

Replacement géographique

Par **Thierry Ramadier** (Psychologue)

02 Avril 2021

Le replacement est défini comme le franchissement de frontières fonctionnelles de l'espace géographique sans franchir les frontières sociales et cognitives qui résultent de la socialisation à l'espace géographique de l'individu qui s'est déplacé. Le replacement met au second plan les approches fonctionnalistes d'accessibilité géographique et la notion de potentialité, afin de mettre l'accent sur le rapport à l'espace géographique et d'aborder les ségrégations socio-spatiales depuis les mobilités quotidiennes.

Définition courte

Le replacement est défini comme le franchissement de frontières fonctionnelles de l'espace géographique sans franchir les frontières sociales et cognitives qui résultent de la socialisation à l'espace géographique de l'individu qui s'est déplacé. Le replacement met au second plan les approches fonctionnalistes d'accessibilité géographique et la notion de potentialité, afin de mettre l'accent sur le rapport à l'espace géographique et d'aborder les ségrégations socio-spatiales depuis les mobilités quotidiennes.

Définition longue

Le replacement est une proposition d'analyse des mobilités géographiques centrée sur les lieux de destination à partir de leur regroupement en lieux appartenant à la même catégorie spatiale, afin de saisir leurs régularités par l'analyse du rapport à l'espace géographique des individus plutôt que par des notions plus strictement cognitives, telles que la routine ou l'habitude. Ce terme permet, contrairement à l'actuel développement de la notion de mobilité centrée sur la localisation, d'aborder les pérégrinations quotidiennes des individus selon une approche relationnelle qui utilise un concept interdisciplinaire important en science sociale, à savoir celui de position, ou de placement. Par le replacement, il s'agit alors non pas de se déplacer d'une localisation à une autre, mais de se repositionner en fonction de ses affinités géographiques, sociales ou cognitives (Ramadier, 2017).

Se replacer c'est franchir les frontières fonctionnelles de l'espace géographique sans franchir de frontières sociales et cognitives. Introduire une approche relationnelle et socio-cognitive permet de compléter les approches interactionnistes et rationalistes (compétences, contraintes, préférences, habitudes, etc.) qui dominent jusqu'alors. Avec le replacement, la régularité géographique n'est plus un savoir-faire « entre les mains » ou « dans la tête » de l'individu (une habitude ou une routine) qui permettrait de prédire une pratique spatiale, mais un rapport spécifique à l'espace géographique.

D'un point de vue géographique, ce qui permet de comprendre comment s'organise la régularité des mobilités quotidiennes n'est pas l'observation et l'enregistrement d'une localisation absolue (être ou ne pas être là), mais d'un type de lieu fréquenté, c'est-à-dire d'une catégorie spatiale construite par le chercheur à partir d'hypothèses formulées sur les processus de catégorisation spatiale des individus.

Avec le remplacement, il s'agit d'aborder les mobilités non pas à partir d'un seul espace, mais en pensant indissociablement l'espace géographique, l'espace psychologique (l'espace cognitif ou l'espace des représentations) et l'espace social. Très concrètement, le remplacement contribue ainsi à la compréhension des raisons qui font que les déplacements quotidiens sont géographiquement très stables, puisque 70% des déplacements quotidiens sont des régularités spatiales (Ramadier, 2017), tout en se distinguant d'un groupe social à l'autre par les lieux de destination. Il permet également de renouveler les analyses des ségrégations sociales dans l'espace en y incluant cette fois les mobilités quotidiennes. En effet, jusqu'à présent, cette problématique a été quasi exclusivement étudiée depuis les mobilités et les ancrages résidentiels.

