phénomène est régulièrement réitéré depuis les premiers travaux de l'École de Chicago, il reste encore difficile à expliquer. D'autre part, il permet d'investiguer autrement que par les préférences le rapport à l'espace des individus. Là encore des nuances doivent être apportées. Car ce n'est pas tant d'évacuer l'idée que l'individu agisse, d'un point de vue phénoménologique, à partir de préférences, mais que ce terme de « préférence » ne s'appuie pas sur une norme auto-construite par l'individu et lui permettant de se comporter en fonction de cette norme parce qu'elle serait au plus proche de ses intérêts matériels et psychologiques. Si, en apparence, l'individu agit en fonction de préférences hiérarchisées, interroger directement ces prédilections c'est rechercher le contenu manifeste des pratiques d'une personne. Ce qui est souvent largement utile pour un mode gestionnaire de l'aménagement. En revanche, il nous semble abusif d'expliquer plus généralement les mobilités spatiales des individus avec un tel modèle dans la mesure où l'on confond, dans ce cas, le contenu manifeste de la pratique avec les processus qui la génère. Ouvrir la « boîte des préférences » nécessite d'investiguer simultanément les structures cognitives (et affectives) et les logiques sociales qui conditionnent ces préférences. Car les

---

<sup>5</sup> Rappelons ici un point essentiel, à savoir que ce ne sont plus des objets qui sont déterminants, mais essentiellement des relations

<sup>6</sup> Notons toutefois qu'étymologiquement « crise » et « décision » relève du pléonasme.

préférences ne sont rien d'autre que des valeurs, c'est-à-dire des constructions sociales, mises, ou au moins projetées, en acte. L'accessibilité socio-cognitive de l'espace géographique permet donc de rechercher les conditions psychologiques et sociologiques des pratiques spatiales. Et en retour, elle permet également de comprendre comment l'espace géographique conditionne les structures psychologiques et sociologiques auquel est soumis chaque individu.

## Bibliographie

- Chanut, J-M., Michaudon, H., 2004, *Difficultés à se déplacer et problème d'accessibilité. Une approche à partir de l'enquête HID*, Etudes et Résultats DRESS, 306, 1-12.
- Damour, T. (2005). Einstein 1905-1955, son approche de la physique, *Séminaire Poincaré « Einstein 1905-2005 »*, 9 avril 2005, Institut Henri Poincaré, Paris, 25 p.
- Depeau, S. ; Ramadier, T., 2011, L'espace en représentation ou comment comprendre la dimension sociale du rapport des individus à l'environnement, *Pratiques Psychologiques*, 17, 65-79.
- Ewald, F., 1986, *L'état providence*, Paris, Grasset.
- Feldman, R. M., 1990, Settlement identity: psychological bonds with home places in a mobile society, *Environment and Behavior*, 22 (2), 183-229.
- Goffman, E., 1975, *Stigmates. Les usages sociaux des handicaps*, Paris, Editions de Minuit
- Hirtle, S. C., Jonides, J., 1985, Evidence of hierarchies in cognitive maps, *Memory and Cognition*, 13 (3), 208-217.
- Holding, C. S., 1994, Further evidence for hierarchical representation of spatial information, *Journal of Environmental Psychology*, 14, 137-147.
- Holding, C. S., 1992, Cluster and reference points in cognitive representations of the environment, *Journal of Environmental Psychology*, 12, 45-55.
- Jodelet, D. 1982, Les représentations socio-spatiales de la ville, In P.H. Derycke (ed.), *Conception de l'espace*, Paris, Université de Paris X, 145-177.
- Lynch, K., 1960, *The image of the city*, Cambridge: Mass., The MIT Press.
- Michelson, W., 1976, *Man and his urban environment: a sociological approach*, Reading, Mass: Addison-Wesley, 2nd ed..
- Michelson, W., 1980, Long and short range criteria for housing choice and environment behavior. *Journal of Social Issues*, 36 (3), 135-149.
- O'Neill, M.J., 1991, Evaluation of conceptual model of architectural legibility, *Environment and Behavior*, 23 (3), 259-284.
- Paivio, A., 1971, *Imagery and verbal processes*, New York, Holt, Rinehart & Winston.
- Ramadier T., 2010, *La géométrie socio-cognitive de la mobilité quotidienne : distinction et continuité spatiale en milieu urbain*, Habilitation à Diriger des Recherches en psychologie, Université de Nîmes, Nîmes, 113 p.
- Ramadier, T., 1997, *Construction cognitive des images de la ville : Evolution de la représentation cognitive de Paris auprès d'étudiants étrangers*, thèse de doctorat, Université René Descartes, 369 p. + annexes.
- Ramadier, T., 2007, Éléments socio-cognitifs sur les lieux de destination de la mobilité quotidienne, In Ramadier, T., Carpentier, S., Depeau, S., Despres, C., Enaux, C., Hamza, K., Fortin, A., Lannoy, P., Martin-Roy, S., *Les mobilités quotidiennes : Représentation et pratiques. Vers l'identité de déplacement*, rapport final du programme ATIP CNRS Jeunes Chercheurs 2005, 241 pages + annexes, p. 51-83.
- Ramadier, T., 2009, Capital culturel, lisibilité sociale de l'espace urbain et mobilité quotidienne, In F. Dureau et M. Hily (Eds.), *Les mondes de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, collection Essais, pp. 137-160. Les mondes de la mobilité

- Ramadier, T., Lannoy, P., Depeau, S., Carpentier, S., Eaux, C. (2009). Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement. Congruence entre espace social, cognitif et géographique, In P. Grandjean (dir.), *Construction identitaire et espace*, Paris, L'harmattan, pp.75-94.
- Ramadier, T., Moser, G., 1998, Social legibility, the cognitive map and urban behaviour, *Journal of Environmental Psychology*. 18 (3), 307-319.
- Stokols, D., 1978, Environmental psychology, *Annual Review of Psychology*, 29, 253-295.
- Thom, R.,1991, *Prédire n'est pas expliquer*, Paris, Eshel.
- Wapner, L. M., Kaplan, B., Ciottono, R., 1981, Self-world relationships in critical environment transition: childhood and beyond. In L. S. Liben, A. H. Patterson & N. Newcombe (Eds.), *Spatial representation and behavior accross the life span*, New-york, Academic press.
- Weisman, J., 1981, Evaluating architectural legibility -way finding in the built environment, *Environment and behavior*, 1981, 13 (2), 189-204.
- Wicker, A. W., 1973, Undermanning theory and research: implications for the study of psychological and behavior effects of excess populations, *Representative Research in Social Psychology*, 4, 185-206.
- Winance, M., 2004, Handicap et normalisation. Analyse des transformations du rapport à la norme dans les institutions et les interactions, *Politix*, 17(66), 201-227.