



HAL
open science

Une approche relationnelle des mobilités quotidiennes

Thierry Ramadier

► **To cite this version:**

Thierry Ramadier. Une approche relationnelle des mobilités quotidiennes. Connaissance des mobilités: entre méthodes classiques et méthodes hybrides, Editions du Cerema., pp.138-158, 2020. halshs-03099306

HAL Id: halshs-03099306

<https://shs.hal.science/halshs-03099306>

Submitted on 17 Sep 2021

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.

Une approche relationnelle des mobilités quotidiennes

Thierry Ramadier, UMR SAGE, CNRS/Université de Strasbourg¹

Ce chapitre cherche à poser quelques éléments méthodologiques d'une approche relationnelle des déplacements géographiques qui seront aussi désignés par mobilité géographique. Dans ce cadre, une méthode est toujours en relation avec un (ou éventuellement plusieurs) modèle(s) théorique(s). Sans ce lien explicite entre la conception ou le point de vue sur un objet et son objectivation par un ensemble d'indicateurs, il nous est difficile de cerner ce que ces derniers nous permettent de comprendre et d'expliquer. Or en matière de déplacement géographique, certains indicateurs sont trop souvent considérés par les chercheurs comme une information qui parle d'elle-même, comme une donnée (au sens du don) qui permettrait de se détacher de toute idéologie quand il s'agit de décrire, de comprendre ou d'expliquer un déplacement. Je pense par exemple au nombre de kilomètre parcouru, qui est souvent pris comme un indicateur « objectif » et allant de soi pour aborder les mobilités, sans se demander ce qu'il objective par le simple fait de faire l'impasse sur les conditions de sa construction. Pour éviter cet écueil, je commencerai donc par poser explicitement une approche relationnelle des mobilités (parmi d'autres possibles et/ou déjà formulées), pour proposer ensuite quatre pré-requis théoriques importants pour sa mise œuvre. Puis seront abordées la description des outils forgés à partir de ces quatre volets ainsi que la procédure de recueil de l'information sur le terrain. Enfin quelques résultats illustreront à la fois la procédure d'analyse et quelques pistes de réflexions sur les dispositions socio-cognitives associées aux déplacements quotidiens en milieu urbain.

La méthodologie pour décrire et comprendre les mobilités quotidiennes qui sera développée dans ce chapitre repose sur une approche structuraliste dont le postulat épistémologique est le suivant : si la restriction de nos déplacements géographiques s'apparente à une véritable atteinte à notre liberté au sens le plus large comme le plus restreint de son acception (car effectivement, l'emprisonnement existe !), il n'en reste pas moins que nos déplacements quotidiens ne sont ni le signe ni le vecteur d'une quelconque liberté qui se définirait à l'échelle individuelle. En effet, enserrées dans un faisceau de significations valorisées (i.e. « positives »), les mobilités seraient plutôt le signe et le vecteur d'une liberté qui se définirait à l'échelle collective et se construirait à l'aune de nos rapports sociaux. Ainsi, ce ne sont pas des contraintes matérielles (un temps de trajet par exemple) ou fonctionnelles (comme une activité professionnelle) qui limitent ou structurent nécessairement nos déplacements, pour faire référence à la rationalité limitée des comportements (Simon, 1957) ou à la *time geography* de Hagerstrand (1975). C'est surtout le fait que la logique de nos différentes positions géographiques se réfère moins à notre libre arbitre et à des actions entièrement raisonnées qu'à des prises de positions pour lesquelles la diversité des possibles est secondaire, voire marginale. Pour le dire autrement, les mobilités géographiques seraient, dans leur grande majorité, moins dépendantes de contraintes qui mettraient en tension des intentions individuelles avec la réalité géographique vécue, que des limites dessinées par notre rapport socialisé à l'espace géographique (Borja et al., 2015) et au temps. En ce sens, les déplacements géographiques seraient effectués par rapport aux autres, à ceux auxquels nous nous identifions, et à leurs déplacements – exemple des populations locales qui évitent les itinéraires des touristes (Petit, 2002) ; par rapport à des situations socio-spatiales – exemple des fréquences de

¹ RAMADIER, T. (2020). Points de méthode d'une approche relationnelle des mobilités quotidienne, In V. Kaufmann, S. Vincent-Geslin, M. Rabaut et J. Meissonnier (dirs.), *Connaissance des mobilités: entre méthodes classiques et méthodes hybrides*, Editions du Cerema, pp.138-158.

sorties en ville qui dépendent de la facilité à « lire » l'espace urbain (Ramadier et Moser, 1998) ; par rapport à des normes sociales – exemple des différences d'accès au volant entre les hommes et les femmes (Démoli, 2017) ; par rapport à l'histoire sociale des lieux et de la personne – exemple des classes sociales populaires qui se rendent plus souvent que les autres classes sociales dans les anciens noyaux villageois de l'agglomération qui ont un passé ouvrier (Ramadier, 2017a) par rapport à des enjeux géopolitiques – exemple des effets de la récente catégorie « mobilité internationale » pour penser les déplacements sur les « migration internationale » (Borja et Ramadier, 2014). Autrement dit, nos décisions ne seraient pas le résultat de la confrontation d'une situation extérieure avec un discernement personnel qui repose sur une intention (autrement dit, un choix), mais serait une prise de position qui inclut déjà la situation, c'est-à-dire les enjeux sociaux, psychologiques et géographiques que la situation contient. Par exemple, il est moins probable que certaines fractions de la population française visitent Stockholm, non parce que le trajet et le séjour sont trop onéreux ou qu'ils manquent de temps, mais parce que les enjeux sociaux de cette destination (notamment la dimension symbolique de ce voyage) sont, à un moment donné et pour ces groupes sociaux, moins importants ou moins valorisant qu'un voyage en Thaïlande. La prise de position ne sera pas essentiellement envisagée ici comme une décision rationnelle guidée par des intérêts émanant de préférences ou de compétences personnelles du moment, mais comme une décision, à la fois en acte et en représentation, émanant de l'histoire socio-géographique de la personne et de son ajustement à la situation du moment. C'est pour cela qu'une approche relationnelle des mobilités s'impose, afin de comprendre leur raison d'être et les manières dont elles se construisent.

Ces prolégomènes théoriques sont importants dans la mesure ils permettent d'envisager les déplacements quotidiens bien plus comme des constructions sociales qui reposent sur la rencontre d'une histoire (trajectoire sociale et géographique de la personne) avec le présent (la situation socio-géographique), que comme un présent personnalisé et projeté dans un futur (le projet)². Certes, décider de se déplacer c'est se projeter ailleurs, c'est envisager d'effectuer une activité ailleurs, mais y-t-il toujours un « projet personnel » (Little, 1983) qui motive ces projections géographiques ? N'est-ce pas là l'utopie portée par « la » mobilité telle que cette dernière est actuellement entendue et dont la version socialisée est cette injonction (Fol, 2010) selon laquelle il faudrait « bouger pour s'en sortir » (Lebreton, 2005). Structurées par un héritage socialisé, les mobilités seront ici envisagées comme dépendantes des capitaux dont dispose la personne (Borja, et *al.*, 2012) et résultant de la facilité avec laquelle la situation leur permet de les activer. Cependant nous limiterons notre présentation de la méthode aux enjeux principalement liés au capital culturel (Ramadier, 2009), mettant ainsi à l'arrière-plan ceux du capital économique, social ou symbolique.

Si les déplacements sont abordés comme des constructions sociales des positions possibles dans l'espace géographique, comment recueillir et analyser les manières de faire, les dispositions qui résultent des capitaux possédés depuis cette approche structurale et relationnelle des mobilités géographiques ? L'analyse des relations entre un lieu de destination et les caractéristiques sociologiques de ceux qui s'y rendent le permet-elle vraiment ? Quatre pré-requis apparaissent nécessaires pour forger des outils permettant de s'affranchir d'une approche basée sur le clivage entre l'espace d'un côté et les personnes de l'autre.

² Dans le sens commun comme dans certains modèles scientifiques, quand le présent est associé à un projet, il est alors plus fortement envisagé comme une potentialité, comme un espace d'actions en puissance, et non plus comme un espace d'action conditionné par la situation.

1. Quatre prérequis pour une méthodologie adaptée à l'approche relationnelle des mobilités géographiques

1.1. Les pratiques font l'espace

Le premier volet consiste à ajuster la conception de l'espace géographique à celle des mobilités. Pour reprendre les catégories de Löw (2015), cela suppose de *se défaire de l'espace géographique absolu pour l'aborder de manière relationnel*. Toujours à l'instar de cet auteur, cela suppose de concevoir l'espace non comme un contenant des pratiques mais comme construit à partir des pratiques et de leurs agencements. Autrement dit, pour une approche méthodologique centrée sur la personne comme « sujet social », *c'est la pratique qui fait l'espace*³. L'autre avantage de cette conception de l'espace géographique, c'est qu'elle est également compatible avec la conception sociologique du temps proposée par Elias (1996) ou, là aussi, le temps *a priori* de la philosophie ou le temps *a posteriori* de l'histoire sont rejetés, pour le concevoir comme une construction sociale configurée par des structures sociales en correspondance avec les perceptions qu'en ont les individus. Autrement dit, là aussi, c'est « la pratique qui fait le temps » (Bourdieu, 1997, p. 299). Dès lors, temps et espace géographique peuvent être abordés de la même manière. Il n'y a pas de différences de nature entre ces deux dimensions, contrairement à ce que postule implicitement la *time geography* (Hagerstrand, 1975), mais des différences socio-cognitives de rapport, que ce soit en actes ou en représentations.