Pour revenir à l'analyse des régularités des lieux fréquentés, une analyse à partir de leurs formes socio-historiques (centres-villes historiques, centres-villes urbains, anciens noyaux villageois de banlieue, grands-ensembles, secteurs pavillonnaires de la première ou de la seconde couronne de banlieue, etc.) permet d'illustrer concrètement la notion de remplacement dans le cadre des déplacements quotidiens¹. Après avoir dressé une carte des formes urbaines strasbourgeoises (Ramadier et al., 2011), nous avons calculé, à partir de l'enquête ménage-déplacement, la part des lieux de destination qui avaient la même caractéristique socio-physique que le lieu de résidence (tous les déplacements inférieurs à 500 mètres ont toutefois été évacués de l'analyse). Comme le montre le tableau ci-dessous, les lieux de destination les plus fréquents sont systématiquement (à l'exception des déplacements depuis les noyaux villageois du périurbain) ceux qui « ressemblent » à la forme urbaine du lieu de résidence. Autrement dit, en analysant le remplacement de la manière la plus étroite qu'il puisse être défini, à savoir un déplacement vers un lieu équivalent à celui avec lequel l'individu est le plus familier (les formes urbaines du lieu de résidence), on constate que le remplacement représente entre 12 et 36 % des déplacements quotidiens. Dans la mesure où les ségrégations sociales dans l'espace sont fortement corrélées aux différentes catégories spatiales analysées, outre la familiarité en termes de lecture de l'espace géographique, ce sont aussi les logiques sociales liées aux lieux de destination (lieu résidentiel des amis, localisation de l'emploi, etc.) qui contribuent au phénomène observé. Enfin, le remplacement est d'autant plus important que le lieu de résidence est symboliquement et géographiquement « central ». Autrement dit, cette modalité du remplacement n'est probablement pas de même ampleur pour tous les groupes sociaux. D'autres hypothèses, plus élaborées, sur les catégories spatiales doivent être mises à l'épreuve pour comprendre plus précisément les régularités géographiques des déplacements quotidiens. La composition sociologique des lieux et les processus de socialisation à l'espace public comme aux mobilités géographiques sont probablement les pistes les plus fructueuses à investiguer.

Catégorie spatiale de destination	Catégorie spatiale de résidence							
	Centre historique	Centre, grands bâtiments	Vieux centres intégrés	Grands ensembles	Résidentiel jardins	Résidentiel grands jardins	Village et extensions	Zones bâtiments publics
Zones agraires	1,29	6,14	3,87	4,97	7,25	7,06	10,64	5,02
Forêts	3,95	3,64	7,44	6,74	8,38	7,34	5,01	5,88
Centre historique	<u>36,29</u>	13,50	11,15	8,59	9,38	9,98	<u>12,21</u>	<u>14,01</u>
Centre, grands bâtiments	14,65	<u>27,32</u>	8,02	7,58	8,96	9,70	5,95	9,17
Vieux centres intégrés	4,94	5,82	<u>21,49</u>	11,33	11,67	<u>11,02</u>	8,14	13,15
Grands ensembles	3,95	6,47	8,81	<u>13,89</u>	8,59	7,86	2,19	7,27
Résidentiel avec jardins	3,87	6,95	6,77	9,81	<u>11,67</u>	9,70	<u>12,36</u>	8,48
Résidentiel grands jardins	1,52	2,75	4,15	3,62	5,84	7,40	7,51	3,29
Village et extensions	1,14	1,05	1,02	1,26	1,33	1,43	9,86	2,08
Zones indust., commerciales	2,05	3,72	4,97	5,01	6,92	7,00	8,45	5,71
Zones bât. publics	17,46	12,13	9,47	10,78	8,17	7,40	6,89	12,63
Stades, zones de sport	2,13	2,67	4,93	5,22	3,17	2,75	3,44	4,50
<i>Total</i>	<i>93,24%</i>	<i>92,16%</i>	<i>92,09%</i>	<i>88,80%</i>	<i>91,33%</i>	<i>88,64%</i>	<i>92,64%</i>	<i>91,18%</i>

Figure 1 : Distribution, en pourcentages, des formes urbaines de destination en fonction de celle du quartier de résidence

