

— POUR UNE LECTURE DE L'ESPACE VÉCU DANS LA RÉGION URBAINE MILANAISE, ENTRE PRATIQUES DE MOBILITÉ ET REPRÉSENTATIONS MÉTROPOLITAINES. EXPLORATIONS MÉTHODOLOGIQUES AUPRÈS DES USAGERS QUOTIDIENS DU *SERVIZIO FERROVIARIO SUBURBANO*

Priscillia Jorge, Doctorante en Urbanisme
et Aménagement de l'espace
Université Paris-Est (Lab'Urba) | Politecnico
di Milano (DAStU)

Courriel:
priscillia.jorge@univ-paris-est.fr | priscillia.
jorge@polimi.it

RÉSUMÉ

Sous l'effet du développement des modes de transport et de communication, la métropolisation transforme progressivement le rapport des sociétés urbaines à l'espace. Face au défi que représente actuellement la définition du territoire institutionnel des métropoles européennes, la recherche propose d'analyser les agglomérations urbaines du point de vue de leurs habitants, en étudiant l'espace vécu des aires métropolitaines au prisme de la mobilité. L'article s'attache à présenter les enjeux théoriques et méthodologiques d'une lecture dialectique entre les pratiques de mobilité quotidienne sur les réseaux de transport suburbains et les représentations métropolitaines en s'appuyant sur le cas de la région urbaine milanaise.

MOTS-CLÉS

Métropole, territorialité, espace vécu, mobilité, transports suburbains.

ABSTRACT

As a result of the transportation and communication networks' development, the metropolisation process continuously transforms the relationship between urban societies and space. In front of the current challenge that the definition of the European metropolises' institutional territory represents, the research offers to analyse the urban agglomerations from their inhabitants' point of view, studying the metropolitan areas' lived space in the prism of mobility. The paper aims to present the theoretical and methodological stakes for a dialectical reading between the daily mobility practices on the suburban transport networks and the metropolitan representations leaning on the Milanese urban region's case.

KEYWORDS

Metropolis, territoriality, lived space, mobility, suburban transports

—

« L'esperienza dell'abitare il territorio della regione milanese conferma infatti l'indebolirsi di molti dei confini e delle partizioni che continuano a solcare le nostre mappe mentali, che continuano a distinguere aree e regioni che forse oggi non sono piu così identificabili nella fisicità dello spazio » (Boeri et al., 1993, p. 20).

— INTRODUCTION

Les mutations qui se produisent dans les sociétés post-industrielles avec la concentration des populations dans des agglomérations dont les contours s'élargissent à mesure que leurs périphéries s'urbanisent mettent au défi les professionnels de l'urbain. Sous l'effet de dynamiques socio-économiques multi-scalaires et de la performance accrue des moyens de transport et de télécommunication, la métropolisation (Ghorra-Gobin, 2015) a profondément transformé la plupart des grandes villes occidentales *« pour former des ensembles territoriaux plus vastes et plus peuplés qui constituent le nouveau cadre des pratiques quotidiennes ou habituelles des habitants [...] »* (Ascher, 2003, p. 612). Des systèmes urbains dont il nous faut aujourd'hui comprendre les logiques complexes pour maîtriser leur évolution future et lutter contre leurs externalités négatives tant en termes environnementaux, que sociaux, politiques et économiques. Ce que la recherche se propose de faire en se plaçant du point de vue de leurs habitants.

— A LA RECHERCHE DU TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE

Afin de favoriser l'efficacité territoriale et le rayonnement international des villes mondiales, certains Etats européens ont entrepris des démarches visant à l'institutionnalisation du phénomène métropolitain¹. Celles-ci passent généralement par la définition d'un territoire optimal dont le périmètre et l'échelle seraient adaptés à l'intérêt métropolitain. Le caractère illusoire de cette quête (Ortiz, 1994) conduit implicitement à ré-interroger les concepts de métropole et de territoire, au cœur des débats autour de la gouvernance métropolitaine.

D'une part le concept de « métropole » *« l'objet de débats sans fin sur les tailles et qualités qui justifient cette appellation »* (Ascher, 2003, p. 612). La métro-

1 En France, la loi MAPTAM en France instaure au 1^{er} janvier 2015 le statut des Métropoles et en Italie la loi Delrio encadre, à partir du 1^{er} janvier 2014 la création des *Città Metropolitane*.

polisation, loin de correspondre à une forme spatiale, se rapporte en effet à « *une mutation qui progressivement donne naissance à un nouveau mode d'occupation et d'appropriation collective du territoire [...]* » (Ascher, 2003, p. 614). Non limitée à un changement d'échelle, elle implique « *la montée et la puissance des réseaux, forme de spatialité alternative au territoire « continu »* » (Vanier, 2013, p. 1). Ce qui a conduit de nombreux chercheurs à développer de nouveaux concepts – la *metapolis* (Ascher, 1995) ou la *post-metropolis* (Soja, 2000) – pour désigner les espaces métropolisés sans les enfermer dans une définition spatialement ou temporellement limitative.