1.2. Le lieu comme position plutôt que comme localisation géographique

Le second volet consiste cette fois à porter une attention sur la manière dont on envisage la relation entre les personnes et les lieux dans l'analyse. Les approches quantitatives tendent à produire soit des statistiques sur des comportements (quantités ou fréquences des déplacements, nombre de kilomètres parcourus, durée moyenne des déplacements, etc., l'ensemble pouvant être également temporalisé : matin, après-midi, nuit, fin de semaine, jours fériés, etc.), mais dans ce cas les informations sur les lieux sont rares ou tout du moins secondaires, soit elles produisent des statistiques sur les lieux (nombre de départs ou d'arrivées, activités effectuées, etc.) et dans ce cas ce sont les caractéristiques de la personne qui deviennent secondaires. Toutefois, depuis que l'analyse désagrégée des pratiques spatiales a supplanté celle des flux, les caractéristiques socio-démographiques des personnes sont plus souvent considérées, mais l'espace est envisagé comme un réceptacle des pratiques. C'est généralement le cas des travaux portant sur l'emploi (Korsu, Wenglenski, 2010). Les recherches liées au handicap, bien qu'elles définissent ce dernier comme une situation (la situation de handicap) et intègre ainsi les pratiques dans la conceptualisation de l'espace géographique, maintiennent néanmoins l'idée que ce dernier est un contenant, les notions proposées

³ Sur ce point, le fait le plus emblématique concerne la définition juridique des zones d'attentes en France, qui sont des espaces physiques sous douane permettant de maintenir des étrangers à la frontière. Ces zones ont été créées en 1992. Or, La loi n° 2003-1119 du 26 novembre 2003 prévoit que la zone d'attente « s'étend, sans qu'il soit besoin de prendre une décision particulière, aux lieux dans lesquels l'étranger doit se rendre soit dans le cadre de la procédure en cours soit en cas de nécessité médicale ». Dans la même logique, la loi n° 2011-672 du 16 juin 2011 ajoute la possibilité de créer, autour d'elles et jusqu'à la frontière la plus proche, une zone d'attente provisoire (26 jours) en cas d'arrivée de 10 personnes au moins.

étant suffisamment évocatrices : « utilisabilité » (Fängler et Iwarsson, 2003) ou « réceptivité » (Stark et al., 2007). *La proposition méthodologique qui suit invite à renverser l'analyse des déplacements et de leurs régularités en retraçant les caractéristiques socio-spatiales des lieux fréquentés par la personne plutôt que de prendre le lieu comme un contenant dans lequel on relève les caractéristiques socio-démographiques des personnes qui le fréquente.* Dès lors, ce n'est plus la localisation géographique d'une ressource (emploi, logement, etc.) qui est considérée mais les catégories spatiales fréquentées. Ces catégories sont définies les unes par rapport aux autres et peuvent être diversement localisées (principe de discontinuité spatiale). En distinguant position et localisation spatiale (Vidal de la Blache, 1902) et en mettant l'accent sur la première, ce n'est plus la co-présence avec un autre individu particulier (par exemple un collègue) ou avec une autre aménité particulière (par exemple un supermarché précis) qui est visée, mais avec des personnes aux caractéristiques sociales, voire socio-spatiales, particulières (une classe sociale du centre-ville par exemple) et des espaces eux aussi catégorisés plutôt que de donner une importance première à leur localisation (les zones d'activité commerciale réparties aux quatre coins de l'agglomération urbaine par exemple). Cette approche est d'autant plus pertinente que les évolutions technologiques et les pratiques spatiales qui y sont associées favorisent ces aspects discontinus et simultanés des espaces géographiques. Ils favorisent également la « co-présence à distance »⁴. Par exemple, les aéroports ont des procédures d'usage et des organisations spatiales similaires quel que soit leur localisation, et constitue ainsi une catégorie spatiale. Mais cette exclusivité spatiale ne doit pas être considérée uniquement d'un point de vue fonctionnel : l'aéroport repose aussi sur une image sociale spécifique de ses usagers (Frétigny, 2013) et par conséquent de ses usages. Ainsi, depuis ce point de vue positionnel, on peut dire que deux cadres dirigeants qui se trouvent au même moment dans deux aéroports de deux métropoles différentes sont en situation de « co-présence à distance » tant que les relations socio-spatiales « ordinaires » sont maintenues dans leur environnement immédiat⁵. Ces deux voyageurs sont dans des situations socio-spatiales plus proches que ne l'est chacun avec un commerçant de l'aéroport avec qui il aurait éventuellement interagit, notamment parce que les positions spatiales (catégories de lieux accessibles), les positions sociales et les pratiques déployées divergent fortement entre voyageurs et commerçants de l'aéroport.

1.3. Comparer les pratiques spatiales entre elles plutôt qu'à des potentialités géographiques

Le troisième préalable consiste à associer des qualités à la fois psycho-sociologiques et socio-spatiales aux fréquences de déplacement relevé. Cette fois, l'objectif consiste à éviter de s'appuyer sur la distinction entre les approches qualitatives et quantitatives, à éviter également l'opposition entre des mesures « objectives » et « subjectives » de l'espace et des pratiques. Le recoupement entre quantitatif/qualitatif et objectif/subjectif n'est d'ailleurs que partiel. Par exemple, l'investigation de corrélations entre la fréquence d'un déplacement et une opinion sur l'espace ou un mode de

⁴ La notion proposée ici de co-présence ne doit pas être comprise au sens de l'approche interactionniste ou phénoménologique qui incluent nécessairement une fréquentation (en lien avec l'immixtion) entre les deux parties. Ici la co-présence inclue également une conception socio-cognitive du rapport à l'espace et non la seule conception géographique ou physique.

⁵ Tout comme chacun de ces voyageurs sont dans des situations socio-spatiales équivalentes dans l'aéroport de départ de l'aller comme dans celui du retour. Pour ne pas confondre cette situation de co-présence à distance (être dans un même lieu ailleurs) avec une situation d'interaction à distance matérialisée par un outil (téléphone, ordinateur, etc.), cette dernière pourrait être qualifiée de « téléprésence » plutôt que de co-présence, car ce qui est mis en avant dans ce cas c'est bien plus l'interaction sociale que la situation socio-spatiale.

déplacement, mesurée quantitativement à partir d'une échelle de Likert⁶, est la manière la plus courante de quantifier des qualités associées aux déplacements. Cependant, conserver ces deux types d'opposition en tête entrave souvent l'approche relationnelle des mobilités géographiques. Concernant la distinction entre subjectif et objectif, ce couple est un obstacle majeur à la construction du premier volet qui consiste, rappelons-le, à éviter d'envisager l'espace géographique en dehors des pratiques : encore une fois, et pour le dire autrement en usant d'un cas extrême afin de bien saisir ce préalable, ce n'est pas parce que quelques humains ont foulé la lune, qu'aller sur la lune est une potentialité qui, en pratique (mais aussi en représentation), a du sens et le même sens pour tout le monde. Par contre, se demander pourquoi certains astronautes plutôt que d'autres ont foulé la lune participe de cette conception selon laquelle l'espace n'est pas une dimension qui serait la même pour tous⁷. Autrement dit, transcender l'opposition entre objectivité et subjectivité géographique, c'est envisager que dans l'espace géographique relationnel (revenons sur terre !), *il n'y a pas de potentialité géographique ni de potentialité comportementale, il n'y a que des différences de pratiques spatiales*⁸. Concernant cette fois la distinction entre approche qualitative et quantitative, comme pour la précédente dichotomie, l'objectif consiste à éviter d'envisager les deux approches comme étant implicitement complémentaires. Car la juxtaposition des approches, typique de la pluridisciplinarité par exemple, empêche la mise en relation des différentes facettes de l'objet étudié (Ramadier, 2004). Au mieux, les facettes étudiées sont des composants disjoints qui interagissent entre eux. Ils sont alors considérés, théoriquement et méthodologiquement, comme une collection de caractéristiques qui, additionnées, forment l'objet (quand l'approche relationnelle envisage de son côté l'objet comme quelque chose de plus que la somme de ses parties). En conséquence, les parties d'un objet sont souvent artificiellement articulées. Soit un « individu particulier » est rapproché d'un « individu statistique », et on opère alors un saut méthodologique qui masque de nombreuses approximations sous couvert de rigueur méthodologique. Soit la procédure méthodologique est qualifiée d'hybride par naturalisation des différences entre les méthodes rapprochées. Cela permet de conserver le caractère intrinsèquement singulier de chaque partie de l'analyse. Par exemple, il y aurait d'un côté les pratiques des personnes qui seraient gouvernées par des préférences et qui expliqueraient les différences inter-individuelles, et de l'autre l'accessibilité spatiale des infrastructures dont « ont besoin » les personnes et qui explique les différences de fréquentation des lieux selon la situation géographique. Le rapprochement des qualités (ici les préférences individuelles) avec les quantités (ici la fréquence de fréquentation) renforce à la fois la séparation des deux et leur mise en contact, ... comme le fait toute frontière finalement ! Et rien n'est dit sur la manière dont l'approche qualitative

⁶ Je précise au passage que ce type d'usage des échelles de Likert est un usage détourné de l'approche méthodologique initiale. La méthode proposée par Likert pour mesurer une attitude repose sur une batterie d'échelles proposée aux enquêtés. On vérifie ensuite qu'elles sont bien corrélées entre elles (plus on répond (dé)favorablement à une échelle et plus on doit répondre (dé)favorablement à une autre pour être en mesure de dire que l'ensemble mesure la même attitude). Or, de nos jours, pour des raisons de commodités procédurales et analytiques, les attitudes et opinions sont fréquemment mesurées à partir d'une seule échelle !

⁷ Pour un exemple plus proche du quotidien, l'approche relationnelle cherchera à comprendre les différences géographiques des déplacements des automobilistes, ou encore les différences de temps moyen de ces déplacements, plutôt que de comprendre pourquoi certaines personnes ne se déplacent pas sur la totalité d'un espace géographique dont les limites sont préalablement définies à partir du temps moyen de déplacement des automobilistes. Dans ce dernier cas de figure, la théorie n'est plus un modèle, elle devient une « donnée » à analyser !