Développement

L'angle mort de la participation des mobilités quotidiennes aux morphologies sociales dans l'espace d'une part, et de leur permanence socio-spatiale d'autre part, semble lié aux caractères temporaire et labile qui sont attribués à ces pratiques spatiales. Pour expliciter le

remplacement, il importe donc dans un premier temps de revenir sur les conceptions scientifiques du déplacement géographique au moment où la notion de mobilité domine et où celle de flux revient en force. D'autant que les disciplines scientifiques sont maintenant plus nombreuses qu'auparavant à s'intéresser aux conditions comme aux effets des pratiques spatiales, de sorte que les questionnements se sont diversifiés : se rendre sur un lieu, convoiter une ressource qui n'est pas sur place, prendre place ou se positionner ailleurs, redéfinir une situation spatiale, etc. Précisons d'emblée que si les autres catégories spatio-temporelles du déplacement (migrations, voyage et mobilités résidentielles) ne seront pas abordées ici, c'est par souci de simplifier l'exposé de cette dimension socio-cognitive du déplacement géographique. Car, en effet, le remplacement transcende les catégories scientifiques du déplacement. Par exemple, certains travaux de psychologie environnementale sur les mobilités résidentielles montrent qu'au-delà des caractéristiques sociales et économiques en jeu, le nouveau lieu de résidence d'un individu n'est pas sans rapport avec celui qu'il vient de quitter (Feldmann, 1990). Ces résultats mettent en avant un principe de continuité psychologique du rapport à l'espace résidentiel qui repose sur les dimensions urbanistiques (formes urbaines et architecture) et géographiques (position spatiale dans l'espace urbain). C'est précisément sur ce rapport entre changement et stabilité géographique, généralisé à toutes les dimensions de l'espace géographique (physique, sociale, fonctionnelle, symbolique, etc.), que prend appui le principe de remplacement.

Des mobilités synonymes de changements

On ne compte plus les travaux qui font l'apologie des transformations auxquelles les mobilités contribuent, que ce soit sur les conditions sociales des personnes, sur leur rapport à l'espace géographique, et plus généralement sur les modes de vie. Ces derniers incitent à pointer des transformations qui sont mises en vedette. Pensons par exemple aux « grands navetteurs », ou aux transformations géographiques des modes de vie qui affecteraient plus globalement les structures sociales (Urry, 2005). En un mot, « la » mobilité est synonyme de changement. D'ailleurs, son premier emploi en science sociale, la mobilité sociale (Sorokin, 1927), met l'accent sur le passage d'une strate sociale à une autre, l'espace étant ici social. Néanmoins, certains travaux montrent que les transfuges de l'espace social portent également les traces de dispositions sociales, et notamment socio-spatiales, de leur position précédente (Gaulejac, 1987). Ainsi, la première difficulté d'une approche socio-cognitive des permanences qui sont au cœur d'un déplacement repose sur le fait d'aborder les mobilités autrement qu'à partir d'un seul espace. Avec le remplacement, il s'agit d'ajouter simultanément la contribution de l'espace géographique et de l'espace des prises de position intériorisées (l'espace cognitif ou l'espace des représentations) aux positions dans l'espace social. Ces trois espaces (de la géographie, de la sociologie et de la psychologie) n'existent pas l'un sans les autres (Ramadier, 2017). Dit autrement, aucun d'eux n'est le support d'un autre, il est une dimension (Veschambre, 2006) au fondement des autres.

Les déplacements géographiques comme potentialités construites avec la notion d'accessibilité

Deux notions cardinales dirigent les représentations, les évaluations, les analyses et les diagnostics portés sur les déplacements quotidiens. Il s'agit des notions d'accessibilité et de potentialité. Pour résumer l'évolution de leur conception et de leur place dans la

recherche, on s'appuiera sur les trois principales étapes de la science pour penser les déplacements géographiques (Borja et al. 2014), à savoir, l'approche par les flux, par les déplacements et enfin par les mobilités.

De l'accessibilité comme synonyme de potentialité géographique...