Le concept de « territoire » d'autre part et les modes d'organisation politiques qu'il produit constituent l'une des problématiques centrales de la géographie contemporaine. La conception traditionnelle du territoire « *compris dans son acception juridique ou politique, c'est-à-dire comme un espace continu sur lequel s'applique de manière uniforme une loi* » et mobilisée comme cadre de l'action publique est ainsi critiquée par divers scientifiques qui la jugent « *de plus en plus inopérante tant elle se trouve en décalage grandissant avec les véritables dimensions géographiques de la quotidienneté [...]* » (Jambes, 2000, p. 134). On assisterait ainsi à l'émergence d'une complexité territoriale inédite impliquant « *la diversification des processus de construction identitaire en fonction desquels se définissent groupes et individus contemporains [...], des modalités pratiques et techniques du rapport à l'espace et au mouvement [...], [et] des échelles au sein desquelles les actions collectives trouvent leur pertinence [...]* » (Debarbieux & Vanier, 2002, p.14).

Si « *l'homme ne s'y retrouve pas* » dans la multiplicité des territoires issus de l'aménagement spatial ou du découpage administratif car « *aucune de ces structures spatiales fabriquées de toutes pièces ne s'inscrit spontanément pas dans sa géographicit * » (Di M o, 1996, p. 190), l'étude des territorialités apparaît comme une clé de lecture fondamentale pour rendre compte de la complexité des systèmes métropolitains. L'objectif n'est pas ici de proposer des solutions de substitution aux territoires politiques mais d'interroger le principe qui les fonde et « *dont l'objet propre est de constituer et de maintenir ensemble les individus d'une communauté humaine historiquement déterminée* » (Jambes, 2000, p. 136).

— L'ESPACE VÉCU AU PRISME DE LA MOBILITÉ

La recherche s'appuie sur la notion « d'espace vécu » développée par le géographe Armand Frémont pour désigner « *l'espace vu des hommes, non seulement dans leurs déplacements qui constituent l'armature de leurs espaces de vie, mais aussi par toutes les valeurs qu'ils attribuent à ces espaces en tant*

qu'hommes » (Frémont, 2005, p. 102).

Le concept a trouvé, dans les années 1970, un écho dans les courants de la géographie des représentations (Bailly et al., 1995) et de *l'humanistic geography* (Tuan, 1976). A la suite des travaux pionniers de Kevin Lynch (1960), le sociologue Raymond Ledrut (1973) également contribué au développement de ce champ de recherche en montrant que le sens que les individus attribuent à l'espace est indissociablement lié à la pratique qu'ils en ont (Ledrut, 1976 : 13). Si l'apport de ce type d'approche est désormais communément admis, force est de constater qu'elle n'a été encore que rarement appliquée à l'étude des territoires métropolitains. Les travaux qui proposent d'appréhender la métropole du point de vue des habitants-usagers-citoyens soulignent pourtant les implications de la dissociation entre territoires institutionnels et fonctionnels (Kübler, 2005) et de l'accroissement des mobilités (Bourdin, 2005) dans l'évolution des rapports entre espaces et sociétés.

De fait, dans des systèmes spatiaux fortement structurés par les réseaux, où les localisations ne sont plus déterminées par des logiques de proximité, la contraction de l'espace et du temps a conduit à l'élargissement de l'espace de vie des habitants qui « *fonctionnent en effet de moins en moins à l'échelle d'un quartier ou d'une ville, mais à celle d'un vaste espace, qu'un nombre croissant d'entre eux parcourent de façons variées et changeantes pour toutes sortes de motifs professionnels et non professionnels.* » (Ascher, 2003, p. 612).

Partisans d'une conception de la mobilité comme fait social total, (Bassand, & Brulhardt, 1983), de nombreux chercheurs (Urry, 2000 ; Gallez & Kaufmann, 2009 ; Massot, 2010) se retrouvent aujourd'hui autour de l'idée qu'elle représente « *l'un des outils parmi les plus riches de lecture des processus de transformation des temps, des lieux, des modes de vie et des programmes d'activités qui concourent à structurer les territoires métropolitains.* » (Pucci, 2012, p. 2).

S'inscrivant dans le renouvellement de l'approche subjective de l'espace, de récents travaux ainsi entrepris de s'intéresser à la mobilité. Explorant « *les modes d'habiter et les conséquences de la mobilité sur la manière dont les individus font avec les lieux géographiques* » (Stock, 2006) et le lien entre l'expérience du mouvement et la compréhension de l'espace urbain (Masson, 2008), ils ouvrent la voie à l'analyse des liens entre pratiques de mobilité quotidienne et représentations métropolitaines ici proposée.

