

❖ LA MOBILITÉ

C'est l'une des modalités de la gestion de la distance consistant en un déplacement matériel des opérateurs d'un lieu à un autre.

Le terme est polysémique. Le géographe évoque **le franchissement de l'espace** tandis que le sociologue et l'ingénieur utilisent cette notion respectivement **en référence au changement social et aux flux de transports**. Loin d'être une richesse, cette polysémie peut être un obstacle à la connaissance.

La notion émerge dans les années 1920 avec les travaux de l'Ecole de Chicago. Ces travaux situent l'étude des mobilités dans un cadre d'analyse dynamique. Si les interactions entre la ville, sa morphologie et les relations sociales sont au cœur de ces travaux, l'attention des chercheurs se porte avant tout sur le système social, son fonctionnement, son organisation et sa transformation. La mobilité est alors considérée comme partie intégrante du mode de vie urbain. Les mobilités sont pensées comme des facteurs de désorganisation ou de rupture d'équilibre, donc des vecteurs de changement.

A la même période, aux Etats-Unis, se développe « **la science des trafics** ». Elle s'intéresse aux mobilités en tant que **déplacements dans l'espace géographique**, et porte l'analyse sur l'automobile.

Ainsi, la question de la mobilité se partage entre une approche sociologique qui la définit comme un changement de position, de rôle ou de statut, et l'approche de la science des trafics qui la considère comme un flux de déplacements dans l'espace. Dès les années 1950, les analyses de la mobilité sociale se focalisent sur les parcours professionnels et la transmission intergénérationnelle des catégories professionnelles. C'est encore le sens actuel de la notion aux yeux de la sociologie.

La science des trafics va s'autonomiser à son tour et développer des modèles à partir de la théorie de la dynamique des fluides (mobilité définie comme écoulement des particules, des individus, des motos... dans l'espace de circulation de la rue).

Après la Seconde guerre mondiale, la géographie s'empare de la notion. Elle définit alors **quatre formes de mobilités** : la mobilité quotidienne ; les voyages ; la mobilité résidentielle ; les migrations.

Ces formes se différencient selon la temporalité dont elles relèvent (temporalité longue ou temporalité courte) et l'espace dans lequel elles se déroulent (espace interne ou externe au bassin de vie).

Au début des années 1990, l'approche interdisciplinaire fait l'objet de demandes de plus en plus fortes. Quels arguments ? 1) Nécessité d'un découplage conceptuel entre les déplacements et la mobilité. 2) Prépondérance de la place accordée à l'action économique rationnelle dans les analyses de la mobilité spatiale. 3) Les limites engendrées par le morcellement de l'analyse de la mobilité. 4) Les pré-notions qui entourent souvent la manière dont est appréhendée la mobilité.

La mobilité (qu'elle soit vue comme franchissement ou comme changement) est implicitement vue comme **un phénomène social positif**, un indicateur du fait qu'une société va bien ou mieux. Ainsi, **une société juste serait une société où les personnes sont professionnellement mobiles**, les déplacements rapides et lointains étant vus comme le signe d'un accroissement de la liberté de circulation dans l'espace et dans le temps. La mobilité est perçue comme un signe d'émancipation. C'est le credo des mouvements de défense de l'automobile. Certains auteurs (tels John Urry, *Mobilities*, 2007) mettent en garde contre ce **positivisme** car la mobilité est ambivalente. Les déplacements sont le plus souvent une demande dérivée des activités humaines, ce qui devrait inciter à remonter aux logiques d'action qui les président pour interroger le fonctionnement des sociétés, les inégalités, les modes de vie et leur pluralisme. Or, le plus souvent, les recherches partent du postulat que l'accroissement des flux est le reflet d'un processus de démocratisation de la liberté de déplacement (prenant ainsi pour argent comptant l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme).