⁸ Sans toutefois réduire les différences de pratiques spatiales uniquement à des différences fonctionnelles de l'espace géographique !

se construit par rapport à l'approche quantitative. Pour transcender tous ces clivages, une solution parmi d'autres consiste à considérer les déplacements géographiques comme des entrelacs socio-cognitifs entre une situation géographique (incluant les outils techniques à disposition pour se déplacer) et la manière dont procède habituellement la personne pour se déplacer (les « outils » socio-cognitifs à disposition). Le défi méthodologique consiste alors à qualifier des fréquences de déplacement de sorte à comparer quantitativement des groupes d'individus construits à partir de leur profil géographique, sans pour autant perdre de vue les qualités sociologiques et psychologiques qui les définissent également.

1.4. (Re)construire par la méthode plutôt que questionner directement le lien entre action et lieu

Le dernier préalable consiste simplement à éviter de questionner directement les personnes enquêtées sur les liens qu'elles peuvent formuler à propos de leurs ressentis ou ressentiments des lieux fréquentés. Plutôt que de proposer des questions sur les attitudes et les opinions vis-à-vis de l'espace fréquenté (que pensez-vous de l'accessibilité de ce lieu ? Pourquoi allez-vous là ? etc.), l'objectif méthodologique consiste à se limiter à la description des pratiques (comment allez-vous sur ce lieu ? Est-ce toujours là que vous allez ?, Comment vous êtes-vous décidé ?, etc.), puis à reconstruire statistiquement les liens entre la situation géographique et la manière de procéder pour se déplacer. En effet, d'une part la capacité à opiner sur un thème est socialement distribuée (Bourdieu, 1973), et d'autre part les opinions relevées ont de fortes chances d'être très dépendantes des effets de désirabilité sociale (Lemaine, 1965) que génère la situation d'enquête. Enfin et surtout, en posant une question de recherche qui n'est pas une question que se poserait l'enquêté (ce qui contribue également à recueillir des réponses fortement dépendante de processus de désirabilité sociale), la méthode employée suppose implicitement que les liens demandés sont conscients et rationnels. Or, c'est loin d'être le cas⁹. Ainsi, demander à un-e enquêté-e de faire le lien entre son action et l'espace géographique a toutes les chances d'être une reconstruction *a posteriori* de « préférences déclarées » basée sur des dispositions en lien avec l'interaction de l'entretien, plutôt qu'avec des dispositions socio-spatiales.

Le découpage de ces pré-requis en quatre parties n'a rien à voir avec une suite d'étapes heuristiques pour l'élaboration des outils méthodologiques. Chacun de ces préalables n'est pas une partie mais un point conceptuel qui me semble important de (dé)construire pour faire évoluer notre manière d'enregistrer et d'analyser les déplacements géographiques. De même, ces points ne sont pas exhaustifs, simplement ce sont ceux qui permettent de comprendre l'intérêt, en termes d'analyse, des outils qui seront maintenant présentés.

2. Des outils pour appréhender une conception relationnelle des mobilités quotidiennes

⁹ Au même titre que les mots, les actes relèvent d'un discours (Foucault, 1966, Khun, 1983) qu'il n'est pas toujours possible de transcrire aisément en mots : la pratique devient alors une « théorie en acte » (Couturier et Huot, 2003) que la raison finit par ignorer. C'est l'idée que poursuivait Piaget avec la notion de schème sensori-moteur. C'est aussi celle d'*hexis* comme disposition centrée sur l'usage du corps proposée par Bourdieu (1979) dans son modèle de l'*habitus*. C'est enfin le modèle cognitif du « module cognitif » (Fodor, 1986) ou des « compétences incorporées » (Leplat, 1997) comme processus cognitif encapsulé, c'est-à-dire indépendant et inconscient (ou « automatique ») pour le premier auteur, ou inséparable de l'action et inconscient pour le second.

Relever les mobilités quotidiennes à partir de la relation entre la situation géographique et les dispositions socio-cognitives de la personne suppose d'élaborer des outils dont certains serviront à l'enquête alors que d'autres seront utilisés uniquement pour l'analyse. Ainsi, le relevé des caractéristiques habituelles des mobilités quotidiennes (lieu de départ et de destination, horaire, mode, activité associée, etc.) et les indicateurs sur la manière de s'engager dans le déplacement font partie des outils qui servent à questionner l'échantillon de personnes. En revanche, la situation géographique et sa relation avec les manières de faire avec l'espace sont totalement opaques à l'enquête car ces outils ne sont manipulés qu'au moment de l'analyse.

2.1. L'information géographique

Concevoir l'espace géographique de manière relationnelle (à partir de catégories spatiales qui peuvent être localisées de manière discontinue) plutôt que comme un réceptacle de nos faits et gestes ne peut pas être présenté directement aux enquêtés. La raison est simple. Le sens commun relatif à la communication d'informations géographiques est très fortement basé sur la conception euclidienne de l'étendue (espace absolu) comme réceptacle des objets et des comportements. Et quand bien même nous n'utilisons pas les coordonnées géographiques d'un GPS pour exprimer notre localisation à d'autres, les catégories sémantiques que nous utilisons restent uniques, c'est-à-dire qu'elles obéissent au principe géographique élémentaire selon lequel un objet (ou une catégorie spatiale) ne peut avoir qu'une seule localisation. Autrement dit, chaque lieu est unique et identifié comme tel, ce qui n'est pas nécessairement le cas dans un espace relationnel. Mais dans la mesure où, d'une part, nous n'échangeons entre nous de l'information spatiale qu'à partir d'une conception absolue de l'espace, et d'autre part *définir la situation géographique nécessite de s'appuyer (en partie seulement) sur la localisation*, il n'est pas question de s'affranchir complètement des lieux, mais de les utiliser, dans un premier temps pour recueillir l'information auprès des enquêtés, et dans un troisième temps pour rendre compte des mises à distance et des rapprochements qu'opèrent les différences de rapport à l'espace géographique. C'est dans un second temps de la procédure méthodologique, quand nous construisons des groupes socio-spatiaux à partir de catégories spatiales, que nous abordons l'espace géographique de manière relationnelle à partir d'une « carte des correspondances » (encore appelée grille d'analyse spatiale) entre localisation et qualité spatiale.

Concrètement nous avons utilisé la technique du carnet de bord, un outil d'auto-observation qui se présentait sous la forme d'un petit livret (de taille A5) de 8 pages (figure 4). La première, page de garde, comportait les consignes d'utilisation du carnet alors que les sept autres correspondaient aux sept jours qui suivaient la présentation de l'outil et qui constituaient la période d'observation. Chacune de ces sept pages était donc datée. L'enquêté avait pour consigne d'utiliser ce carnet comme un aide-mémoire qu'il devait conserver avec lui lors de ses déplacements. Le document pouvait être plié, raturé, écrit à la hâte. L'enquêté devait noter les heures auxquelles il partait et arrivait à une activité extérieure à son domicile. L'activité était définie par un arrêt, même si celui-ci était bref ou imprévu (s'arrêter pour discuter avec un ami sur le trottoir par exemple). On demandait ensuite à l'enquêté de coder, chaque soir, tous les lieux où s'était déroulée une activité, ceci à l'aide du plan « officiel » d'un éditeur local, un plan qui leur a été offert à l'issue de l'enquête. Le codage, qui permettait une anonymisation géographique appréciée (pas d'adresses), consistait à noter le numéro de la page puis la référence de la cellule du carroyage utilisé par l'éditeur, une référence classiquement constituée d'une lettre et d'un chiffre (par exemple, 19A1 pour la page 19 et la cellule A1). Un apprentissage de ce codage était effectué lors de la remise du carnet de bord. Toutes les 48 heures, l'enquêteur joignait

l'enquêté, à l'heure d'un rendez-vous téléphonique préalablement convenu, pour relever les heures, le code-lieu, le mode de déplacement, les personnes qui accompagnaient l'enquêté durant le déplacement et durant l'activité, ceci pour chacune des activités. L'entretien téléphonique a permis d'éviter le comportement de lassitude de l'enquêté vis-à-vis de l'outil et de combler à mesure les « trous » éventuels dans les déplacements déclarés (l'enquêteur avait pour consigne de borner dans le temps tous les lieux d'activité, domicile compris). Les pratiques domestiques n'étaient pas relevées. Elles étaient toute regroupées sous le titre générique de « retour au domicile ».¹⁰

2.2. Les manières de faire

Rechercher les dispositions sociales intériorisées qui permettent à la personne de s'engager dans un déplacement géographique pose deux problèmes. Le premier concerne la diversité des dispositions sociales concernées. En effet, notre rapport à un déplacement concerne tout autant le rapport au lieu dans lequel on se situe, que le rapport au lieu de destination envisagé, le rapport à l'activité qui est associée au déplacement, le rapport aux infrastructures de transport et aux modes de déplacement, le rapport au coût (financier, temporel, cognitif, symbolique, etc.) du déplacement, le rapport aux autres personnes que chaque déplacement implique, et plus généralement le rapport au monde social et à l'ordre social (particulièrement présent dans les déplacements quotidiens des migrants par exemple, qu'ils soient réfugiés politique, économique, étudiants, travailleurs détachés, etc.). Afin d'éviter un morcellement des dispositions pour n'en prendre qu'une et l'isoler, telles une compétence cognitive, la première étape méthodologique consiste à étudier les processus cognitifs de décisions qui abordent un spectre suffisamment large des manières de faire (plusieurs dimensions du rapport au monde sont concernés), mais en prenant garde de ne pas étayer le recueil des données sur des situations socio-spatiales qui seraient trop générales et qui renverraient à des situations de la vie quotidienne qui ne seraient pas suffisamment concrètes (ex : généralement, pour faire vos courses, comment y allez-vous ?, où rencontrez-vous vos amis habituellement ?, etc.). Le recueil de l'information géographique par carnet de bord ou par GPS évite ce dernier écueil.