Il s'agit en effet de mesurer la manière dont les déplacements quotidiens sur les réseaux de transport en commun structurent les images de la région urbaine chez les habitants métropolitains. Pour alimenter la construction du cadre théorique, la recherche fait par ailleurs appel aux concepts de la psychologie environnementale, en posant l'hypothèse que l'espace vécu se construit dans l'interaction entre différentes échelles de temps et d'espace (Moles & Rohmer, 1972), entre les référentiels égo-centré - qui permet de situer les

objets de l'environnement en référence au corps – et exo-centré – qui permet de mettre en relation les objets par rapport à une référence extérieure – (Pailhous, 1970), entre les dimensions individuelle et collective de l'expérience socio-spatiale (Moscovici, 1961).

— LA RÉGION URBAINE MILANAISE COMME TERRAIN D'EXPLORATION

« *Parlare di Milano come metropoli, pensare politiche e progetti per la città contemporanea, significa oggi confrontarsi con questa nuova dimensione territoriale : la regione urbana milanese* » (Diap & Provincia di Milano, 2006, p. 15). Située dans la vallée du Pô, la région urbaine milanaise dépasse largement les limites administratives de la Commune de Milan, de la *Città Metropolitana di Milano*, de la région Lombardie et même les frontières nationales. L'agglomération milanaise a en effet connu, comme de nombreuses villes européennes, une croissance sans précédent depuis les années 1970. Sa structure urbaine, qui s'est étendue principalement vers le Nord du fait de la croissance industrielle - la partie sud de la région, essentiellement rurale, étant protégée depuis 1990 avec l'instauration du *Parco Agricolo Sud Milano* - a connu une évolution polycentrique.

En tant que 3^e aire urbaine européenne en termes de superficie et de population, et capitale économique italienne, la région urbaine milanaise constitue un nœud de transport important, constitutif de la dorsale européenne. Elle bénéficie de ce fait d'un vaste réseau de transport aérien, ferroviaire et routier et le système de transports publics urbains qui s'est progressivement développé y est particulièrement dense, allant du réseau de bus classiques siècle aux systèmes de car sharing et de bike sharing mis en place en 2008, en passant par le réseau de tramway et de trolleybus, le métro ouvert en 1964, et le service de transport suburbains.

« *Ammassati in carrozze ferroviarie poco confortevoli, chiusi nell'abitacolo di un'auto in coda in mezzo ai gas di scarico delle altre vetture, stipati in autobus dall'incendere incerto, i pendolari percorrono quotidianamente il territorio della regione urbana e, in qualche modo, lo misurano e ne definiscono i confini* » (Diap & Provincia di Milano, 2006, p. 118).

Si environ 50% de la population de la région Lombardie effectue des déplacements pendulaires, il semblerait que ce chiffre soit en augmentation bien que les motifs de déplacement se soient diversifiés et les itinéraires complexifiés (Pucci, 2012). Chaque jour, plus d'un million de personnes entreraient

ainsi dans le périmètre de la *Città Metropolitana di Milano* et environ 500 000 dans la commune de Milan (Diap & Provincia di Milano, 2006). Ce qui fait des migrations pendulaires un phénomène structurant des dynamiques économiques et sociales de l'agglomération.

C'est précisément sur le *Servizio Ferroviario Suburbano* (SFS), qui se compose actuellement de 12 lignes et transporte approximativement 245 000 passagers par jour (données Région Lombardie, 2012), que se focalise la recherche. Celui-ci n'a cessé de s'étendre depuis une dizaine d'années suite à l'ouverture du *Passante Ferroviario* en 2004. Maillon essentiel du système de transport public à l'échelle métropolitaine et support privilégié des déplacements pendulaires, il a joué et continue de jouer un rôle structurant dans l'organisation des flux de déplacements, participant à la régionalisation de l'agglomération milanaise (Pucci, 2015).