La question des mobilités revient à s'interroger sur : « Pourquoi bouge-t-on ? », « Quand se déplace-t-on pour être mobile ? », « Quand sommes-nous mobiles en nous déplaçant ? »

« L'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré. » Ainsi est définie la mobilité par Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt dans leur ouvrage intitulé *Mobilité spatiale* (1980). Cette définition propose une dimension à la fois spatiale et sociale. Pourtant, cette définition oublie les liens entre déplacements et mobilité ainsi que la complexité de la mobilité. Willi Dietrich, dans sa thèse *Mobilité et renouvellement local de l'emploi* (1990) propose alors de considérer la mobilité comme **un phénomène dont les manifestations sont imbriquées selon des temporalités sociales spécifiques : la minute, l'heure, le jour, la semaine pour la succession des activités et des rôles, la semaine, le mois et l'année pour les voyages, l'histoire de vie pour les migrations et l'histoire familiale. La mobilité est ici conçue comme changement dont les manifestations s'organisent sous forme d'emboîtements temporels.** Bref, on peut dégager de la mobilité, trois champs d'analyse : **le champ des possibles, les aptitudes à se mouvoir¹, les déplacements.** Ces trois dimensions produisent de la mobilité. L'intérêt est de travailler aux relations entre ces trois dimensions.

❖ LA MOTILITÉ

Elle se compose de facteurs relatifs aux **conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre, aux compétences que nécessite l'usage de cette offre et à l'utilisation de l'offre pour réaliser des projets.** Etre inventif et savoir jouer avec les règles du jeu offertes par le champ du possible des déplacements et de la mobilité suppose un ensemble de compétences qui deviennent de plus en plus importantes dans la vie quotidienne. Ces compétences relèvent de capacités de programmation et d'improvisation dans l'agencement spatial et temporel des activités à court ou à moyen terme et de la capacité à rendre familiers les lieux que l'on fréquente habituellement afin de se sentir à l'aise. Or, nous sommes plus ou moins doués pour cela et cela engendre des inégalités. Cela renvoie à des capacités psychologiques (se repérer dans l'espace, gérer le stress), l'expérience des différents moyens de transport, la capacité à imaginer le déroulement d'une journée et à s'y projeter... Ces compétences liées à la motilité s'acquièrent en dehors de l'école.

Les formes de mobilité apparaissent comme une soumission : elles sont le résultat d'arbitrages entre les sphères professionnelles et familiales. Ainsi, les déplacements rapides et lointains sont un passage obligé pour l'insertion sociale. Elles ont certes libéré de certaines contraintes de la vie quotidienne mais en ont créé de nouvelles. Les

¹ On parle de motilité.

mobilités ont élargi les possibilités qui s'ouvrent à un acteur mais en même temps, elles le rendent dépendant. Par exemple, parmi ceux qui exploitent le potentiel de vitesse (permis par les systèmes techniques), nombreux sont ceux qui mènent une vie verrouillée par de multiples contraintes et qui sont obligés de se déplacer vite et loin. Lorsqu'elles en ont le choix, ces personnes se déplacent dans la proximité (appréciant la flânerie). Le nombre de kilomètres parcourus et la vitesse du déplacement sont donc un mauvais indicateur de cette liberté. Les déplacements les plus libres sont souvent lents et proches (ils offrent une grande qualité de temps).

La réflexion sur les liens entre liberté et mobilité renvoie au champ des possibles et à la motilité des acteurs plus qu'aux déplacements proprement dits. De ce fait, un contexte qui permet une grande liberté de mouvement est celui qui offre un champ des possibles ouvert. C'est le contexte qui permet le pluralisme, et donc le contraire d'un monde où tout le monde se déplace vite et loin et dans lequel le lent et le proche sont déconsidérés.