Le second problème des dispositions concerne son appréhension par la méthode d'enquête. En effet, les schèmes (cognitifs) et les scripts (comportementaux) sont habituellement relevés à partir de la méthode d'observation (voire l'expérimentation dans le cas des travaux de Jean Piaget et de ses collaborateurs) car leur verbalisation est par définition difficile à obtenir. Leur accessibilité est réduite du fait que la personne n'est pas nécessairement consciente de sa manière de faire. En conséquence, dans l'analyse des décisions, les habitudes de déplacement sont de bons indicateurs pour repérer les schèmes cognitifs à l'œuvre. En repérant les situations géographiques qui sont associées à des habitudes spatio-temporelles, on peut alors approcher les caractéristiques d'un ensemble de dispositions sociales en lien avec les mobilités quotidiennes, sans pour autant pouvoir encore entrer

¹⁰ Cette procédure peut également être effectuée à partir d'une observation GPS. Si cet outil est souvent préféré pour sa précision et son exhaustivité, il n'est pas sans poser de problèmes car la personne observée doit d'une part être en mesure de déconnecter à tout moment le dispositif, et d'autre part l'appareillage doit pouvoir détecter les trajets en fonction de la distance (temps de mise en route du GPS sensible aux courtes distances) ou de la durée de l'arrêt (enregistrer la dépose d'un enfant à l'école en voiture par exemple). Mais surtout, cette technique apporte des localisations géographiques qui, d'une part ne sont associées ni à un lieu (c'est-à-dire à une catégorie spatiale signifiante), ni à sa pratique (qu'il faut nécessairement questionner dans un second temps). Enfin, lorsque la durée d'observation dépasse 48 heures, cette technique nécessite également de recontacter la personne, afin qu'elle n'éprouve pas de difficultés à se remémorer ses pratiques spatiales et qu'elle ne se lasse pas (ou se lasse moins) de la procédure.

dans les rouages fins de ces processus cognitifs. C'est donc à nouveau un spectre large de dispositions qui est visé.

Les travaux sur les décisions en matière de déplacement quotidien se sont beaucoup focalisés sur les décisions temporelles des personnes et sur la manière dont elles décident d'un mode de transport plutôt qu'un autre. Cette orientation de la recherche poursuivait un but précis : comment influencer les modes de déplacement des personnes en recherchant les leviers de changement des processus de planification de l'action. L'objectif était d'orienter les comportements vers les transports publics. Cette approche rationnelle et intentionnelle du déplacement programmé a cependant rapidement montré ses limites, et Garling et *al.* (1998) ont proposé une grille de lecture tripartite pour améliorer la compréhension des faits observés et l'application de ses connaissances : les habitudes et les comportements « opportunistes » (des intentions d'actions qui ont évolué entre leur mesure et leur mise en œuvre) s'ajoute à la programmation. Cependant, d'une part cette grille de lecture reste largement intentionnaliste, et d'autre part elle repose uniquement sur la dimension temporelle des processus associés à la situation. La dimension spatiale est circonscrite à celle d'un réceptacle (cf. § 1.1 *supra*) dont on étudie surtout la localisation des lieux de destination des déplacements (cf. §1.2 *supra*). Elle reste figée plutôt que processuelles car les décisions spatiales sont envisagées comme étant surtout dépendantes des caractéristiques fonctionnelles intrinsèques au lieu (les ressources qui définissent également le lieu) et des décisions géographiques rationnelles (minimiser les distances, optimiser les trajets qui s'enchaînent, etc.), des processus cognitifs envisagés comme étant universels et modulés par l'optimisation d'un ensemble de préférences individuelles associées aux lieux.

La méthode proposée cherche à rompre avec cette approche cognitive des attitudes en tant qu'intention comportementale téléologique. La décision est envisagée comme la facette cognitive d'un rapport pratique à l'espace. Par conséquent, l'habitude n'est pas qu'un « mécanisme » biopsychologique qui libère l'individu des charges décisionnelles et de la redéfinition perpétuelle des ancrages cognitifs, afin d'alléger notre existence psychologique. Les habitudes¹¹ font partie intégrante de notre être et de notre pratique. Elles sont un indicateur socio-cognitif d'un mode de vie socialement construit¹². C'est la raison pour laquelle ce sont des processus décisionnels qui n'ont pas d'intérêt en soi. L'habitude, la planification et la décision conjoncturelle ne sont que la résultante de la construction d'un mode de vie et peuvent, à ce titre, être utilisés comme indicateur de ce rapport socio-cognitif aux espaces géographiques du quotidien.

Dès lors, comme le premier pré-requis méthodologique le proposait, pour ne pas considérer l'espace comme un simple contenant, il est préférable que l'espace et le temps ne fassent pas l'objet d'une différence de nature. Or, du point de vue des manières de s'engager, ils peuvent être analysés de la même manière. Pour cela, les trois types de décisions temporelles (habitude, planification et

¹¹ Habitude et routine sont envisagées comme des synonymes car aucune différence théorique entre ces deux notions n'est envisagée ici.

¹² Alors que les travaux de Buhler (2015) abordent l'habitude comme une composante géopsychologique tridimensionnelle (psychique, temporelle et spatiales) pour l'analyser à l'échelle individuelle et comportementale (« habitude individuelle »), plaçant ainsi à l'arrière-plan, donc sans toutefois l'évacuer complètement, ce qui relève de la construction sociale des processus cognitifs et des comportements (les pratiques), afin de privilégier une approche plus situationnelle (ou contextuelle) que relationnelle de leur élaboration.

conjoncture) sont étendus à l'espace géographique et le croisement spatio-temporel permet de définir neuf types de décisions spatio-temporelles (Ramadier et al, 2005).

TABEAU 1 : neuf types de décision spatio-temporelle liées aux déplacements quotidiens

Type de décision		dans l'espace		
		Habitude	planification	conjoncture
dans le temps	Habitude	ROUTINE	Routine temporelle programmée dans l'espace	Routine temporelle avec conjoncture spatiale
	planification	Routine spatiale programmée dans le temps	PLANIFICATION	Planification avec conjoncture spatiale
	conjoncture	Routine spatiale avec conjoncture temporelle	Planification avec conjoncture temporelle	CONJONCTURE

Note de lecture : une décision habituelle à la fois dans l'espace et dans le temps pour se déplacer en vue d'une activité est une routine complète.

2.3. Procédure de recueil des manières de faire

Après avoir relevé tous les déplacements par un outil d'auto-observation déjà décrit, la procédure méthodologique consiste ensuite à présenter à l'enquêté, dans la semaine qui suit¹³, sa semaine de déplacement et d'activités sous la forme d'un emploi du temps, ceci en commençant par le premier jour de l'enquête. Sur une feuille au format A3, sept colonnes correspondent aux sept jours de la semaine. Chaque déplacement et chaque activité correspond à une cellule de l'emploi du temps. Chaque cellule est bornée par une heure de début (l'heure de fin étant l'heure de début de la suivante), de sorte que la succession des déplacements et des activités d'une journée s'empile (la taille des cellules n'est pas proportionnelle au temps du déplacement ou de l'activité, mais égale pour tous les déplacements d'une part et toutes les activités d'autre part)¹⁴. Le mode de transport utilisé est renseigné dans les cellules « déplacement ». Les cellules « activité » contiennent en revanche l'information sur la catégorie d'activité (achat du quotidien, achat d'équipement, sport, etc.) et le code-lieu. Il est alors demandé à l'enquêter de nous dire, pour chaque activité effectuée cette semaine-là, si la décision était, dans sa dimension temporelle, habituelle, planifiée ou conjoncturelle (i.e. ni habituelle ni planifiée). L'habitude est présentée comme une décision qui échappe, qui n'est plus pensée, comme une évidence (on évite de parler d'inconscience ou d'automatisme, qui peuvent être péjorativement perçus). Il est préférable de ne pas évoquer la notion de routine qui est également trop souvent perçue péjorativement. Ensuite, le même exercice est demandé à propos des décisions spatiales. Il est d'ailleurs préférable de le faire dans cet ordre car les entretiens exploratoires montrent

¹³ La semaine d'auto-observation débutait en fonction du rendez-vous pour cette seconde étape de l'enquête.

¹⁴ Cette présentation permet tout d'abord de faciliter la construction d'un « emploi du temps » lisible même pour les activités et les déplacements très courts, et par conséquent de ne pas rendre plus visible et donner plus d'importance aux déplacements et aux activités qui ont les plus grosses emprises temporelles (travail, visites du réseau de relation, etc.)

que les décisions temporelles sont beaucoup plus faciles à envisager et à exprimer que les décisions spatiales, et peuvent alors servir d'entraînement pour son application à l'espace. A cette étape de l'enquête, lorsque le répondant a son emploi du temps des sept jours d'observation sous les yeux en un coup d'œil, il est important de spécifier que toutes ses déclarations sur les décisions doivent porter sur l'activité de la situation spatio-temporelle enregistrée, et non sur cette activité en général. Cette procédure de recueil des décisions permet d'améliorer énormément l'évaluation décisionnelle rapportée par l'enquêté. Le caractère très concret de la pratique spatiale interrogée d'une part, et le fait que l'enquêté soit invité à se prononcer sur des dimensions spatiales et temporelles qui ne sont pas détachées de ses pratiques d'autre part, facilitent beaucoup la prise de conscience du caractère routinier ou non des pratiques spatiales. Cette technique de conscientisation ne veut toujours pas dire que la personne sait exactement comment elle procède pour opérer ce déplacement, mais on lui permet toutefois d'estimer quel était le type de décision initiale.

2.4. Procédure d'analyse de l'information géographique

Les manières de s'engager dans un déplacement sont maintenant associées à des localisations géographiques qu'il faudra traiter de sorte à construire un espace géographique relationnel plutôt que d'analyser un ensemble de localisations envisagées comme absolues et uniques. Ici, *l'unicité de la localisation n'est qu'une méthode pour lever toute ambiguïté sur la caractérisation de chaque lieu fréquenté* : quelle population réside là ? Que trouve-t-on sur place ? Etc.