Avec la notion de flux (et de transport), la conception du déplacement géographique relève de dimensions techniques et infrastructurelles. L'objectif de cette perspective consiste à faciliter le mouvement des biens et des personnes. L'accessibilité est alors étudiée indépendamment du déplacement. Elle décrit surtout des possibilités sans tenir compte des conditions de possibilité avec lesquelles les individus sont aux prises. Elle recouvre entièrement la notion de potentialité de déplacement. Cette dimension géographique de l'accessibilité permet cependant, comme avec les anamorphoses ², d'introduire une approche relationnelle dans un système de géolocalisation, initialement construit à partir d'un référentiel géométrique qui tend à essentialiser les lieux. Dans cette approche relationnelle, l'accessibilité n'est toutefois qu'une qualité spatiale supplémentaire qui est généralement subordonnée au système de géolocalisation. Les pratiques de déplacement ne sont pas loin, mais elles restent implicites et au second plan, bien que construites et analysées également avec des modèles mathématiques de flux. Ces pratiques n'ont pas encore de lien direct avec l'accessibilité. Les premières contribuent à l'analyse du fonctionnement des infrastructures existantes alors que la dernière intervient dans leur construction. Le remplacement repose également sur une approche relationnelle du système de localisation en abordant le lieu non plus comme un objet simplement géographique, mais comme une catégorie spatiale socialement construite.

... À la potentialité comme dimension des pratiques spatiales

À partir du milieu des années 1970, les déplacements quotidiens sont abordés sous un angle plus instrumental que technique. Tournés vers les ressources convoitées par celui qui se déplace, ils sont cette fois construits à l'échelle de l'individu et définis comme étant subordonnés à une activité (Cullen et Godson, 1975). La conception de l'accessibilité repose désormais sur les aménités (services de santé, centres commerciaux, etc.). Cependant, son calcul et le raisonnement analytique (accès à une ressource particulière, nombre de ressources accessibles, etc.) ne connaissent pas de transformation majeure, faisant de l'accessibilité une dimension de la pratique plus théorique qu'empirique, notamment parce que les activités sont étudiées à partir d'une liste de ressources géoréférencées établie par le chercheur, sans se soucier de savoir si l'individu en a connaissance ou si ce sont véritablement des ressources pour lui. Le coût du déplacement devient une dimension centrale, dont les modalités varient selon les approches disciplinaires : prix, charge mentale, effort physique, relations interpersonnelles, etc. La notion de potentialité géographique conserve une place importante et participe à la confusion entre ressources accessibles et existantes. Dans ce modèle, une ressource accessible est une ressource existante plus ou moins facile à atteindre selon le contexte de la pratique (équipement, structure du ménage, etc.). Le remplacement cherche à remédier à cet écueil en se limitant aux pratiques spatiales effectives pour qualifier l'accessibilité. Seules les ressources appartenant à l'univers des possibles et qui sont également convoitées par l'individu sont considérées dans l'analyse.

À partir du milieu des années 1990, le « paradigme de la mobilité » contribue partiellement à pallier cet écueil en resserrant un peu plus la notion d'accessibilité sur l'individu, ses conditions sociales et cognitives. Elle repose cette fois sur la facilité de l'individu à se mouvoir, c'est-à-dire sur sa maîtrise des distances géographiques et de ses déplacements.

L'accessibilité est dorénavant une composante de la pratique, ce qu'avait déjà impulsé la Time Geography (Hagerstrand, 1970) en limitant cependant l'analyse au contexte spatio-temporel de l'individu. Toutefois, ce sont moins les manières de faire que le niveau de maîtrise des dispositifs, les attitudes et les valeurs associées aux déplacements qui sont ciblées. Regroupés autour du concept de motilité (Kaufmann, 2001), cette approche interactionniste dédouble la potentialité d'un déplacement en l'attribuant pour partie à l'espace géographique et son aménagement, et pour partie à l'individu, comme le propose par exemple la notion de réversibilité³. La potentialité conserve une place importante, comme en témoigne la définition de Levy et Lussault (2003) qui l'incluent dans leur définition de « la » mobilité⁴. On peut se demander quelles peuvent être les raisons d'un tel acharnement à accorder autant d'importance à la notion de potentialité dans un déplacement géographique.