❖ L'ÉCOMOBILITÉ

On parle aussi de mobilité durable voire de mobilité douce. Elle désigne la conception, la mise en place et la gestion des « modes de transport propres ». Inscrite à l'Agenda 21 [adopté au sommet de Rio en 1992], elle s'intéresse à la notion de service, de sécurité, d'économie d'énergie et de qualité de la vie. Le terme est imprécis puisqu'il peut aussi renvoyer à des modes de déplacement qui ne suivent pas obligatoirement les règles de l'espace public (planche à roulette, voies de transport en commun, la marche à pied, vélos cargos, le covoiturage). Au cœur de l'écomobilité : l'intermodalité². Les pouvoirs publics, (en lien avec les associations) mènent des études d'écomobilité qui aboutissent à la mise en place de solutions à diminuer la pollution routière et à gérer les pics de pollution et l'engorgement. Ils redéfinissent par exemple les trajets domicile-école sans surcoût économique pour les ménages. Les solutions conjuguent généralement : le principe de la ville dense et mixte, qui peut limiter le besoin de longs déplacements et les temps de déplacement ; une lutte contre la périurbanisation ; les transports en commun en site propre plus fluides, plus confortables, avec des cadences appropriées ; les vélos ou véhicules partagés ; un réseau de pistes cyclables ; une intermodalité facilitée (billetterie unique). A cela, on peut ajouter les actions de sensibilisation et d'éducation.

❖ L'ETHNOSCAPE

L'anthropologue américain d'origine indienne Appadurai définit le concept ainsi :

« Par ethnoscape, j'entends le paysage formé par les individus qui constituent le monde mouvant dans lequel nous vivons touristes, immigrants, réfugiés, exilés, travailleurs invités et d'autres groupes et individus mouvants constituent un trait essentiel du monde qui semble affecter comme jamais la politique des nations (et celle qu'elles mènent les unes vis-à-vis autres). Il ne s'agit pas de dire qu'il n'existe pas de communautés, de réseaux de parenté, d'amitiés, de travail et de loisir relativement stables, ni de naissance, de résidence et d'autres formes d'affiliation; mais que la chaîne de ces stabilités est partout transpercée par la trame du mouvement humain, à mesure que davantage de personnes et de groupes affrontent les réalités du déplacement par la contrainte ou le fantasme du désir de déplacement. En outre, tant ces réalités que les désirs fantasmés fonctionnent à présent à plus grande échelle, à mesure que les hommes et les femmes de villages indiens ne

² Concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. On parlera de chaîne des transports et d'interface. L'intermodalité aboutit à la mise en place d'un pôle d'échanges. Les correspondances quai-à-quai sont, par exemple, un véritable atout.

rêvent plus seulement à Poona ou à Madras, mais bien à Dubaï ou à Houston que les réfugiés sri-lankais se retrouvent en Inde du sud aussi bien qu'à Philadelphie. Et tandis que le capital international modifie ses besoins, tandis que la production et la technologie génèrent des besoins différents, tandis que les États-nations modifient leur politique vis-à-vis des populations réfugiées, ces groupes mouvants ne peuvent jamais, quel qu'en soit leur désir, laisser leur imagination trop longtemps inactive.» (Arjun Appadurai, *Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation*, p 71-72).

Quelles en sont les caractéristiques principales ? L'ethnoscape, c'est un espace social qui est aussi un espace mental. L'ethnoscape fournit le climat qui les protège ceux qui voyagent du stress du voyage, et de la globalisation. L'ethnoscape diminue le stress, mais il permet aussi aux voyageurs de développer la faculté de nouer des relations affectives et effectives avec des gens issus de cultures différentes. Soit un outil de communication. L'ethnoscape préserve les déracinés et les voyageurs d'un contact trop stressant avec la forme d'existence de l'Autre. Il produit une distance impénétrable à travers la proximité géographique. Il aide ces déracinés à établir un continuum entre la vie d'avant et la vie de maintenant; l'ici et le là-bas. Soit tout à la fois un pont et une muraille.

❖ AUTOMOBILISME ET AUTOMOBILITÉ

Automobilisme : outil de déplacement individuellement appropriable, du vélo à la voiture. Il est à relier à un processus d'individuation.

Exigence d'auto-mobilité lorsqu'on se trouve en face d'un souhait de se déplacer dans de multiples directions, à sa convenance. L'auto-mobilité est donc une ressource sociale, elle valorise l'autonomie et la maîtrise.