Dans la mesure où les mobilités résidentielles sont sensibles aux formes urbaines (Feldman, 1990) et aux groupes sociaux qui y sont associées, que les mobilités quotidiennes sont également sensibles à la lecture des signes et aux codes architecturaux et urbanistiques (Ramadier, 2009), que la mobilité sociale participe à la différenciation des représentations spatiales d'une ville (Dias et Ramadier, 2015), définir un lieu à partir de la socio-morphogénèse de l'espace géographique est un moyen de repérer les situations environnementales récurrentes des lieux de destination quotidiens. L'objectif consiste donc à construire une carte thématique de la ville dans laquelle chaque lieu correspond à une modalité socio-morphogénétique (écotope¹⁵), de sorte que toutes les localisations qui se réfèrent à cette modalité constituent un seul et même lieu. Ainsi, se déplacer dans l'espace absolu (l'espace des localisations) devient un remplacement (Ramadier, 2010, Depeau et Ramadier, 2011) quand le lieu de départ et le lieu d'arrivée correspondent à la même modalité socio-morphogénétique de l'espace relationnel (deux secteurs pavillonnaires de l'agglomération par exemple). En revanche c'est un déplacement géographique si les modalités socio-morphogénétiques de l'espace ne sont plus les mêmes.

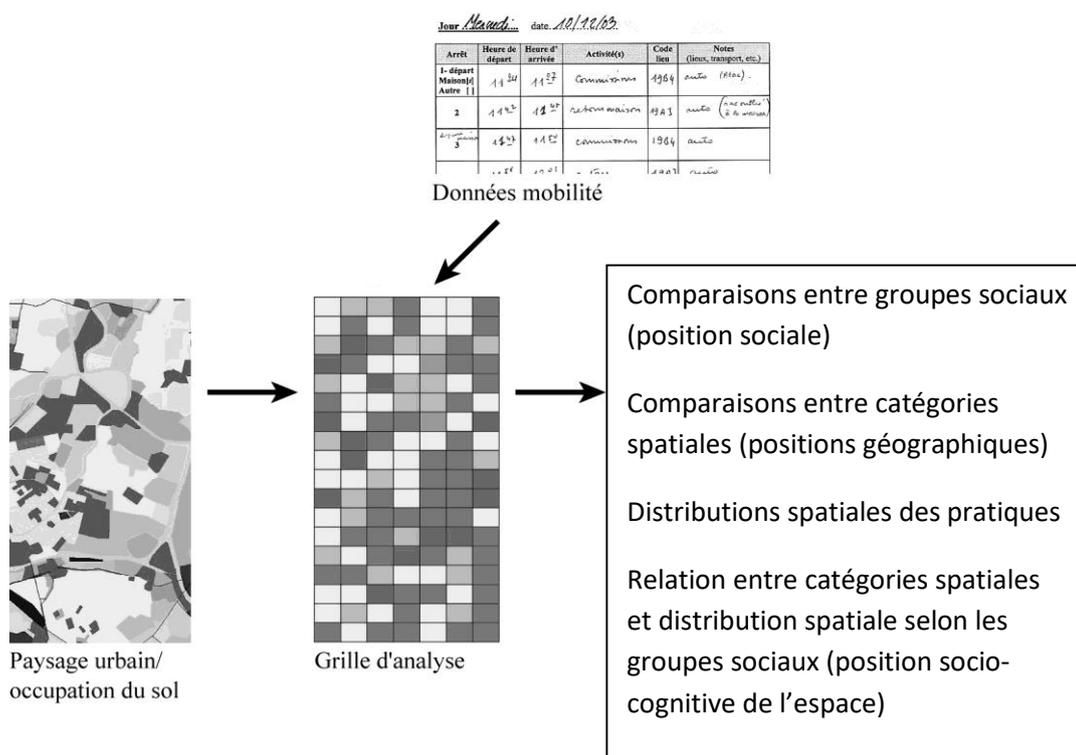
La construction d'une telle carte thématique nécessite de pouvoir tenir compte au moins et à la fois de la morphogénèse des lieux, de ses attributs physiques et fonctionnels. L'approche éco-paysagère de l'espace urbain (Zonoveld, 1994) permet alors de construire, délimiter et de catégoriser des lieux, non pas pour mettre en avant un éventuel effet des attributs physiques et fonctionnels des paysages urbains fréquentés (en termes d'attraction/répulsion par exemple), mais pour aborder l'espace à partir de sa composition, sans tenir compte de sa localisation, afin d'aborder les pratiques spatiales à partir

¹⁵ L'écotope est la plus petite unité du sol caractérisée par ses attributs morphologiques. L'homogénéité de l'espace n'existant pas en soi, c'est la cohérence interne et la diversité de la région par rapport aux voisins les plus proches qui donne l'apparence d'une homogénéité, d'une unité construite sur sa particularité.

de régularités entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée¹⁶. Le traitement d'images satellite, qui est au fondement de cette approche (Antrop & Eetvelde, 2000) et le croisement avec des plans d'occupation du sol (Petropoulou, 2003) permet d'analyser les attributs socio-morphogénétiques de l'espace géographique à l'échelle de l'agglomération avec une précision importante¹⁷. Le résultat cartographique obtenu permet alors de construire la « carte des correspondances » (ou grille d'analyse spatiale) entre la localisation des lieux fréquentés (les données de la procédure d'enquête) et la catégorie socio-morphogénétique concernée (les données de la procédure d'analyse).

La grille d'analyse spatiale est un carroyage de l'agglomération qui provient directement de celui utilisé pour relever le lieu de fréquentation lors de l'enquête. Dans le cas de la procédure d'enquête décrite, chaque cellule correspond à une surface de 0.415 km² (566 m x 733 m). Ce maillage est ensuite croisé avec la carte thématique des attributs socio-morphogénétiques. Puis chaque cellule est analysée en fonction de sa composition, à partir de la surface que chaque attribut occupe dans la cellule (Ramadier et al., 2008). Ainsi certaines cellules ne comportent qu'un seul attribut quand d'autres en contiennent plusieurs (deux ou au plus trois attributs). L'avantage de cette localisation peu précise tient au fait que c'est encore une fois un environnement dans sa complexité (une position géographique) et non un point précis de l'espace qui est enregistré¹⁸.

FIGURE 1 : procédure générale d'analyse



¹⁶ On peut aussi aborder les pratiques spatiales en comparant le lieu de résidence aux lieux de destination. Plusieurs référentiels géographiques sont possibles. Ils dépendent de la problématique de l'étude.

¹⁷ Pour plus de détail sur la construction de cette carte thématique, voir Ramadier et al. (2008)

¹⁸ D'ailleurs comment qualifier socio-morphologiquement un point de l'espace, d'autant que dans une même unité de lieu (une place ou une rue par exemple), ce qui est devant nous peut être très différents de ce qui se trouve derrière nous !

Cette double procédure, d'enquête et d'analyse, permet alors de mettre en correspondance les processus de décision des déplacements quotidiens avec les caractéristiques géographiques du lieu de départ comme du lieu d'arrivée. Il est ainsi possible de répondre à diverses questions et notamment à celle-ci : est-ce dans les situations cognitives routinières qu'il y a plus de trajets qui enregistrent une permanence de la position géographique (i.e. un lieu de départ qui a les mêmes attributs socio-morphologique que le lieu d'arrivée) ? Cette association, entre d'une part des positions géographiques identiques, et d'autre part des décisions incorporées dans une suite de schèmes cognitifs déjà construits, est envisagée comme un moyen permettant de circonscrire les dispositions sociales à l'œuvre dans les déplacements quotidiens, en faisant l'économie d'un discours sur les mobilités qui est théoriquement impossible à tenir. C'est quand l'observation de ces permanences géographiques de la routine ne sont pas les mêmes pour tous les groupes sociaux qu'est validée cette association psycho-géographique comme étant une construction sociale, c'est-à-dire un indicateur de dispositions sociales appliquées aux mobilités géographiques. Mais cette approche progressive des dispositions sociales ne peut toujours rien nous dire sur les processus socio-cognitifs à l'œuvre.

3. De la liberté de circuler à la structuration des déplacements géographiques

Les données analysées qui seront présentées proviennent d'une enquête auprès de 74 adultes en activité ou à la retraite¹⁹ qui résident dans un quartier pavillonnaire de la première couronne de la banlieue de Strasbourg. La très grande majorité a un véhicule et tous sont propriétaires de leur logement. Les analyses qui suivront portent sur un total de 2914 déplacements. Cependant tous les retours au domicile, quel que soit le moment dans la journée, ont été retirés de sorte à ne raisonner que sur les déplacements au départ et hors du domicile, soit un total de 1748 déplacements (44 déplacements n'ont pas été associés à des décisions spatiales et temporelles lors de l'enquête et les retours au domicile ne l'étaient volontairement pas dès leur recueil).

3.1. Des schèmes cognitifs du rapport à l'espace socialement distribuée

Tout d'abord s'appuyer sur les routines quand il s'agit de comprendre les pratiques spatiales n'a rien de restrictif au regard de la part (70.78%)²⁰ que prend les habitudes spatiales dans les déplacements quotidiens (tableau 2). Les routines spatio-temporelles représentent à elles seules 37.56% (n= 657) des 1748 déplacements enregistrés. En revanche, la question se pose différemment pour la dimension temporelle car elle se répartit sur les trois modalités décisionnelles.

Quand l'analyse ne concerne que les retraités, afin d'évacuer les routines spatiales liées à l'emploi, sur l'ensemble des 426 déplacements relevés, 65,96% d'entre eux restent routiniers dans l'espace. Quand l'analyse est cette fois restreinte aux 53 déplacements des personnes non retraités sans activités professionnelles, c'est 77.36 % de leurs déplacements (n=41) qui sont des routines spatiales. Dans tous les cas, c'est donc au moins les deux tiers de nos pérégrinations quotidiennes qui ne relèvent ni d'une intention, ni d'un choix, ni d'une rationalisation sur le lieu de destination.