La stabilité des déplacements géographiques

Cette insistance sur la place accordée à la potentialité relève d'un biais scholastique lié aux questionnements de ceux qui observent les pratiques spatiales des autres (chercheurs, gestionnaires, commerçants, etc.) plutôt qu'aux manières de faire de celui qui se déplace. Par exemple, le potentiel est réintroduit dans la notion cognitive d'habitude pour mettre l'accent sur la prévisibilité des pratiques (ou les obstacles au changement comportemental). Or est-ce pour être en mesure de prévoir une destination connue ou pour assurer une certaine familiarité à agir sur place, une condition socio-spatiale transposable géographiquement⁵, que 70 % des déplacements urbains hebdomadaires ont pour destination des lieux dont l'individu n'envisage ni d'alternative ni de planification, encore moins une quelconque opportunité liée à une situation géographique (passer à proximité par exemple) ? D'autant que cette forte stabilité des déplacements quotidiens s'observe à Québec comme à Strasbourg, qu'on soit retraité ou en activité (Ramadier, 2010).

Avec le remplacement, nous faisons l'hypothèse que les lieux de destinations relèvent d'autre chose que d'automatismes, d'habitudes ou de routines. D'ailleurs les recherches qui s'appuient sur ces notions analysent bien plus les modes de déplacement ou les activités projetées que les lieux de destination, faisant de ces derniers un angle mort des continuités géographiques. Ce ne sont pas des automatismes car rien ne nous dit que la stabilité géographique des déplacements observée à un moment donné ait le même contenu géographique à un autre moment. Ce ne sont pas des routines car un lieu de destination stable, pour une activité donnée, peut faire l'objet d'ajustements temporels si le contexte le nécessite (par exemple avoir pour habitude de faire ses courses dans tel commerce mais ajuster chaque fois le jour de la semaine et/ou l'heure). Enfin, ce ne sont pas des habitudes dans la mesure où c'est moins l'apprentissage d'un savoir-faire par répétition qu'un rapport spécifique à l'espace géographique fondé sur des dispositions socio-cognitives qui favorisent un sentiment de familiarité (significations environnementales, manières de se comporter, etc.) dans certains contextes plutôt que d'autres. L'habitude est un concept qui fait en quelque sorte un pari sur les pratiques futures à partir des régularités passées, raison pour laquelle la notion de potentiel est encore très présent, alors que le remplacement cherche à saisir les régularités du rapport à l'espace des individus à partir de la reconstitution de lieux comme catégories spatiales déjà pratiquées.

Références

Anstiss, David, Hodgetts, Darrin, Stolte, Otilie (2018). Men's re-placement: Social practices in a Men's Shed, *Health & Place*, n° 51, 217-223

Authier, Jean-Yves, Lehman-Frisch, Sonia (2012). Il était une fois... des enfants dans des quartiers gentrifiés à Paris et à San Francisco, *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 195, 58-73.

Borja, Simon, Courty, Guillaume, Ramadier, Thierry (2014). Trois mobilités en une seule ? Esquisses d'une construction artistique, intellectuelle et politique d'une notion, *EspaceTemp.net.*, en ligne : <http://www.espacetemps.net/articles/trois-mobilites-en-une-seule/>

Cullen, Ian, Godson, Vida (1975). Urban Networks: The Structure of Activity Patterns, *Progress in Planning*, vol. 4, n° 1, 1-96.

Denain, Jean-Charles, Langlois, Patrice (1998). Cartographie en anamorphose, *Mappemonde*, 49 (1), 16-19.

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

Gaulejac, Vincent de (1987). La névrose de classe, Paris, Hommes & groupes éditeurs.

Hägerstrand, Torsten (1970). What about People in Regional Science?, *Papers of the Regional Science Association*, vol. 24, n° 1, 7-21.

Kaufmann V. (2001). La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain, in Bassand M. Kaufmann V., Joye D.(dirs.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 87-102.

Lévy, Jacques, Lussault, Michel (2003). Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Paris, Belin.