Réduire la dépendance automobile ne signifie pas un retour en arrière. Pour la réussir, cela suppose que les nouveaux moyens de se déplacer ne réussiront que dans la mesure où ils sont en connivence avec l'auto-mobilité. L'auto-mobilité sans l'automobilisme.

Une aptitude à gérer des substitutions entre des modes de déplacement relève de la *motilité*, terme mis au point par Vincent KAUFMANN (2001). Exemples :

-le tramway cherche à diminuer le nombre de lignes pour renforcer le sentiment de disponibilité, en réduisant les délais d'attente.

-le bus à l'appel.

Alain BOURDIN, *La métropole des individus* (2005) : la mobilité des individus est associée à tout changement de positions dans un espace réel ou virtuel. Cet espace peut être physique, social, affectif, cognitif. C'est un phénomène global.

Incidences socio-spatiales de l'automobilité :

-Dispersion et opportunités :

La capacité de se déplacer permet de garder des liens avec des personnes qui n'habitent pas à proximité et permet aussi d'élargir ses relations spatiales. La proximité sociale n'est plus liée à la proximité physique.

-Dissémination des lieux significatifs et qualification du logement :

Certains urbanistes font l'hypothèse que les personnes qui vont habiter en périphérie le font soit par contrainte (ne trouvant pas de logement dans la ville compacte) soit par repli social (parti pris anti-urbain). Néanmoins, la moitié des gens qui sont en périphérie rentreraient volontiers au centre urbain. Mais pas l'autre moitié. De plus, parmi les habitants de la ville consolidée, une part importante rêve d'habiter en périphérie (1/3 souhaiteraient devenir des néo-ruraux). Ce souhait est-il un indice d'évasion dans un familialisme protecteur ? La ville compacte a perdu le monopole au niveau des formes d'urbanité. On peut vivre ailleurs tout en développant des sociabilités ouvertes et sélectives, dans un environnement où les opportunités se développent. Ces périphéries tendent à s'autonomiser et à former un espace où se multiplient des rencontres et des initiatives collectives. Ce n'est pas prendre un parti anti-urbain. Habiter dans une néo-ruralité n'équivaut pas à un rejet d'une sociabilité ouverte et diversifiée. Il s'agit davantage d'une option pour un style de vie, en valorisant l'imprégnation de la vie quotidienne par des contacts avec la nature, dans un contexte où la densité perçue est faible.

On remarque que la taille des logements augmente. La majorité de la population ne vit plus dans des logements exigus et bondés où la rue était le seul espace libre disponible (usage intensif des espaces publics de proximité). En devenant plus spacieux, le logement acquiert des propriétés nouvelles comme lieu polarisateur. Les activités internes se complètent par une gamme d'activités extérieures plus ou moins éloignées. Ce déplacement se concrétise d'autant plus que le niveau de revenu moyen a augmenté. Cette plus grande autonomie réduit la dépendance au voisinage. Le logement s'approprie donc comme une demeure (un territoire complexe) permettant d'affirmer l'intériorité et une ouverture sélective sur l'extérieur. L'élévation du niveau de vie engendre aussi une diversification des besoins. Elle favorise l'exploration d'espaces plus lointains. Ce que l'on attend des espaces publics a changé. Les lieux collectifs de rencontre se multiplient et se diversifient.

-Un régime complexe de déplacements au service de l'individuation :

La mobilité se trouve ainsi renforcée par un régime de déplacements plus complexes. Les moyens rapides se combinent avec des modalités plus lentes. Exemple : la redécouverte du vélo permet de diminuer la dépendance à la voiture. Jusqu'aux années 1950, la vie urbaine reposait sur les déplacements piétons. Les transports rapides venaient simplement amplifier la logique d'un espace structuré à l'échelle du piéton. Ainsi, le tramway facilitait les relations inter-quartiers et renforçait les concentrations des grands équipements au centre urbain.

Aujourd'hui, les déplacements rapides permettent de rapprocher ce qui est loin. On est à la recherche de lieux où il y a des modes de convivialité piétonne, même si ceux-ci sont dissociés de l'espace domestique. Exemple : à Louvain-la-Neuve : on y accueille des personnes qui n'y habitent pas et qui n'y travaillent pas. **Les déplacements piétons** ont des qualités sociales en connivence avec les sociabilités urbaines. Ils permettent un jeu varié de face-à-face. Le rythme lent des déplacements crée un sentiment d'être ensemble. Celui-ci diminue fortement dans les flux rapides. La rue permet de faire décor les uns pour les autres et à des groupes de négocier leur mode de coexistence. La rue se prolonge dans des espaces complémentaires : brasseries, par exemple, où la communication peut se déployer selon un régime variable d'intimité.

Les déplacements rapides peuvent être le fond sur lequel viennent prendre forme des lieux marqués par une convivialité piétonne. D'où la notion de site urbain (à préférer à la notion de quartier). Le quartier est d'abord un lieu d'habitation qui s'équipe pour une vie sociale ; le site urbain repose sur une dynamique de la rencontre collective autour d'un enjeu commun.

Cette inversion des modes dominants enclenche une lente décomposition des systèmes radioconcentriques. Déjà, l'opposition entre travail concentré et domicile dispersé perd de son poids. On retrouve les espaces de travail dans divers endroits. Exemple : des populations habitant l'agglomération bruxelloise vont de plus en plus travailler en dehors (**reverse commuting** ou navettes inversées). Dans certaines périphéries, autour de Louvain-la-Neuve par exemple, même si l'emploi y est supérieur à la population active résidente, celle-ci va travailler d'abord à Bruxelles. Les mouvements vont en sens divers. Dans les périphéries, les relations transversales

prennent de l'importance. L'avenir des transports régionaux par bus passe par le développement de liaisons rapides entre des pôles significatifs : on passe ainsi d'un **espace radioconcentrique** à un **espace** de plus en plus **réticulaire**.

Les motivations des mobilités :

-**la mobilité de consommation** : achats de biens et de services destinés à être ramenés au logement. Mobilité vers des lieux interchangeables et lisibles : centres commerciaux, multiplex, chaînes de restauration. Mobilité centripète attirée vers des espaces de polarisation.

-**la mobilité de sociabilité** : les destinations sont dispersées. Les trajets sont fonction du réseau de relations ou d'événements. Elle prend un aspect particulier lorsqu'il s'agit de services de conseil qui demandent une certaine confiance réciproque (exemple : si on déménage, on souhaite conserver son médecin). Se dessine un attachement à un territoire diffus.

Conséquence : la mobilité apparaît comme un fait de culture : des faits de vie variés s'expriment à travers des rapports différenciés à l'espace. Ces styles de vie sont transversaux aux strates sociales. A cette diversité des mobilités correspond un **espace métropolitain**. Un espace métropolitain est un système diversifié d'offres de produits, d'idées, de relations, de comportements.

-Exemple : certaines localités se promeuvent à travers des événements occasionnels qui attirent la foule : le village de Redu (Belgique), à proximité d'une autoroute, s'impose comme « le village du livre ».

-Exemple : dispersées dans l'espace, les relations s'entretiennent de diverses manières : téléphone, skype, courriels... instruments de coordination qui permettent d'organiser des rencontres sur un territoire plus large. Cela crée donc plus de possibilités de déplacements. On parlera alors d'**individuation** en affinité élective, avec l'**automobilité** comme compétence d'aller où je veux, quand je veux.

Individuation et non atomisation :

L'individuation n'est pas un repli sur soi : elle se conjugue avec le développement d'une vie sociale. Elle suppose certes une mise à distance par rapport au groupe d'appartenance où les affiliations sont fixes et non négociables et qui engendrent des dépendances multiples. L'individuation est en connivence avec des échanges sociaux où prédominent les liens faibles. Se développent alors d'autres groupes émergeant autour de centres d'intérêts. Ces groupes sont de petites dimensions : amateurs de photos au niveau du quartier, club aidant à l'apprentissage. Si le groupe vise un niveau d'excellence, il devient le médiateur pour la mise en œuvre d'un projet et engendre agrégations et ouvertures sélectives. Ces groupes surgissent à la base de la vie sociale. Ils peuvent parfois conduire à revendiquer un droit : le droit des minorités à s'exprimer, y compris publiquement. L'espace public devient un lieu de mise en scène réciproque qui aboutit à la revendication du respect de la différence. Se construit ainsi une mosaïque de jeux sociaux : l'individu peut s'en servir dans une trajectoire marquée par la mobilité sociale où les appartenances peuvent se substituer dans le temps. Parfois se maintient une conscience commune malgré la dispersion spatiale (la référence à un espace-temps fondateur stimule les regroupements occasionnels³). Dans la mesure où la réalisation de soi est l'objectif qui pénètre les dimensions de la vie sociale, il y a tendance à la diversification. Mais, ces petits groupes savent se rassembler quand il y a des enjeux collectifs. Exemple : promotion du vélo : revendications communes (pistes cyclables), organisation d'événements (ville sans auto), réseaux sur le web...

L'automobilité et la construction subjective des territoires :

-Cette autonomie apparaît dans le décalage entre la construction subjective des territoires et l'élaboration de structures territoriales objectives.

³ Les retrouvailles des anciens des Grandes Ecoles.

-L'automobilité suppose que chacun cherche à construire un territoire significatif, reliant des lieux qui peuvent être spatialement dispersés. Une compétence d'automobilité induit une construction subjective du territoire. La structuration objective du territoire (voulue par les pouvoirs publics) est une ressource qui laisse des libertés. Les appropriations peuvent être divergentes selon les individus. Par ailleurs, l'évolution des demandes sociales peut amener à infléchir les politiques de manière à accroître la souplesse d'utilisation (exemple : abandon de la structure radioconcentrique). La construction subjective du territoire s'élabore souvent à partir du logement. Celui-ci est conçu comme un territoire propre. Il devient le lieu fédérateur de la mobilité quotidienne. Point de départ et point d'aboutissement, il pèse sur la configuration des itinéraires (ceux-ci conjuguent une chaîne d'activités⁴). La semaine s'échelonne à partir de ce point fixe.

-Cette construction subjective s'appuie sur des principes de construction :

-la centration n'est pas la centralité :

Cette notion suppose que les échanges avec l'extérieur se construisent à partir d'un point fixe qui est subjectivement investi d'une signification affective forte. La plupart du temps, c'est le logement. Cela participe de la construction d'une identité. L'espace se construit donc en fonction de soi (dimension symbolique). La notion de centralité revêt une dimension fonctionnelle (localités-centres et leur hiérarchie, à partir desquels les activités s'organisent) et peut se combiner avec une centralité symbolique (lieu de mémoire et d'histoire collective). Les deux notions ne se superposent pas : on peut avoir un fort sentiment de centration tout en ne vivant pas dans un lieu central.

-L'accessibilité centrée n'est pas un carrefour : la centration développe une connaissance des manières d'accéder à des lieux significatifs dispersés. Parmi ces lieux subjectivement significatifs se trouvent les localités-centres. Chacun se construit ainsi une chrono-carte à partir des moyens de déplacement disponibles. Plus les moyens sont multiples, plus la représentation objective va devenir à géométrie variable. Cette capacité subjective n'est pas un carrefour (qui dispose objectivement de moyens de se déplacer dans de multiples directions et qui peut être aussi un lieu d'intermodalité). La chrono-carte est construite à partir de l'acteur mobile et la manière de combiner ses allées et venues. Elle est l'inverse des isochrones (accessibilité à une localité centre⁵). L'automobilité permet de construire subjectivement des territoires dont les flux sont en partie autonomes par rapport à ce qui est prévu dans l'organisation des transports en commun. Ceux-ci sont mis à mal par leur manque de souplesse d'adaptation à la demande sociale.

-L'insterstice (plutôt que la frontière) : la centration construit l'espace environnant comme un interstice à partir duquel on peut transgresser différentes frontières et mettre des lieux significatifs en comparaison voire en compétition.

En Suisse, il y a beaucoup d'espaces qui sont valorisés pour la résidence parce qu'ils permettent d'accéder à une pluralité de localités et de centres sans appartenir strictement à aucun d'eux. Là où la configuration est moins propice, on cherche à contourner au maximum ce handicap. On explore un espace de vie qui diminue la dépendance vis-à-vis d'une orientation unidirectionnelle. La liberté suppose que l'on s'affranchisse de la notion de frontière que l'espace objectivement pensé voudrait imposer.

L'automobilité repose sur la capacité de valoriser les capacités interstitielles d'un lieu de centration. Plus l'espace se construit comme interstitiel, plus il est ressenti comme un espace de liberté, qui permet d'aller dans n'importe quelle direction où des opportunités se présentent. Cette compétence est à l'opposé d'une structuration objective

⁴ Aller conduire les enfants à l'école sur le chemin du travail, revenir en passant à la banque ou chez le coiffeur, ressortir les enfants pour des activités de soirée ou ramener à la maison des achats.

⁵ L'isochrone permet de délimiter l'étendue d'un territoire que l'on peut atteindre en un temps donné avec un moyen de déplacement donné.

des territoires reposant sur la zone d'influence des localités-centres et donc sur le principe des délimitations territoriales.

-Un espace réticulaire centré : le lieu de centration est entouré d'îlots de proximité vu qu'un usage régulier les transforme en lieux familiers. Ils sont souvent dissociés de l'espace domestique et spatialement dispersés. Cette appropriation peut s'exprimer à travers des représentations globales de l'espace. Les lieux significatifs peuvent se distribuer sur une échelle d'éloignement, ce qui aboutit à percevoir l'espace en zone périphérique concentrique par rapport au logement. Parfois, la perception devient plus indifférente par rapport à la distance. C'est l'image de l'archipel.

Néanmoins, l'espace objectivement construit n'est pas insignifiant. Plus les mouvements deviennent complexes plus la coordination est utile, plus le repérage de certains lieux est nécessaire. L'espace objectif est en transaction avec l'espace subjectif. La compétence des habitants suppose une confrontation critique entre les constructions objectives (imposées par en haut) et les constructions socio-spatiales venant du bas. L'autonomie grandissante du citoyen lui donne une capacité de réinterpréter les modalités que les instances coordinatrices voudraient imposer.

Conclusion :

-La culture de l'automobilité est un phénomène social total qui a une incidence sur les formes urbaines et sur les formes d'action et d'organisation sociale. L'École de Chicago (Sorokin) faisait déjà le lien entre mobilité spatiale et mobilité sociale. Un contexte donné accroît les capacités des uns et diminue celles des autres. Dans le cadre de la mobilité spatiale, ces effets inégaux expliquent les significations différentes de l'investissement dans les relations de voisinage et de quartier. Pour les uns, il s'agit de modalités complémentaires qui viennent compléter le réseau d'échanges qui se situe ailleurs. Pour d'autres, le quartier reste la ressource de base en dehors de laquelle les échanges s'étiolent⁶. Les populations les plus mobiles peuvent même être impliquées (plus que les autres) dans la vie du quartier. Ainsi à Belleville, les personnes les plus impliquées dans la vie du quartier n'étaient pas là hier et envisagent de vivre ailleurs demain.

-La mobilité a aussi des conséquences aux diverses étapes de la vie : la mobilité diminue l'autonomie des enfants et des adolescents dont la dépendance des parents s'accroît.

-La mobilité durable ne porte pas seulement sur les techniques de transport mais sur tout ce qui affecte la culture de l'automobilité. L'automobilité continuera même si la voiture, dans sa forme actuelle, est à terme condamnée. Ralentir les vitesses ne va pas recréer le monopole de la ville compacte. La centralité peut décliner même si la globalité grandit parce que la porosité des frontières se renforce. Ainsi peuvent se développer des îlots d'ordre marqué par une forte cohésion sur un fond ordonné autrement et laissant des zones de tolérance plus large.

⁶ Dans ce cas, le quartier devient un lieu collectif d'apprentissage de compétences sociales qui vont permettre de se familiariser avec des espaces extérieurs.