¹⁹ Un échantillon constitué de 19 cadres et professions intellectuelles (dont 6 retraités), 9 professions intermédiaires (dont 7 retraités), 30 employés (dont 6 retraités), 2 ouvriers, 3 artisans (dont 2 retraités), 9 étudiants, et 2 personnes sans activités rémunérées.

²⁰ Quand on limite l'analyse aux 22 retraités qui n'ont pas pour contrainte les trajets pendulaires domicile-travail, les habitudes spatiales restent également très volumineuses. Elles représentent 66.59% des déplacements hebdomadaires de cet échantillon (et 26.49% des déplacements sont des routines spatio-temporelles)

TABLEAU 2 : occurrences brutes des décisions spatio-temporelles liées à aux déplacements hebdomadaires

type de décision dans :	l'espace				
	habitude	planification	conjoncture		
le temps	habitude	657	7	29	693 39,62%
	planification	365	248	50	663 39,65%
	conjoncture	213	46	133	392 22,43%
		1235	301	212	1748
		70,65%	17,22%	12,13%	

Note de lecture : 657 déplacements (sur les 1748 enregistrés) sont des habitudes à la fois spatiales et temporelles.

En regardant maintenant le type de lieu fréquenté par rapport au lieu résidentiel, ce sont les lieux de destination socio-géographiquement similaires au lieu de résidence qui sont plus fréquemment des routines spatiales que les autres lieux (tableau 3). En effet, près de la moitié des déplacements vers les secteurs pavillonnaires de l'agglomération sont des routines spatiales, alors que ces destinations ne concernent qu'un quart des déplacements hors routine spatiale.

TABLEAU 3 : fréquence des routines spatiales en fonction du type d'espace géographique (similaire ou non au lieu de résidence).

	sans routine spatiale	routine spatiale	
Lieu différent du quartier résidentiel (non pavillonnaire)	405	813	1218
Lieu similaire au quartier résidentiel (pavillonnaire)	108	422	530
	513	1235	1748

Ce lien entre routine spatiale et lieu de destination similaire au lieu de résidence s'observe autant auprès des ouvriers et des employés qu'auprès des professions intermédiaires et des cadres (respectivement : $X^2= 6.81$, $ddl=1$, $p= .009$ et $X^2= 17.68$, $ddl=1$, $p= .000$). Ainsi, ces destinations ne sont pas plus routinières pour les classes populaires que pour les cadres et professions intermédiaires. En revanche, ce lien entre routine et lieu de destination de type résidentiel n'existe que pour les détenteurs des diplômes élevés (bac+3 et plus) et pour ceux qui, au contraire, n'ont pas ou peu de diplôme (CAP ou BEP) (respectivement : $X^2= 18.13$, $ddl=1$, $p= .000$ et $X^2= 24.66$, $ddl=1$, $p= .000$). Enfin, notons que, pour les routines spatiales uniquement, et comparativement aux professions intermédiaires et aux cadres, il s'avère que les employés et les ouvriers totalisent plus de destination vers les secteurs pavillonnaires qu'ailleurs ($X^2= 16.87$, $ddl=1$, $p= .000$). Ce constat est lié au fait que les classes populaires fréquentent plus leur quartier que les cadres et professions intermédiaires, un

phénomène maintes fois montré dans la littérature scientifique. Mais ces résultats nous montrent surtout que d'une manière générale, les routines spatiales ne sont pas des schèmes cognitifs spécifiques à une position sociale : quelle que soit sa position sociale, chaque personne construit des routines spatiales symptomatiques de son appropriation cognitive de l'espace. Ce qui est socialement distribué c'est la localisation du contenu géographique de ces routines spatiales (ce qui revient à socialiser plutôt qu'à individualiser le fait que deux personnes ne vont pas au même endroit bien qu'elles se déplacent pour la même activité).

En effet, lorsque sont maintenant retranchés les déplacements vers le lieu d'activité professionnelle, et si nous nous focalisons toujours uniquement sur les routines spatiales concernant les secteurs pavillonnaires de l'agglomération (n=354), celles-ci représentent 42.24% de l'ensemble des routines spatiales (n= 838), et 79.19% des déplacements vers ces destinations (n=447). Autrement dit, ces déplacements sont particulièrement marqués par la routine spatiale. Ensuite, l'essentiel de ces 354 routines spatiales se situe dans le quartier de résidence (86.44%). Toutefois 14 autres quartiers pavillonnaires sont concernés par ces routines spatiales : 10 d'entre eux concernent les ouvriers et les employés, et 9 d'entre eux les cadres et les professions intermédiaires. Notons que 5 de ces 14 quartiers pavillonnaires sont fréquentés par les deux groupes sociaux. Dit autrement, un tiers des quartiers pavillonnaires fréquentés par notre échantillon est commun aux deux groupes sociaux, un autre tiers est spécifique aux ouvriers et employés et un dernier tiers est spécifique aux cadres et professions intermédiaires.

Dans ce corpus de 838 routines hors navettes domicile-travail, nous constatons également que le centre-ville, qui est en revanche un espace géographique moins routinier (49.52% des déplacements vers cet espace géographique sont routiniers et ils ne représentent que 6.21% des routines spatiales hors navettes), fait l'objet d'une différenciation sociale malgré sa dimension symbolique collective. En effet, si l'essentiel des déplacements routiniers vers le centre historique de Strasbourg ne fait pas l'objet de différences sociologiques, les ouvriers et employés fréquentent néanmoins plus que les cadres et les professions intermédiaires l'ancien faubourg de la ville (Krutenu).

Ces destinations les plus stables dans l'agglomération font donc l'objet de différences sociales. Plutôt que de les discuter une par une selon la catégorie spatiale que nous avons construite, une distribution socio-spatiale de l'ensemble (figure 2) permet de montrer que ce n'est ni la localisation géographique des destinations uniquement, ni le contenu géographique de destination uniquement qui est socialement distribué, mais le rapport entre le contenu géographique et sa localisation (par exemple, les classes populaires fréquentent plus que les autres classes sociales le secteur pavillonnaire de leur quartier de résidence – Cronembourg, les secteurs plus commerciaux du grand-ensemble du quartier et de la petite zone d'activité commerciale qui est en bordure sont fréquentés avec la même intensité par tous les groupes sociaux, ce qui n'est pas toujours le cas hors du quartier résidentiel).

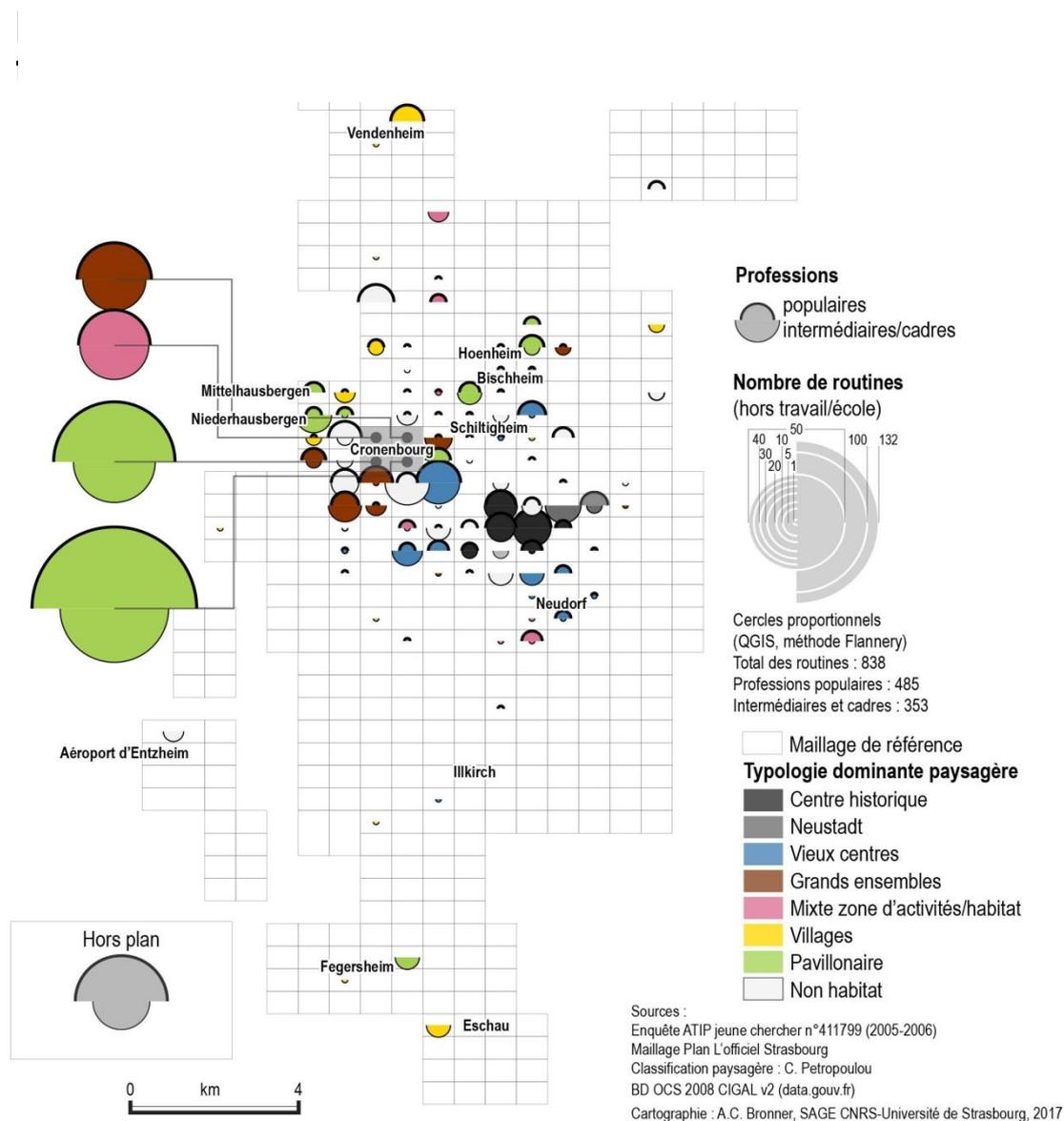
3.2. Des scripts géographiques également socialement distribués

Si nous avons vu que la dimension cognitive du rapport à l'espace repose en partie sur une construction sociale des routines décisionnelles associées aux déplacements géographiques, nous verrons maintenant que l'autre facette de ce rapport, la dimension pratique, est également socialement distribuée. En psychologie cognitive, les pratiques routinières sont des scripts (Abelson, 1981). Ces derniers ont déjà été convoqués pour comprendre les modes de déplacement utilisés (Fuji & Gärling, 2003) mais jamais encore pour comprendre les pratiques spatiales.

Si l'on reprend les deux espaces déjà détaillés dans le rapport socio-cognitif à l'espace urbain, à savoir le centre-ville historique et les espaces pavillonnaires, on constate ainsi que des catégories spatiales similaires ne sont pas pratiquées de la même manière selon les positions sociales.

Concernant le centre-ville, les ouvriers et les employés s'y rendent de manière routinière pour pratiquer un sport alors que les cadres et professions intermédiaires le fréquentent pour le coiffeur, pour se rendre dans un magasin spécialisé et surtout pour le shopping. D'autres activités sont néanmoins partagées par les deux groupes sociaux : se rendre chez un médecin spécialiste ou boire un verre.

FIGURE 2 : distribution socio-spatiale des catégories spatiales



Concernant cette fois les secteurs pavillonnaires de l'espace urbain, le quartier résidentiel sera distingué des autres secteurs pavillonnaires de l'agglomération. Dans leur quartier, les deux groupes ont quelques activités communes. Il s'agit surtout de l'accompagnement des enfants à l'école,

marquant ainsi une stratégie d'inscription en correspondance avec la carte scolaire et la proximité des établissements dans les deux cas. La participation à des activités associatives dans le quartier est faible mais reste également de même ampleur pour les deux groupes. En revanche, les cadres et professions intermédiaires sont les seuls à participer à la vie associative dans deux autres quartiers pavillonnaires (dans un quartier à la fois proche du leur et proche du centre-ville). De plus, de nombreuses pratiques dans ce type de quartier distinguent nos deux groupes. En effet, alors que les employés et les ouvriers fréquentent la pharmacie, le buraliste, le lieu de culte, les commerces alimentaires et les services administratifs ou commerciaux (poste, banque) de leur quartier, les cadres et professions intermédiaires vont plutôt chez le boulanger, chez le coiffeur, chez le libraire ou pratiquent une activité artistique dans le quartier. En termes de sociabilité, les employés et ouvriers déposent plus souvent une personne en voiture, rendent visites à un-e ami-e et surtout se promènent et visitent de la famille dans leur quartier, alors que les cadres et professions intermédiaires accompagnent leurs enfants à une activité ou vont chercher un membre de leur famille en voiture. Ces différences sont des variations en termes de routines spatiales, ce qui veut dire que si un groupe semble moins pratiquer son quartier, cela ne veut pas dire qu'il ne le pratique pas, mais qu'il agit de manière différentes (selon la conjoncture, en le planifiant, etc.). Par exemple, quand nous observons une différence entre les deux groupes sociaux à propos de la fréquentation de la boulangerie, cette différence porte uniquement sur les routines spatiales. Car pour cette activité, nous n'avons considéré que 33 occurrences routinières sur les 61 observées dans le quartier de résidence (soit 50% de cette pratique), et sur les 80 observées dans toute l'agglomération strasbourgeoise.

Les autres quartiers pavillonnaires fréquentés sont essentiellement dans le même secteur de l'agglomération. Par exemple les employés et ouvriers se distinguent à nouveau de l'autre groupe par la visite d'un membre de la famille (dans un quartier pavillonnaire très proche du vieux centre historique du quartier) et par la promenade. De la même manière, les cadres et professions intermédiaires se distinguent à nouveau sur les mêmes pratiques, à savoir la pratique d'activité artistique, la participation à des activités associatives et l'accompagnement des enfants à une activité. Autrement dit, ce que chacun fait dans son quartier, chacun tend également à le faire dans d'autres quartiers similaires à son lieu de résidence.

Les vieux noyaux villageois des différents quartiers de la ville sont intéressants parce qu'ils ont tous une densité de commerces et de service liée à la densité du bâti, tout en étant dispersées aux « quatre coins de l'agglomération ». Ils permettent ainsi d'appréhender le rapport entre caractéristiques géographiques (occupation du sol et caractéristiques sociales) et localisation. Par exemple, les ouvriers et les employés ne fréquentent pas de la même manière que les cadres et les professions intermédiaires le noyau villageois de leur quartier (Cronembourg) : les premiers sont tournés vers leur réseau social (aller chercher ou visiter un membre de la famille déposer une personne en voiture alors que les seconds sont tournés vers la consommation de biens (magasin spécialisés et courses). Notons que si les classes dominantes déclaraient faire du shopping au centre-ville, les classes populaires disent faire du shopping dans ce noyau villageois à proximité de chez eux. Le rapport pratique est inversé pour un autre noyau villageois (Montagne Verte). Concernant un noyau villageois d'une commune limitrophe à Strasbourg et historiquement ouvrière (Schiltigheim), on constate que ce sont les ouvriers et les employés qui s'y rendent, et cela pour des pratiques sociales (visiter un membre de la famille ou un-e ami-e, déposer une personne en voiture ou accompagner un enfant à une activité extra-scolaire). Ces constats nous montrent l'importance de la trajectoire de peuplement des quartiers, quand les apparences morphologiques et fonctionnelles sont comparables, pour comprendre les différences de

fréquentation entre des groupes sociaux qui ont une accessibilité spatiale équivalente (même quartier de résidence et même mode de déplacement).

Conclusion

L'analyse des pratiques socio-spatiales, quand il s'agit de comprendre les ségrégations sociales dans l'espace, repose sur l'observation de la différenciation des convergences sociologiques vers les lieux. Lorsque ces pratiques sont analysées pour comprendre les déplacements des personnes, cette fois, c'est l'individu qui devient la référence. Dans les deux cas, la dimension sociale est alors bien plus considérée comme une simple caractéristique de l'individu que comme une condition de production de son rapport (en acte ou en représentation) à l'espace géographique. Et cet espace est alors, au mieux, réduit à la distribution de l'ensemble des localisations des pratiques. Dans les deux cas, c'est le lieu plutôt que la position géographique, c'est l'espace comme contenant déjà là plutôt que l'espace comme rapport à l'environnement physique et social de la personne qui est mis en avant. La méthode présentée a pour objectif d'accorder moins d'importance (sans pour autant abandonner cette dimension) à la localisation afin de se focaliser sur la relation entre les diverses positions qui définissent le rapport de la personne aux lieux : sa position géographique, sociale et cognitive (Ramadier, 2017b). Pour cela, il importe de construire des catégories spatiales qui puissent être multi-localisées, autrement dit de raisonner sur des types géographiques qui puissent rendre compte du rapport à l'espace plutôt que sur des lieux qui se définissent par eux-mêmes. C'est par exemple ce que font les études qui travaillent sur le « centre-ville » dans la mesure où, même si cette entité géographique à une localisation unique pour chaque ville, elle s'inscrit aussi dans une définition positionnelle de l'espace. Et ce n'est pas par hasard que la recherche tente de comprendre la diversité des représentations du centre-ville et de ses pratiques sans limiter la démarche à ses résidents. Car par ailleurs, il est bien plus rare d'étudier « la » banlieue et sa diversité sauf quand il s'agit de rendre compte de l'expérience directe de ses résidents : comme si d'un côté tout le monde fréquentait le centre-ville et de l'autre on ne pouvait se faire une idée de la banlieue uniquement quand on y réside. *Comprendre les mobilités à partir des catégories spatiales fréquentées par les personnes et définir ces individus à partir de ces constats permet d'appréhender les déplacements géographiques comme des constructions socio-cognitives de l'espace.* Cette approche renouvelle par ailleurs l'étude des ségrégations socio-spatiales en complétant les études classiques sur les différences entre les lieux à propos de leurs flux entrants et/ou sortants (une approche initiée par l'analyse des ségrégations résidentielles,... c'est-à-dire centrée sur l'immobilier !).

L'exemple présenté ici est une première approche qui a privilégié les aspects socio-morphologiques de l'espace géographique²¹ parce qu'il fait suite à un ensemble de travaux portant sur la lisibilité sociale de l'espace urbain (Ramadier et Moser, 1998 ; Ramadier, 2010, Dias et Ramadier, 2015). Toutefois, pour améliorer la compréhension des mobilités quotidiennes en milieu urbain, il est indispensable d'ajouter une dimension plus directement sociologique des lieux (à partir des données de recensement) et également une dimension plus précise sur l'occupation du sol des lieux (type de commerce, d'industrie, d'emploi, de service, etc., notamment à partir des fichiers SIRENE²² s'il s'agit

²¹ Même si la correspondance est loin d'être bijective, et dans la mesure où les rapports sociaux s'appuient en partie sur des caractéristiques physiques (caractéristiques formelles du corps, vêtements, biens matériels, architecture, etc.), à un moment donné et par construction, les formes urbaines sont en lien avec la structure sociale de l'espace urbain.

²² Base de données géolocalisées des établissements français.

d'une ville française). Cela permettrait de mieux comprendre le constat selon lequel la fréquentation des noyaux villageois des banlieues de Strasbourg dépend notamment de l'histoire sociale de chacun d'eux, car cela apporte des nuances non négligeables sur les groupes sociaux qui les fréquentent et sur leur manière de pratiquer ces espaces géographiques devenus urbains.

Par ailleurs, dans la mesure où plus des deux tiers de nos déplacements quotidiens sont des routines spatiales, il est intéressant de se limiter à ce qui constitue la partie la plus stable du rapport à l'espace. Il y a plusieurs raisons à cela. La première repose sur l'avantage méthodologique de réduire la complexité géographique de notre rapport à l'espace pour mieux l'appréhender, mais aussi pour se donner les moyens d'améliorer simultanément les catégories spatiales d'analyse. La seconde se fonde sur le fait qu'en maintenant constant cette dimension cognitive, il est également plus aisé de investiguer les raisons de la plus forte variabilité cognitive du temps (voir tableau 1), sans pour autant dissocier ce dernier de la dimension spatiale, et surtout en l'envisageant, à l'instar de l'espace, de manière relationnelles comme des temporalisations. On peut par exemple tester l'hypothèse selon laquelle la plus forte distribution cognitive du temps renforcerait l'ampleur des routines spatiales et contribuerait à structurer les enjeux et les luttes quand les rapports sociaux s'inscrivent dans les coprésences (interactions sociales), alors que les routines spatiales structureraient ces mêmes enjeux selon une logique plus ségrégative qu'interactive. La dernière raison repose sur le fait que c'est aussi une occasion pour tenter de comprendre quelles sont les différentes dispositions cognitives impliquées dans le rapport à l'espace géographique, en mettant cette fois l'accent sur les différences sociologiques des pratiques spatiales. Bien que ce ne soit pas en additionnant les routines spatiales que nous pourrions décrire plus précisément les *habitus géographiques*, ces routines peuvent nous permettre de saisir les éléments du capital économique, culturel et social des personnes qui sont en lien avec l'observation des dimensions physiques (fonctions, localisations, formes urbaines), sociales (population, pratiques) et cognitives (représentations spatiales, significations) des espaces concernés par ces routines. Une fois de plus, l'enjeu consiste à comparer les catégories spatiales fréquentées par chaque groupe social, sachant que certaines d'entre elles sont des lieux perçus et vécus différemment alors que d'autres renvoient à une multi-localisation de la catégorie. En un mot, c'est prendre de la distance avec l'importance de la localisation, avec la notion d'étendue et d'espace comme contenant.

Références

Abelson, R.P. (1981). Psychological status of the script concept, *American psychologist*, 36 (7), 715-729.

Antrop, M., Van Eetvelde, V. (2000). Holistic aspects of suburban landscapes: visual image interpretation and landscape metrics, *Landscape and urban planning*, 50(1-2), 43-58.

Bachelard, G. (1938). La formation de l'esprit scientifique. Contribution à une psychanalyse de la connaissance objective, Paris, Editions Vrin.

Borja, S., Courty, G., Ramadier, T. (2012). La mobilité serait un capital : doutes et interrogations, In V. Kaufmann (Dir.), *Controverse Scientifique sur le capital de mobilité*, Forum de la vie Mobile, en ligne : <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488>

Borja, S. Courty, G., Ramadier, T. (2015). Les mobiles sont-ils tous motiles? Critiques et questions autour de la motilité et de son capital, In Vincent Kaufmann, Emanuel Ravalet et Elodie Dupuit (dir.),

Motilité et mobilité : mode d'emploi, Neuchâtel, Editions Alphil – Presses universitaires suisses, pp.197-233.

Borja, S., Ramadier, T. (2014). Parler de mobilité a-t-il des effets sur les significations de la migration ? In Sidi Mohammed Mohammedi (coord.), *Abdelmalek Sayad, Migrations et mondialisation*, Oran, Editions CRASC, pp.71-94.

Bourdieu, P. (1973). L'opinion publique n'existe pas, *Les temps modernes*, 318, 1292-1309.

Bourdieu, P. (1979). *La distinction, critique sociale du jugement*, Paris, Editions de Minuit

Bourdieu, P. (1997). *Méditations pascaliennes*, Paris, Seuil.

Buhler, T. (2015). *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie. Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Demoli, Y. (2017). Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile, *Recherche transports sécurité*, 33 (126-127), 83-101.

Depeau, S., Ramadier, T. (dir.)(2011). *Se déplacer pour se situer : Places en jeu, enjeux de classes*, Presses Universitaires de Rennes.

Dias, P., Ramadier, T. (2015). Social trajectory and socio-spatial representation of urban space : the relation between social and cognitive structure, *Journal of Environmental Psychology*, 41, 135-144.

Elias, N (1996). *Du temps*, Paris, Fayard.

Fänger A., Iwarsson S. (2003). Accessibility and usability in housing: construct validity and implications for research and practice, *Disability and rehabilitation*, 25(23), 1316-1325.

Feldman, R.M. (1990). Settlement identity: psychological bonds with home places in a mobile society, *Environment and behavior*, 22(2), 183-229.

Fodor, J. (1986). *La modularité de l'esprit*, Paris, Edition de Minuit.

Fol, S. (2010). Mobilité du quotidien : encouragement ou injonction à la mobilité ?, *Projet*, 1, 52-58.

Foucault, M. (1966). *Les mots et les choses*, Paris, Gallimard.

Fréteigny, J-B. (2013). La mobilité naturalisée par ses lieux de passage : étude de la publicité à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, *Regards Sociologiques*, n°45-46, pp.47-69.

Fuji, S., Gärling, T. (2003). Application of attitude theory for improved predictive accuracy of stated preference methods in travel demand analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(4): 389–402.

Gärling, T., Gilholm, R., Gärling, A. (1998). Reintroducing attitude in travel behavior research: the validity of an interactive interview procedure to predict car use, *Transportation*, 25, 147-167.

Hagerstrand, T. (1975). Space, time and human condition, In Karlsqvist A., Lundqvist L., Snickars F. (eds.), *Dynamic allocation of urban space*, Westmead, saxon House, pp.3-14.

- Khun, T. (1983). *La structure des révolutions scientifiques*, Paris, Flammarion.
- Korsu E., Wenglenski S., (2010). Job accessibility, residential segregation and risk of long-term unemployment in Paris region, *Urban Studies*, 47(10), pp.2279-2324.
- Lebreton, E. (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et dynamique sociale*, Paris, Armand Colin.
- Lemaine J-M. (1965). Dix ans de recherche sur la désirabilité sociale, *L'année psychologique*. 65 (1), 117-130.
- Leplat J. (1997). *Regards sur l'activité en situation de travail. Contribution à la psychologie ergonomique*, Paris, PUF.
- Little, B.R. (1983). Personal projects. A rationale and method for investigation, *Environment and Behavior*, 15 (3), 273-309.
- Löw, M. (2015). *Sociologie de l'espace*, Paris, Maison des sciences de l'homme.
- Petit, J. (2002). Politique des déplacements et développement touristique ; contraintes et innovations dans les vallées touristiques alpines, *Revue de géographie alpine*, 90 (1), 48-65.
- Petropoulou, C. (2003). *Étude comparée des changements périurbains. Les quartiers spontanés à Athènes et à Mexico*, Thèse de Doctorat en Géographie Humaine, Université Louis Pasteur, Strasbourg, 2 Vol, 510 pages.
- Ramadier, T. & Moser, G. (1998). Social legibility, the cognitive map and urban behaviour, *Journal of Environmental Psychology*, 18 (3), 307-319.
- Ramadier, T. (2004). Transdisciplinarity and its challenges: The case of urban studies, *Futures*, 36 (4), 423-439.
- 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.
- Ramadier, T (2010). *La géométrie socio-cognitive de la mobilité quotidienne : distinction et continuité spatiale en milieu urbain*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Nîmes.
- Ramadier, T. (2017a). Dans quelle mesure les mobilités quotidiennes contribuent aux ségrégations socio-spatiales?, communication aux *journées d'études « Mobilité et classe sociale »*, Paris, 30 novembre, 1^{er} décembre 2017.
- Ramadier, T. (2017b). Adjustment to geographical space and psychological well-being, in Ghazlane Fleury-Bahi, Enric Pol & Oscar Navarro (Eds.), *Handbook of environmental psychology and quality of life research*, Berlin, Springer, pp. 291-307.
- Ramadier, T., Lee-Gosselin, M., Frenette, A. (2005). Conceptual perspective for explaining spatio-temporal behaviour in urban areas. In Lee-Gosselin, M.E.H. & Doherty, S.T (Eds): *Integrated land-use and transportation models: behavioural foundations*, Elsevier, Oxford, chap. 4, 87-100.

Ramadier, T., Petropoulou, C., Haniotou, H., Bronner, A-C., Eaux, C. (2008). Mobilité quotidienne et morphologie urbaine : les constantes paysagères des lieux fréquentés et représentés comme indicateurs des valeurs environnementales, In M. Thériault et F. Desrosiers (dir.), *Information Géographique et Dynamiques Urbaines, vol 1 : analyse et simulation de la mobilité des personnes*, Edition Lavoisier-Hermès Science, pp. 167-196.

Simon, H. (1957). *Models of Man, Social and Rational: Mathematical Essays on Rational Human Behavior in a Social Setting*, New York, Wiley.

Sark, S., Hollingsworth, H. H., Morgan, K. A. & Gray, D. B. (2007). Development of a measure of receptivity of the physical environment, *Disability and rehabilitation*, 29(2), 123-137.

Vidal de la Blache, P. (1902). Les conditions géographiques des faits sociaux, *Annales de géographie*, XI, 13-23.

Couturier, Y., Huot, F. (2003). Discours sur la pratique et rapports au théorique en intervention sociale : explorations conceptuelles et épistémologiques, *Nouvelles pratiques sociales*, 16 (2), 106-124.

Zonnoveld, I. (1994) Landscape Ecology and Ecological Networks, In: Cook Edward, A. and van Lier Hubert, N. (Eds), *Landscape Planning and Ecological Networks*, Elsevier Science, B. V.