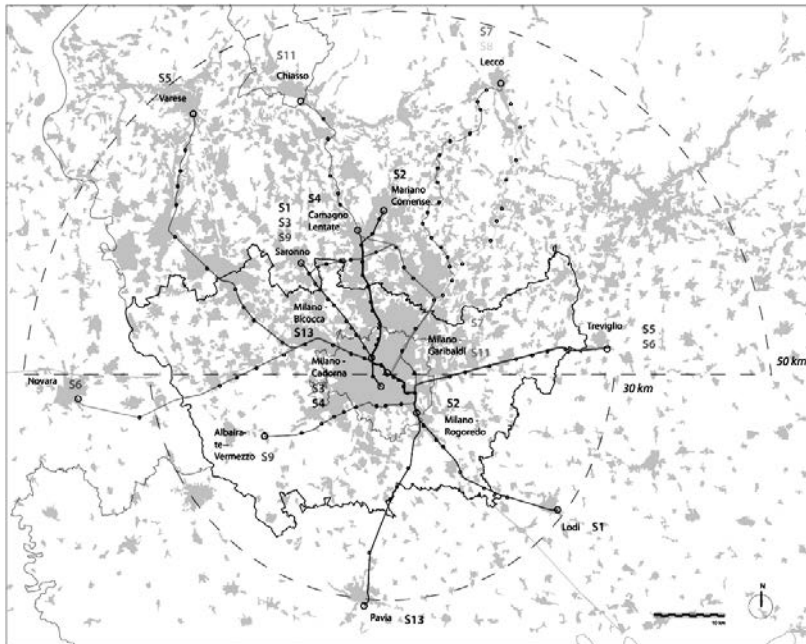


Figure 1 : L'inscription du SFS dans la région urbaine milanaise
[source : élaboré par l'auteure, données : CORINE Land Cover 2006]

— EXPLORATIONS MÉTHODOLOGIQUES

L'un des principaux enjeux de la recherche réside dans la construction d'un appareil méthodologique qui permette d'exprimer la dimension tant subjective que profondément sociale de l'espace vécu. Le parti pris est donc de mettre en place une méthode plurielle de recueil, de retranscription et d'interprétation des matériaux.

Les méthodes figuratives et discursives sont combinées de la manière suivante. L'entretien de type semi-directif invite la personne interrogée à s'exprimer spontanément à l'intérieur d'un cadre déterminé. S'il a pour inconvénient de ne permettre que rarement d'accéder à la complexité des représentations, il doit être complété par « *des techniques visant à contrôler, à recouper ou à approfondir les informations recueillies* » (Abric, 1994, p. 62). Développée par Jean-Paul Thibaud, « *la méthode des parcours commentés a pour objectif d'obtenir des comptes rendus de perception en mouvement. Trois activités sont donc sollicitées simultanément : marcher, percevoir et décrire* » (2001, p. 81). Elle permet de tenir compte du contexte environnemental indissociable de la perception et de l'action, en mobilisant les ressources réflexives du sujet. La méthode des cartes mentales, d'abord introduite par les psychologues avant d'être utilisée par les géographes (André, 1989) correspond à une objectivation matérielle des schémas cognitifs. Il est demandé aux personnes enquêtées de réaliser un dessin de l'espace dont l'interprétation permet de mettre au jour les éléments significatifs de leurs représentations socio-spatiales.

Le protocole d'enquête se développe en trois étapes. Le parcours commenté a lieu durant l'un des trajets du participant. Une fois celui-ci achevé, un fond de carte représentant uniquement la ligne empruntée est remis au participant. Il lui est demandé de procéder seul à la réalisation de la carte mentale. Ce document est ensuite restitué lors de l'entretien semi- qui se déroule lors du trajet retour.

A la suite d'une analyse de l'aire urbaine, le terrain a été limité à l'étude de deux lignes qui, par la diversité des milieux qu'elles traversent, mettent en lumière l'hétérogénéité de la région urbaine milanaise. La ligne S5, qui relie les stations de Varese et Treviglio traverse, au départ du Nord-Ouest, un milieu sylvestre de faible densité urbaine; son environnement se densifiant à mesure qu'elle s'enfonce dans le territoire du *Legnanese e Castanese* pour devenir un ensemble composé de centres industriels et de villes-dortoirs ; avant d'entrer dans le territoire du *Rhodense*, marqué par la présence de grandes infrastructures de transport et de vastes équipements métropolitains ; de traverser le centre urbain milanais en souterrain ; et d'achever sa course à l'Est sur le territoire de l'*Adda Martesana*, territoire composite ponctué de centres urbains, d'espaces agricoles et de zones logistiques. La ligne S13, qui relie la station de

Pavia à celle de Milano-Bovisa dans le centre de Milan, traverse quant à elle le territoire du *Sud Milano*, caractérisé par sa vocation agricole et la présence de centres urbains isolés.

Six personnes ont été interrogées durant la phase exploratoire de l'enquête, deux sur chaque tronçon de ligne. Le but n'étant pas d'obtenir une représentativité au sens statistique, mais une forme d'expressivité en couvrant des situations «caractéristiques», la population a été sélectionnée de manière – ce que les profils varient tant du point de vue des caractéristiques sociales – sexe, âge, profession, etc. – que du contexte spatial – lieu de résidence, ligne de transport, etc.