Ramadier, Thierry (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, Thierry (2017). 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. (ISBN 978-3-319-31414-3)

Ramadier, Thierry, Petropoulou, Chrissanthi, Haniotou, Hélène, Bronner, Anne-Christine, Enaux, Christophe (2011). Daily Mobility and Urban Form: Constancy in Visited and Represented Places as Indicators of Environmental Values, In Marius Theriault and François Desrosiers (eds), *Geographic Information and Urban Dynamics: Mobility and Urban Form: From Analysis to Simulation*, ISTE-Wiley, p.129-157.

Slater, T. (2008) 'A literal necessity to be replaced': a rejoinder to the gentrification debate, *International Journal of Urban and Regional Research* 32(1), 212-223.

Sorokin, Pitirim (1927). *Social Mobility*, New York, Harper and Brothers.

Urry, John (2005), *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin.

Veschambre, Vincent (2006). Penser l'espace comme dimension de la société, in Raymonde Séchet et Vincent Veschambre (dir.), Penser et faire la géographie sociale, Rennes, PUR, 211-227.

Notes

- ① À notre connaissance, seuls les articles de Slater (2008) et de Anstiss et al. (2018) utilisent explicitement la notion de remplacement sous l'angle du rapport socio-cognitif à l'espace géographique sans pour autant l'employer dans la recherche sur les mobilités quotidiennes.
- ② Cartes géographiques dont la distance métrique entre les objets est calculée à partir d'autres distances que géographiques : le temps de déplacement par exemple. Voir Denain et Langlois, 1998.
- ③ L'accessibilité d'un lieu serait, dans le cas de la réversibilité, liée à l'offre de l'infrastructure non plus pour atteindre le lieu mais pour revenir sur le lieu de départ selon les contraintes du mode de vie de la personne (par exemple, revenir dans la journée).
- ④ « Pour chaque acteur, la mobilité est à la fois un processus avéré, qui se traduit en mouvements effectifs, et un potentiel, une virtualité non actualisée, qui est, justement, ce qui autorise le mouvement réalisé » (p. 613).
- ⑤ Par exemple, la facilité à se sentir à l'aise, à prendre place dans une pizzeria est transposable à toute autre restaurant de ce type, quand il n'est pas toujours aisé de transposer ces dispositions dans un restaurant de renommée internationale qui propose une autre manière de servir.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

Cadres de vie

Inégalités

Représentations

THÉORIES

Concepts



Psychologue

Thierry Ramadier est directeur de recherche au CNRS en psychologie. Il aborde la thématique de la mobilité spatiale à partir des représentations sociocognitives qu'ont les individus de l'espace urbain. Il a notamment développé sur cette question deux principes théoriques : la lisibilité sociale de l'espace et la mobilité comme remplacement.

Pour citer cette publication :

Thierry Ramadier (02 Avril 2021), « Remplacement géographique »,
Préparer la transition mobilitaire
. Consulté le 04 Mai 2024, URL:
<https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13627/remplacement-geographique>



Les Dictionnaire
du Forum Vies Mobiles sont mis à disposition selon les termes de la
licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les
Mêmes Conditions 3.0 France

Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues en nous
contactant via ce formulaire de contact.

Autres publications



Les mobilités quotidiennes
bouleversées par la crise sanitaire :
témoignages de la situation vécue
par les habitants de Bogotá et Lima

Jérémy Robert, Vincent Gouëset,
Florent Demoraes, Jimena Ñiquén,
Hernando Sáenz, Omar Pereyra,
Daniela Rodríguez



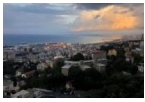
Histoire de la notion de mobilité

Vincent Kaufmann



Se mouvoir, s'arrêter, s'afficher
dans l'espace public : les stratégies
de mobilité des Algéroises

Madani Safar Zitoun, Khadidja
Boussaïd, Samia Bentoudert,
Maroua Kennouche



Les mobilités urbaines à Alger : un
état des lieux de la recherche
sociologique

Madani Safar Zitoun

¹ <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/>

² <http://forumviesmobiles.org>

³ <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/>

⁴ http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact