

Brieuc Bisson

ESO RENNES - UMR 6590
CNRS - UNIVERSITÉ RENNES 2

INTRODUCTION

Dans le cadre d'une thèse visant à confronter la (ou les) définition(s) de l'urbanité par les chercheurs à la définition de ce qui fait la ville chez les habitants, nous nous sommes d'abord focalisés sur la parole des chercheurs grâce à des entretiens avec une vingtaine d'entre eux issus d'horizons disciplinaires variés (géographie, urbanisme, paysagisme, sociologie, psychologie)¹. Nous allons ici nous centrer sur la seconde partie de notre travail de thèse se rapportant à la manière d'aborder méthodologiquement la parole habitante.

L'approche bibliographique traditionnelle et les résultats des entretiens avec les chercheurs n'ont fait que confirmer l'intuition première et l'hypothèse d'une urbanité polysémique, relevant du « concept flou » (Bourdin, 2010) qu'il serait vain de chercher à tout prix à définir de manière simplifiée et opérante en tant que telle. Ce qui nous a aussi surpris, c'est que pour analyser l'urbanité la question de la construction individuelle et représentationnelle de la ville, et donc de ce qui fait que chacun ressent ou pas une certaine urbanité en un lieu donné, était relativement impensé (Levy, 1997, 2003, Lussault, 2003). De la même manière, dans la notion de citoyenneté les pratiques individuelles sont envisagées en tant qu'elles construisent et permettent le vivre ensemble, en les associant notamment à la question de la citoyenneté, mais assez peu de manière représentationnelle (Gervais-Lambony, 2001). Cet « impensé représentationnel » entre urbanité et citoyenneté a donc été le point de départ de la construction de notre problématique. En effet, si l'urbanité est définie de manière fondamentale

comme « ce qui fait la ville » (Brunet, 1993), il semble difficile de ne pas questionner la représentation que les individus se font de la ville et des différentes situations urbaines qu'ils peuvent être amenés à rencontrer dans celle-ci.

Nous nous sommes donc concentrés sur ce que nous avons appelé le « sentiment d'urbanité », que nous définissons comme tel² :

État affectif et cognitif d'un individu caractérisant son rapport aux espaces urbains, aux situations urbaines et/ou à la ville. Il peut prendre des formes d'intensité variable, il n'est pas identique pour tous et on peut distinguer un gradient en fonction de l'expérience de chacun.

Cet état est basé sur un processus construit tout au long de la vie d'un individu. Plus précisément, il est défini à partir de trois dimensions fondamentales : une dimension temporelle (liée au parcours et au projet de vie), une dimension sociale et culturelle (liée à l'héritage, aux réseaux sociaux, aux représentations sociales et collectives) et une dimension individuelle (liée aux pratiques, à l'âge, au sexe, etc.). Cet état varie selon ces trois dimensions.

L'enjeu principal de ce volet de notre travail, portant sur la parole habitante, revient alors à analyser ce sentiment d'urbanité, à comprendre selon quels critères, il se construit et évolue et éventuellement s'il est possible d'en dresser une typologie. Une telle ambition nécessite de parvenir à définir une méthodologie nous permettant d'appréhender ce sentiment d'urbanité dans toute sa complexité. Ce qui pose la question fondamentale de notre travail : comment approcher méthodologiquement un sujet de recherche relevant à la fois d'éléments collectifs et d'éléments individuels ?

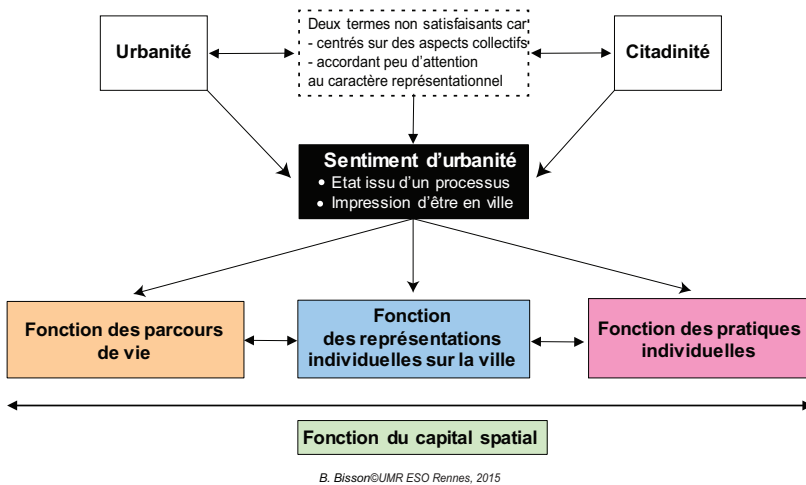
Nous avons choisi d'appréhender la variabilité du sentiment d'urbanité grâce à deux méthodes complémentaires. Une première enquête quantitative via un questionnaire a permis de recueillir les représenta-

1- Entretiens réalisés entre novembre 2013 et juin 2014 à partir d'une grille d'entretien centrée sur la question de l'urbanité et construite en trois blocs thématiques de questions suite à des lectures sur cette question de l'urbanité :

- un bloc lié aux questions de définition de l'urbanité
- un bloc lié à la manière d'opérationnaliser l'urbanité – soit de la quantifier grâce à des indicateurs – qui est le bloc polémique (notamment sur la question des gradients d'urbanité, controverse Lévy/Charmes, Vermeersch, Launay, 2013)
- un bloc lié aux liens entre urbanité et autres grandes problématiques du champ des études urbaines (mobilité, numérique etc.)

2- Définition issue de notre réflexion suite à un travail bibliographique et aux entretiens avec les chercheurs.

Figure 1 : Le sentiment d'urbanité entre urbanité et citoyenneté



tions d'une frange relativement importante de la population. Une seconde enquête qualitative au moyen de parcours commentés a été réalisée dans des situations urbaines typiques sélectionnées selon des critères explicités plus loin.

I- UNE DOUBLE APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

1- L'entrée collective : des entretiens habitants exploratoires au questionnaire quantitatif

Analyser le sentiment d'urbanité nécessite de trouver une méthode idoine pour interroger à la fois des perceptions sensibles immédiates liées à des ambiances urbaines contemporaines, mais aussi des souvenirs et des expériences liés à des lieux ou des contextes urbains spécifiques. Il faut donc pouvoir aborder à la fois de l'immédiat, du passé possible, voire des aspirations futures.

Dans un premier temps, nous avons mené une dizaine d'entretiens avec des habitants. Ils avaient pour but de comprendre le rapport entre les représentations des individus sur la ville, leurs pratiques dans la ville et leurs parcours de vie. La grille d'entretien était bâtie sur l'exemple des entretiens réalisés précédemment avec les chercheurs, qui portaient de manière spécifique sur la question de l'urbanité (pour les habitants, le mot « urbanité » avait été remplacé par le mot « ville »). Ces entretiens exploratoires avaient pour but de faire émerger différents blocs thématiques à partir desquels réaliser un questionnaire

qui permette de prendre en compte une part plus importante de répondants. Nous avons fait le choix de mettre ce questionnaire en ligne, via *Lime Survey* (outil internet de technique d'enquête).

L'objectif de ce questionnaire est de parvenir à cerner les facteurs de différenciation, ou au contraire d'homogénéité, liés à la constitution du sentiment d'urbanité afin notamment de dresser une typologie du sentiment d'urbanité selon des parcours de vie ou des modes de représentation.

Dans la construction de ce questionnaire, nous avons repris les différentes

composantes du sentiment d'urbanité que nous avons identifiées préalablement (figure 1). Ainsi, ce questionnaire est constitué de cinq grands thèmes structurants :

- les représentations de la ville chez les individus : questions portant sur des séries de mots caractérisant la ville chez les individus, sur la question de la ville idéale et sur des lieux, des fonctions et des espaces caractéristiques de la ville ;
- la question des pratiques des individus dans la ville : pratiques de mobilité, lieux appréciés et fréquentés dans une semaine type ainsi que lieux peu ou pas aimés dans la ville ;
- le parcours de vie des individus : se centrant notamment sur la question du parcours résidentiel passé et sur le futur projeté de ce parcours résidentiel ;
- les représentations visuelles de la ville : basées sur une série de huit photographies à classer par les individus de celle qui leur semble la plus urbaine à celle qui leur semble la moins. Ces photos étaient toutes prises à Nantes et la plupart sur le trajet des parcours que nous détaillerons ci-après ;
- l'identité propre à l'individu : son âge, sa profession, son sexe, etc.

Chacun de ces thèmes, contribuant à une organisation du questionnaire en cinq parties, participe à la compréhension de chaque grande composante du sentiment d'urbanité, tout en prenant en compte à chaque fois la relativité temporelle des parcours de vie et l'évolution des pratiques de chacun dans le temps.

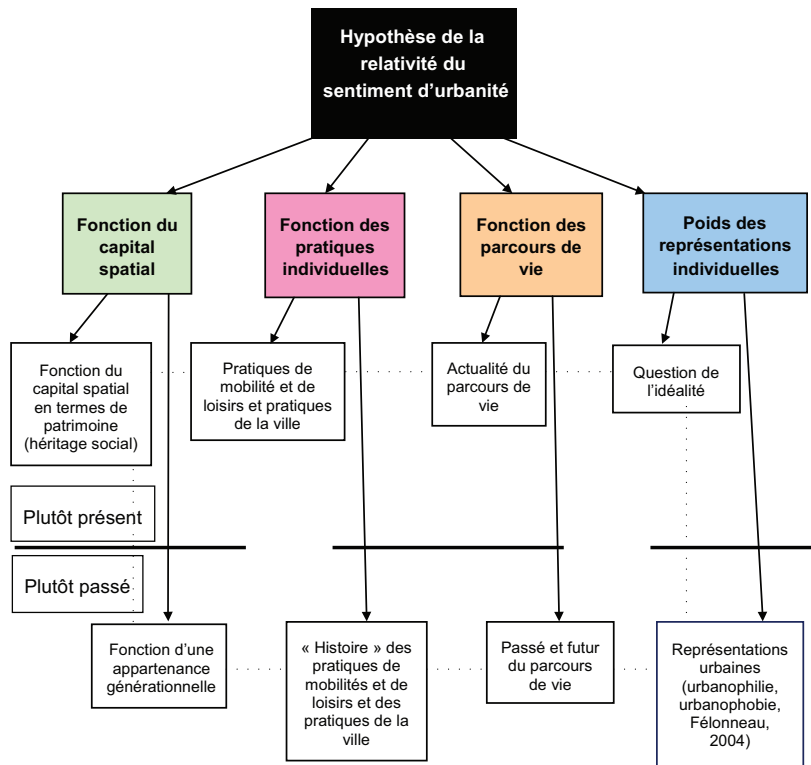
Ici chaque entrée de la définition du sentiment d'urbanité correspondait à une série de sous-thèmes abordés dans les questions (figure 2), certains se référant à des éléments des pratiques et représentations présentes des individus, d'autres à des éléments passés. Ce questionnaire était aussi pensé en lien avec les parcours-photos commentés que nous détaillerons ensuite dans la mesure où un questionnaire réduit, reprenant les questions principales des grands blocs évoqués plus haut, était aussi passé à la fin des parcours photos commentés (à l'exception du bloc 4 sur les représentations visuelles, qui sont précisément un des objets des parcours).

Ce souci de lier et d'articuler nos deux temps méthodologiques (questionnaires et parcours) par des questionnaires en partie similaires et également un lien pictural via les photos du questionnaire était fondamental.

2- L'entrée individuelle: des parcours photos commentés qualitatifs

Le questionnaire décrit précédemment nous permet certes d'avoir des éléments de réponses pour ce qui concerne les représentations présentes, les liens avec le passé du parcours de vie et les aspirations futures mais ne permet pas de traiter une dimension sensible en situation. La technique des parcours commentés nous a semblé pertinente ici dans la mesure où elle permet de mettre en lien perception, description et appréhension directe et sensorielle de l'environnement par la marche (Thibaud, 2001, p. 81). Cette méthode donne donc accès à un aspect cognitif que les questionnaires ne permettent pas d'appréhender. Mais les questions d'affect et de sensible ne sont pas toujours simples à aborder dans le cadre d'un simple parcours commenté, notamment pour ce qui est de se référer à des éléments passés du parcours de vie. Cette limite peut aussi naître d'une forme d'inhibition de l'enquêté vis-à-vis du chercheur accompagnant, qui malgré sa neutralité bienveillante, n'en est pas moins présent (Manola,

Figure 2 : Comment aborder le sentiment d'urbanité dans le questionnaire ?



B. Bisson@UMR ESO Rennes, 2015

2010). L'utilisation d'un médium technique par l'enquêté, photo ou vidéo, peut permettre de rompre cette inhibition dans la mesure où ce qui devient le cœur de l'enquête est une réalisation de l'enquêté, qui se retrouve alors à la fois participant mais aussi acteur de l'enquête. Pour Nathalie Audas (2010), cette prise de photographie (ou de vidéo) est aussi une richesse dans la mesure où c'est une possibilité pour l'individu d'illustrer son discours mais aussi de l'enrichir. Suite à l'école thématique Mob'Huma'Nip de septembre 2014 à Rezé, où nous avons travaillé sur la question de la photographie et sur des méthodologies utilisant cet outil, nous avons pris conscience de l'utilisation qui pouvait être faite de la photographie dans le cadre de la recherche en sciences sociales, notamment dans l'étude des représentations individuelles³. Nous avons donc retenu une méthode croisée entre parcours commenté et prise de photographie qui nous permet

3- Le travail de l'atelier photographique lors de cette école thématique « Mob'Huma Nip » a été concrétisé par la publication en ligne d'une brochure présentant nos travaux collectifs à l'adresse suivante : <http://eso-lemans.cnrs.fr/fr/publications/autres-publications/mobhumanip.html>

d'atteindre un niveau de perception individuelle en passant par la prise de photographie, qui devient dès lors un médium provocant ou facilitant le discours.

Notre choix de terrain s'est orienté sur la ville de Nantes. En effet, dans les discours des chercheurs et des aménageurs (réalisés en 2013-2014), Nantes était régulièrement citée comme un laboratoire pour le renouvellement urbain, notamment dans la manière de penser le réaménagement des espaces de fronts d'eau, dont le projet « Île de Nantes » est aujourd'hui représentatif. C'est aussi une ville qui a su jouer sur le marketing territorial (Dumont, Devismes, 2006) pour s'imposer comme le « Nouvel Éden de l'Ouest » (Garat et al. 2005). Nantes a aussi été l'objet de travaux portant sur ces questions de perception d'ambiance, notamment sur la manière dont les habitants ressentent les évolutions importantes dans le cadre du projet « Île de Nantes », via la méthode des itinéraires au sein des quartiers Madeleine et Champ de Mars (Petiteau, 2013).

Les lieux spécifiques sur lesquels ont été basés les parcours, ont été choisis notamment à partir des endroits cités dans les entretiens avec les chercheurs⁴. Un certain nombre de « hauts lieux » potentiels de l'urbanité ont ainsi émergé, sur lesquels nous nous sommes appuyés ici pour construire le trajet des parcours : des fronts d'eaux récemment réaménagés, des rues commerçantes marquées par une densité du bâti, des places marquées par la présence de monuments identifiés, les parcs urbains et des pôles d'échange multimodaux. Il a ensuite fallu choisir des parcours qui soient réalisables sur un temps limité (deux heures) pour ne pas décourager les habitants. Le défi était donc de trouver une série de parcours se succédant de manière logique et présentant une diversité de situations urbaines et de lieux la plus large possible, tout en y retrouvant les « hauts lieux » potentiels de l'urbanité cités par les chercheurs.

Ce qui nous a amenés à envisager de manière concrète le choix des parcours.

4- Une des questions portait sur les lieux associés à l'urbanité pour les chercheurs. L'analyse des résultats de cette question, ainsi que l'analyse de tous les autres lieux cités dans les entretiens, ont permis de faire ressortir ces « hauts lieux ».

II- CONSTRUIRE DES PARCOURS-PHOTO COMMENTÉS

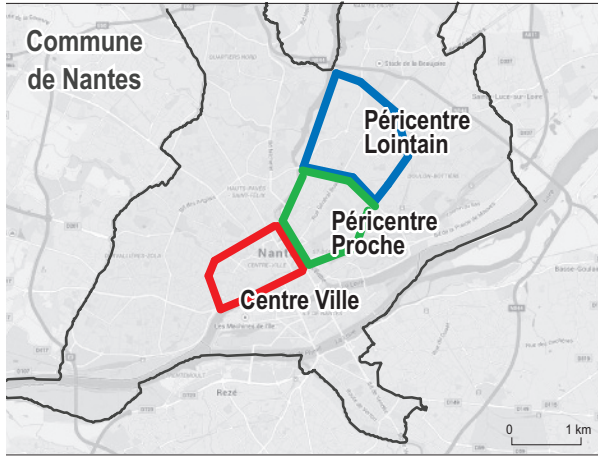
1- Tracé et déroulé des parcours

Nous avons défini trois parcours assez courts, se succédant sur des espaces différents. Un premier plutôt axé sur le centre-ville et sur des fronts d'eau récemment réaménagés, un second sur un espace commerçant puis résidentiel situé dans le péricentre proche, et un troisième présentant différentes formes résidentielles et un pôle d'échange dans le péricentre plus lointain. Nous avons fait le choix de nous limiter à ces trois parcours et de ne pas intégrer de parcours proprement périurbain pour des raisons d'abord pratiques, le périurbain nantais étant assez éloigné du centre en termes de distance temps. De plus, souhaitant que chaque habitant interrogé fasse les trois parcours, il était difficile d'envisager des mobilités importantes et contraignantes pour ces personnes.

Pour chacun des parcours, qui commençaient pour tous les habitants par le parcours 1, nous donnions pour consigne aux enquêtés de prendre en photo des situations qui leur semblaient représentatives de ce qu'est la ville pour eux (la ville étant à entendre ici comme ville en général et pas uniquement au sens de Nantes). Pour chaque photo prise les habitants devaient justifier leur choix de prise de photo à cet endroit précis. Ce qui nous intéresse n'est pas tant la photo en elle-même mais bien l'articulation entre la photo et la justification de la représentativité de celle-ci par rapport à ce qui fait la ville pour chacun des enquêtés. Les enquêtés sont limités à cinq photos par parcours pour des raisons de traitement, mais cette limite est présentée aux enquêtés comme une « consigne ». La réalité du terrain oscille entre trois et huit prises de vue par parcours.

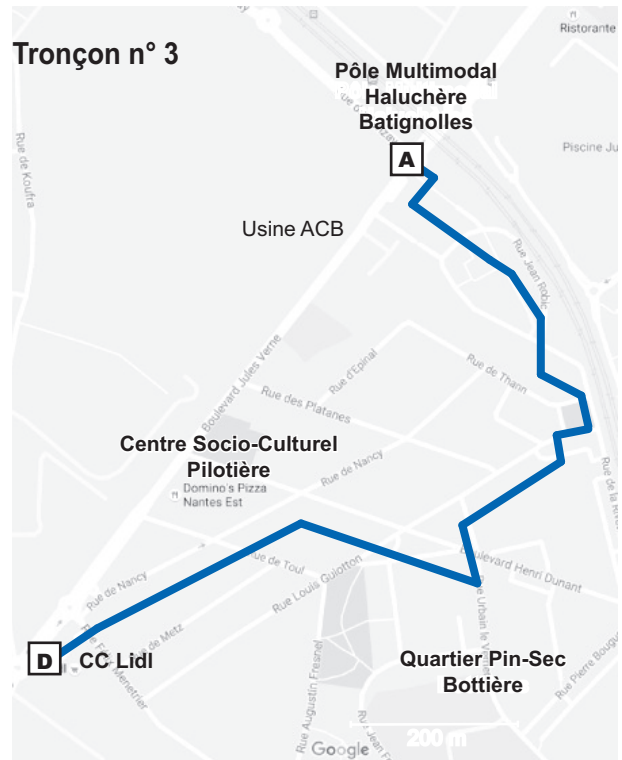
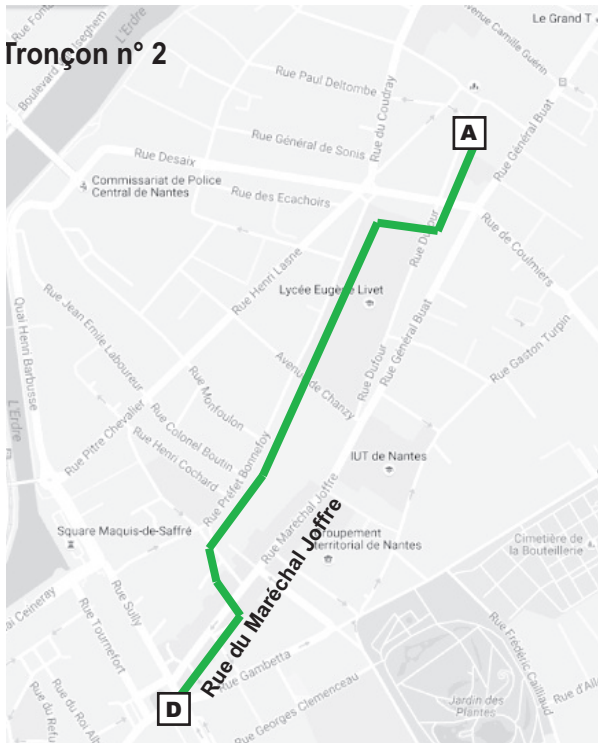
Nous faisons aussi passer un questionnaire auprès des habitants à la fin de chaque parcours, notamment pour disposer d'éléments concernant la question du parcours de vie, des pratiques urbaines, et des représentations urbaines des individus. Ce questionnaire est un condensé du questionnaire en ligne dont nous avons expliqué la construction précédemment (figure 2).

Figure 3 : Zones des trois parcours commentés



D Départ

A Arrivée



B. Bisson@UMR ESO Rennes, 2015
Google map, 2015

Pour chacune des trois zones délimitées ici correspond un parcours. L'idée principale est de se concentrer sur un axe nord-est à partir du centre-ville de Nantes. Cet axe présentait l'avantage de proposer

des situations urbaines variées sur une échelle de temps réaliste pour pratiquer des parcours et de proposer les différents « hauts lieux » potentiels de l'urbanité évoqués.

Tableau 1 : Parcours et diversité des situations

	Diversité	Densité	Historicité
Tronçon 1 - Centre ville	Morphologique : place de la cathédrale - place secondaire (place de la Préfecture) - puis quais - puis pont - puis parc	Morphologique : forte densité du centre ancien - espace plus aéré des bords de rivière	un centre ancien - des quais récemment réaménagé - un jardin japonais - présence de monuments (cathédrale, préfecture)
	Sociale : espaces très fréquentés par les piétons - espaces peu fréquentés - personnes en mouvement - personnes arrêtées - espaces passants	Sociale : densité de personnes dans des espaces centraux (cathédrale) - et espaces centraux mais peu fréquentés (place de la préfecture et rue attenantes)	
	Fonctionnelle : espaces de pause (parc et berges de l'Erdre)- espaces de mobilité - diversité des modes de transport - commerces	Fonctionnelle : densité de commerces autour de la cathédrale - densité de circulation - de flux - piétons, automobiles, TC le long de l'Erdre	
Tronçon 2 - Péricentre proche	Morphologique : une rue commerçante avec un bâti dense - puis petits immeubles anciens - puis habitat individuel ancien - puis place avec une église et de la végétation	Morphologique : d'immeubles anciens denses à des maisons individuelles aussi assez denses	un faubourg d'habitat assez ancien - le gradient d'historicité s'effectue plus ici dans les formes du bâti, d'immeubles collectifs anciens et denses, immeubles collectifs plus récents, maisons XIXe individuelles - présence d'une église
	Sociale : espace fréquenté par beaucoup de monde (rue commerçante) - et espaces fréquentés essentiellement par les gens qui y habitent (quartier résidentiel)	Sociale : d'une densité importante dans rue commerçante à une densité beaucoup plus faible - avec quelques pôles de concentration (commerces, équipements etc.)	
	Fonctionnelle : rue commerçante - rue passante - rues calmes - place (parking) - prédominance voiture mais aussi bus et piétons	Fonctionnelle : commerces nombreux puis plus clairsemés - densité de circulation qui va aussi en s'amenuisant	
Tronçon 3 - Péricentre lointain	Morphologique : grand boulevard passant avec un espace commercial - puis rue pavillon ancien - puis grands ensembles des années 1960 - puis pavillons plus récent - puis pôle multimodal récent (2014)	Morphologique : densité plus faible pour l'espace pavillonnaire - plus forte pour les barres et faibles ensuite au niveau habitant mais forte sur des temporalités spécifiques (pôle d'échange)	un quartier résidentiel avec des pavillons anciens et plus récent – un quartier de grands ensembles très caractéristique des années 1960 - un pôle multimodal très récent - symbole aussi de la métropolisation
	Sociale : pas le même type d'habitants entre le pavillonnaire ancien et les grands ensembles des années 1960 - espaces avec une vraie mixité (espaces commerciaux, pôle multimodal)	Sociale : densité plus variable en fonction des temporalités - moins constant	
	Fonctionnelle : espaces commerciaux, espaces résidentiels, espaces dévolus aux mobilités	Fonctionnelle : commerces clairsemés - peu d'autres fonction à part la fonction résidentielle et de transport	