	SEXE	AGE	LIGNE SFS	ORIGINE-DESTINATION	DURÉE	FRÉQUENCE
Marino	masculin	employé au service «commerce, tourisme et tertiaire» à la Région Lombardie	S5 Ouest	Vanzago-Pogliano Milano-Repubblica	30 ans	tours les jours du lundi au vendredi
Cristian	masculin	employé au service «Organisation - système d'information et Technologies de l'information et de la communication» à la Région Lombardie	S5 Ouest	Rho Milano-Repubblica	3 ans	tours les jours du lundi au vendredi
Aurora	féminin	architecte dans une entreprise de construction	S5 Est	Melzo Milano-Repubblica	25 ans	tours les jours du lundi au vendredi
Fabiano	masculin	architecte à la Région Lombardie	S5 Est	Trecella Milano-Repubblica	6 ans	tours les jours du lundi au vendredi
Marta	féminin	employée	S13	Pavia Milano-Rogoredo	18 ans	tours les jours du lundi au vendredi
Laura	féminin	employée dans une maison d'édition	S13	Pavia Milano-Porta Venezia	3 ans	de manière non systématique du lundi au vendredi

Tableau 1 : Population rencontrée (source : élaboré par l'auteur).

— LIGNES D'INTERPRÉTATION

L'analyse des matériaux recueillis au cours de ce terrain exploratoire a pour objectif de tester l'appareil méthodologique élaboré afin d'affiner le protocole d'enquête qui pourra par la suite être appliqué à d'autres terrains.

DANS QUELLE MESURE L'EXPÉRIENCE DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE INFLUE-T-ELLE SUR LE RAPPORT À L'ESPACE ?

Il s'agit dans un premier temps d'évaluer comment les échelles temporelles dans lesquelles s'inscrivent les pratiques de mobilité influence la connaissance des espaces traversés. L'analyse des matériaux collectés au cours des entretiens et des parcours commentés a permis d'observer les formes d'appropriation de l'espace (Ripoll & Veschambre, 2006) que la population a développé en fonction de ses déplacements quotidiens sur le SFS.

Laura et Cristian, qui utilisent les lignes S13 et S5 depuis peu, ont une faible connaissance et un faible niveau d'attachement aux lieux qu'ils traversent. Ils font principalement référence aux repères collectifs – la Chartreuse de Pavie, le site de l'Exposition Universelle ... – et décrivent les espaces traversés par des jugements de valeur négatifs, évoquant essentiellement leur laideur ou leur monotonie. Il faut ajouter qu'au-delà de leur pratique limitée sur le réseau suburbain, tous deux présentent un faible ancrage à leur lieu de résidence. En revanche Marta, qui voyage sur la S13 depuis une vingtaine d'années pour relier Milan à Pavie où elle a un fort ancrage, semble avoir une bonne connaissance et un véritable attachement aux lieux traversés. Elle évoque des repères collectifs mais se réfère également à divers éléments en lien avec ses souvenirs personnels. Dans les trois cas exposés on note une relation à l'espace émotionnellement très connotée.

Ce qui toutefois n'a pas été exprimé par Marino, Aurora et Fabiano qui présentent eux aussi toutefois un fort ancrage résidentiel. Si leur pratique de la ligne S5 s'inscrit dans des temporalités très différentes – de 6 à 30 ans –, ils présentent tous trois une très bonne connaissance des espaces traversés et font preuve d'une grande capacité d'orientation. Ils relatent l'histoire des lieux au long du trajet, les projets qui les ont transformés et la manière dont ils sont intégrés à l'échelle de l'aire urbaine. Pour expliquer cela, la dimension temporelle de leurs pratiques de mobilité ne semble donc pas suffisante. Il faut également tenir compte du fait qu'ils possèdent des capacités spatiales particulièrement développées en lien avec leur profession.

Ce qui permet de supposer que si la durée et la fréquence des pratiques de mobilité jouent un rôle important dans la construction du rapport à l'espace, les logiques d'appropriation dépendent également beaucoup de la sensibilité et de la culture des individus, qui peuvent être en partie conditionnées par leur trajectoire résidentielle ou par leur domaine professionnel.



Figure 1 : Extrait de la transcription des parcours commenté de Marino et Cristian sur la ligne S5 Ouest du SFS
[source : élaboré par l'auteure]

DANS QUELLE MESURE L'EXPÉRIENCE DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE PARTICIPE-T-ELLE À LA FORMATION DE REPRÉSENTATIONS INDIVIDUELLES DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN ?

L'objectif est d'évaluer le rôle de l'expérience des déplacements pendulaires dans la construction des représentations mentales à l'échelle de l'espace métropolitain (Golledge, 1978). L'analyse corrélée des matériaux issus des parcours commentés et des cartes mentales a permis d'évaluer le rapport entre le niveau d'appropriation des espaces traversés durant l'expérience répétée du déplacement et la cohérence des représentations que la population a de l'espace métropolitain, tant du point de vue de leur contenu – quantité et localisation des repères – que de leur forme – déformation et structure du schéma mental.

Si l'on peut observer que, de manière générale, les informations sont plus concentrées et détaillées autour de l'axe de transport utilisé, les schémas réalisés se déploient au-delà de l'espace quotidien des individus. La seconde observation qui peut être faite est que les cartes mentales réalisées par les personnes qui voyagent sur le SFS depuis le plus longtemps – Marino, Aurora et Marta – sont plus complètes en termes de quantité d'informations relativement à celles des autres personnes rencontrées.

On constate enfin une différence significative entre les cartes mentales réalisées par les personnes qui, au cours des parcours commentés, ont exprimé un fort

lien émotionnel à l'espace et celles qui au contraire s'employaient à décrire de manière objective les espaces traversés. Les schémas de Laura, Cristian et Marta sont très déformés et essentiellement construits autour de points de repères ponctuels et de grandes catégories spatiales en lien avec leur expérience personnelle tandis que celles d'Aurora, Marino et Fabiano présentent une déformation moins importante et une structure plus claire. Le dessin de Laura exprime essentiellement des espaces urbains, ruraux ou alpins, celui de Cristian des repères touristiques - aéroports, Grands Lacs et monuments -, et

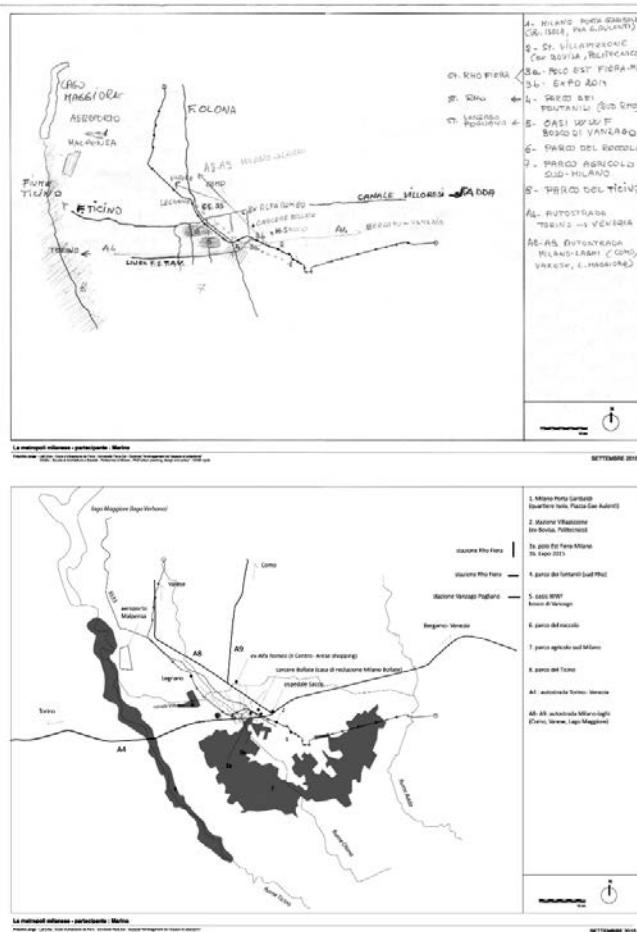


Figure 3 : Dessin et schéma d'interprétation de la carte mentale de Marino [source : élaboré par l'auteure]

celui de Marta des lieux qu'elle connaît pour les avoir fréquentés. Les dessins réalisés par Aurora, Marino et Fabiano représentent des points de repère et des espaces homogènes ainsi que les relations qui s'établissent entre eux au moyen d'axes – fluviaux ou routiers.

On peut alors supposer que l'expérience de mobilité quotidienne joue un rôle structurant dans les représentations individuelles de l'espace métropolitain qui, de toute évidence, se nourrissent également de la connaissance développée en dehors du cadre de leurs déplacements pendulaires, mais que par ailleurs, la nature du rapport des individus à leur espace quotidien influence profondément la précision et la cohérence de ces représentations.

DANS QUELLE MESURE L'EXPÉRIENCE DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE CONTRIBUE-T-ELLE À LA FORMATION DE REPRÉSENTATIONS COLLECTIVES DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN ?

Il s'agit enfin d'évaluer si la pratique des réseaux suburbains commune contribue à la formation de représentations partagées de la région urbaine. La confrontation des cartes mentales entre elles a ainsi permis de noter les récurrences qui pourraient témoigner de la formation de représentations collectives (Abric, 1994).

Dans l'ensemble des cartes produites, les Grands Lacs – le Lac de Côme et le Lac Majeur – et les principaux cours d'eau – les fleuves Adda et Ticino – sont souvent représentés comme limites de l'aire métropolitaine. Les grands équipements tels que le site de l'Exposition Universelle et les aéroports sont également très présents ainsi que l'espace du *Parco Agricolo* dans le Sud de la région urbaine. En dehors de cela les points de repère et les axes évoluent beaucoup d'une carte à l'autre.

La manière dont la ville de Milan est indiquée nous apprend beaucoup sur la place que prend la ville-centre dans les représentations mentales. Si elle est totalement absente des cartes de Marino et Fabiano – traduisant une relative autonomie des territoires périphériques – elle est représentée comme élément d'un système global dans les schémas de Marta et d'Aurora, tandis qu'elle est très centrale dans les représentations de Laura et Cristian.

Il apparaît dès lors difficile d'affirmer que les pratiques de mobilité sur le SFS permettent de construire une représentation commune de l'espace métropolitain tant les cartes produites sont différentes, suggérant une absence de consensus sur l'identité du territoire métropolitain. Pour autant les éléments récurrents qui apparaissent dans les schémas produits semblent particulièrement structurants dans les représentations mentales. Ce qui invite à supposer qu'en plus de l'expérience personnelle qui conditionne largement l'image que les habitants ont de l'espace urbain, les iconographies et les discours collectifs jouent également un rôle fondamental dans la construction de l'image de la métropole.

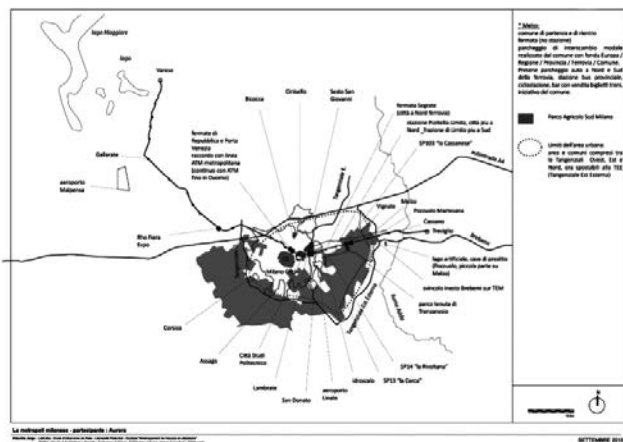
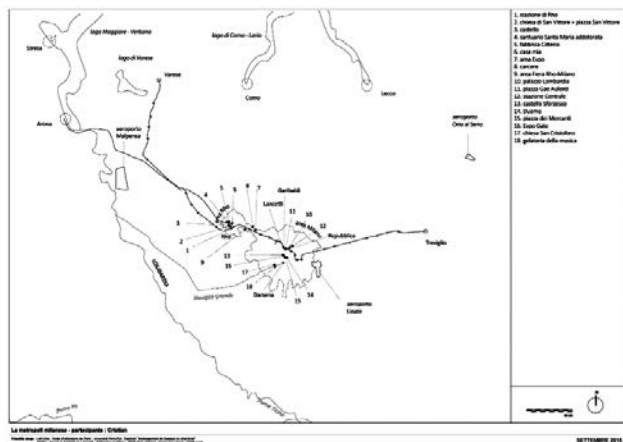


Figure 3 : Schémas d'interprétation des cartes mentales de Cristian et Aurora [source : élaboré par l'auteure]

— CONCLUSION

Réaffirmant son caractère exploratoire, les questionnements que soulèvent le terrain milanaise invitent ainsi à affiner les méthodes de recueil et d'interprétation, en les complétant par de nouveaux outils permettant de mesurer le poids des caractéristiques sociales et culturelles des habitants, de leur rapport à leur espace quotidien ainsi que des informations externes dans la formation de leur représentation cognitive de l'aire urbaine.

Confirmant la complexité territoriale de la région urbaine milanaise, les premières lignes d'interprétation des matériaux recueillis auprès des usagers du

Servizio Ferroviario Suburbano di Milano expriment néanmoins la dissociation croissante entre les territoires institutionnels et l'espace vécu des habitants ainsi que la fonction structurante de la mobilité quotidienne dans la formation des représentations urbaines.

Actuellement en cours d'élaboration, cette recherche entend ainsi contribuer au renouvellement des méthodes d'analyse de l'espace vécu et au développement d'une réflexion sur le rôle de la mobilité dans la construction des territorialités métropolitaines.

Considérant le caractère opérationnel des représentations mentales dans l'aménagement du territoire (Gumuchian, 1991), elle s'inscrit par ailleurs dans un questionnement plus large sur les enjeux que représente, pour la construction métropolitaine, la fabrique d'un territoire commun et les outils dont disposent les spécialistes de l'urbain pour y parvenir, en termes de politiques publiques, de communication territoriale, de processus de projet ou encore de systèmes de gouvernance.