B. Bisson©UMR ESO Rennes, 2015

Ces trois parcours ont été construits à partir de ces « hauts lieux » identifiés dans les entretiens avec les chercheurs : une place centrale marquée par un monument (la place de la cathédrale dans le tronçon 1), des

bords de rivière récemment réaménagés (les rives de l'Erdre tronçon 1), un parc (le jardin de l'Île Versailles tronçon 1), une rue commerçante (la rue du maréchal Joffre tronçon 2) et un pôle d'échange (Haluchère-

Batignolles tronçon 3). À partir de ces cinq lieux, les parcours ont été tracés de manière à faire varier les situations urbaines rencontrées en fonction de critères de densité et de diversité morphologique, sociale et fonctionnelle et d'historicité, reprenant par-là les éléments de définition de l'urbanité chez Jacques Lévy comme combinaison densité/diversité (1997, 2003). Ce qui nous donne pour les trois parcours des variations de situations et de tracés ?

Cette seconde approche méthodologique, plus qualitative, nous permet de compléter les résultats obtenus via le questionnaire, et notamment d'approfondir les résultats qui concernent les questions des représentations urbaines et de l'impact du capital spatial dans la construction du sentiment d'urbanité chez les individus.

2- Échantillonnage de la population et limite de l'échantillonnage

L'échantillonnage de population se voulait aussi représentatif que possible, en effet une des hypothèses de notre recherche est qu'il y aurait des manières de percevoir la ville différemment selon les générations et que le sentiment d'urbanité serait évolutif au fil de la vie des individus (d'où des âges variés dans l'échantillon). Une autre hypothèse importante est que ce sentiment d'urbanité serait aussi différent en fonction du capital spatial des individus, donc en fonction de leur catégorie socio-professionnelle notamment.

L'idéal était donc de pouvoir faire faire ces parcours à quatre types de population : des lycéens (16-18 ans), des étudiants ou des jeunes adultes (18-25 ans), des personnes actives (25-60 ans) et des retraités (plus de 60 ans). Ces populations étaient contactées en fonction de leur zone de résidence (figure 3). Ce qui nous intéressait était bien de confronter des habitants, et donc des Nantais ici, à leur quartier de vie quotidien, à des quartiers où ils vivent mais aussi à des quartiers moins fréquentés.

Ce double recueil méthodologique s'est heurté à une série de difficultés classiques dans ce type d'approche, notamment en ce qui concerne la question de l'échantillonnage et la prise de contact avec les habitants pour les parcours. Nous sommes ici passés par

les associations généralistes comme les amicales laïques ayant aussi des composantes sportives et les structures comme les centres socioculturels (centre Accoord et Maison des Associations). Ces derniers permettent d'avoir accès à une population variée en termes d'origine sociale et d'âge. Pour la phase de recueil de données nous avons été assistés d'une stagiaire, Marie Guillard, étudiante à Nantes en Master de psychologie.