— BIBLIOGRAPHIE

Abric, J.-C. (1994). *Pratiques sociales et représentations*. Paris : PUF.

André, Y. (1989). Les cartes mentales. In Y. André, A. Bailly, G. Ferras, J.-P. Guérin et H. Gumuchian, *Représenter l'espace* (pp. 155-167). Paris : Economica.

Ascher, F. (2003). Métropolisation. In : J. Lévy et M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, (pp.612-615). Paris : Belin.

Ascher, F. (1995). *Metapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob.

Bailly, A.S., Beaumont, C., Huriot, J.-M. et Sallez, A. (1995). *Représenter la ville*. Paris : Economica.

Bassand, M. et Brulhardt, M.-C. (1983). La mobilité spatiale : un processus social fondamental, *Espace, populations, sociétés*, 1, 49-54.

Boeri, S., Lanzani, A. et Marini, E. (1993). *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*. Milan: Abitare Segesta.

Bourdin, A. (2005). *La métropole des individus*. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube.

Debarbieux, B. et Vanier, M. (dir.), 2002. *Ces territorialités qui se dessinent*. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube.

Diap & Provincia di Milano (2006). *La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese*.

Di Méo, G. (1996). *Les territoires du quotidien*. Paris : L'Harmattan.

Frémont, A. (2005). Géographie et espace vécu. In : A. Berthoz, et R. Recht, *Les espaces de l'homme : Symposium annuel*, (pp. 93-107). Paris : Odile Jacob.

Gallez, C. et Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. In : M. Flonneau, et V. Guigueno (dir), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (pp. 41-55). Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

Ghorra-Gobin, C. (2015). *La métropolisation en question*. Paris : PUF.

Golledge, R.G. (1978). Representing, interpreting and using cognized environments. *Papers and Proceedings, Regional Science Association*, 41, 169-204.

Gumuchian, H. (1991). *Représentations et aménagement du territoire*. Paris : Anthropos-Economica.

Jambes, J.-P. (2000). Recompositions territoriales ou requalification des territoires ? Quelques réflexions stimulées par une comparaison entre la France, l'Espagne et la Grande Bretagne, *Revue de géographie alpine*, 88(1), 131-138.

Kübler, D. (2005). *La métropole et le citoyen. Les agglomérations en Suisse vues par leurs habitants.* Lausanne : PPUR.

Ledrut, R. (1973). *Les images de la ville.* Paris: Anthropos.

Lynch, K. (1960). *The image of the city.* Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

Masson, D. (2008). La ville à l'épreuve du mouvement : mobilités et renouvellement du paysage urbain. In : F. Dervin et A. Ljalikova. *Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités*, (pp.121-142). Paris : L'Harmattan.

Massot, M.-H. (dir.) (2010). *Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien.* Paris : Editions l'Oeil d'or.

Moles, A. et Rohmer, E. (1972). *Psychologie de l'espace.* Paris : Casterman.

Moscovici, S. (1961). *La psychanalyse, son image et son public.* Paris : PUF.

Pailhous, J. (1970). *La représentation de l'espace urbain : L'exemple du chauffeur de taxi.* Paris : PUF.

Ortiz, L. (1994). Espace et efficacité de l'action, le mythe de l'optimum dimensionnel. In : J.-C. Némery et S. Watcher, *Gouverner les territoires*, (pp.11-17). La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube.

Pucci, P. (2015). Nouvelle offre ferroviaire dans la région urbaine de Milan. In : A. Grillet-Aubert (dir.), *La desserte ferroviaire des territoires périurbains*, (pp.69-138). Paris : Editions Recherches.

Pucci, P. (2012). Territoires contingents pour populations temporaires. Le cas de la Région Urbaine Milanaise, *Conférence internationale « Gouverner la métropole : pouvoirs et territoires, bilans et directions de recherche »*, Paris, 28-30 novembre.

Ripoll, F. et Veschambre, V. (2006). L'appropriation de l'espace : une problématique centrale pour la géographie sociale. In : R. Séchet & V. Veschambre (dir.), *Penser et faire de la géographie sociale*, (pp.295-304). Rennes: PUR.

Soja, E. W. (2000). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions.* Los Angeles: Blackwell Publishing.

Stock, M. (2006). L'hypothèse de l'habiter poly-topique: pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles. Espacestems.net [en ligne : <http://www.espacestems.net/articles/hypothese-habiter-polytopique/>].

Tuan, Y.-F. (1976). Humanistic geography, *Annals of the Association of American Geographers*, 66(2), 266-276.

Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies : Mobilities for the Twenty-first Century.* London: Routledge.

Vanier, M. (2013). La métropolisation ou la fin annoncée des territoires, *Métropolitiques* [en ligne : <http://www.metropolitiques.eu/La-metropolisation-ou-la-fin.html>]