Il a été finalement réalisé 52 parcours photos commentés répartis sur sept mois de mai à novembre 2015. L'échantillon initial a été respecté dans la mesure du possible, nous relevons cependant une véritable différence entre le public masculin et féminin avec une très grande majorité de femmes dans cet échantillon (37 femmes pour 15 hommes). Ce biais peut s'expliquer notamment par l'écart entre ces deux populations chez les personnes retraitées (15 sur 16) et chez les jeunes/étudiants (11 sur 13). Nous avons pu remarquer qu'effectivement les publics âgés fréquentant les lieux associatifs contactés étaient surtout composés de femmes. Concernant les jeunes/étudiants, l'entrée par des classes préparatoires littéraires et des licences de psychologie⁵, filières ou le différentiel en termes de genre est réel, peut expliquer cet écart. Pour ce qui est du regroupement par âge, nous avons un échantillon relativement équilibré avec 18 individus ayant entre 16 et 25 ans, 17 individus ayant entre 25 et 60 ans et 17 individus de plus de 60 ans. Au final cette méthodologie nous a permis de rassembler 690 photos, pour autant de justifications de photos.

En ce qui concerne le questionnaire en ligne, 288 réponses ont été recueillies.

CONCLUSION

Les premières analyses de ces données révèlent quelques pistes de réflexion particulièrement intéressantes notamment en termes de construction du sentiment d'urbanité au cours de la vie. Ainsi, nous avons pu relever suite aux parcours que ce qui fait la ville pour les jeunes, pour les personnes actives et les personnes retraitées était très différent. En effet, les

⁵ Justifiées par les réponses qui m'avaient été apportées notamment par les personnes et institutions contactées.

jeunes sont très focalisés sur des éléments liés au transport, les personnes actives sur des aspects fonctionnels (services notamment) et les personnes retraitées sont beaucoup plus attentives aux aspects liés aux formes urbaines et à l'architecture. Ces hypothèses d'une évolution du sentiment d'urbanité en fonction de l'âge et des attentes de chacun sont confortées par les résultats des questionnaires. Ce qui nous amène à faire une autre hypothèse, celle de la construction du sentiment d'urbanité selon trois niveaux distincts chez chaque individu : un niveau collectif, partagé par le plus grand nombre et relevant d'une définition partagée de la ville ; un niveau social, en fonction des générations ou des catégories socio-professionnelles ; et un niveau individuel en fonction des histoires de vie spécifiques des personnes et de leur subjectivité propre.

Nous souhaitons approfondir ces hypothèses pour parvenir à appréhender ce sentiment d'urbanité et sa construction chez les individus afin de pouvoir comparer les manières de voir la ville chez les habitants et manières de voir l'urbanité chez les chercheurs. Nous souhaitons que, de cette comparaison, puisse émerger une définition de l'urbanité co-construite entre discours des chercheurs et discours des habitants.

BIBLIOGRAPHIE

- Audas Nathalie, 2010, « La dimension affective du rapport au lieu des individus : techniques d'enquêtes comparées », *Natures, Sciences et Sociétés*, 18 (2), pp.195-201
- Bourdin Alain, 2010, *L'urbanisme d'après-crise*. Paris, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube.
- Brunet Roger, 2005, « Entrée urbanité », in Brunet R., Ferras, R. et Théry H., *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris, Reclus, La Documentation française.
- Charmes Éric, Launay Lydie et Vermeersch Stéphanie, 2013, « Le périurbain, France du repli? ». *La Vie des idées*, 28 mai 2013. ISSN: 2105-3030 URL: <http://www.laviedesidees.fr/Le-periurbain-France-du-repli.html>
- Dumont Marc et Devismes Laurent, 2006, « Les métamorphoses du marketing urbain », *EspacesTemps.net*, Objets, 4.02.2006
- Félonneau Marie-Line, 2004, « Love an loathing of the

city: Urbanophilia and urbanophobia, topological identity and perceived incivilities », *Journal of Environmental Psychology*, 24 (2004), 43-52.

- Garat Isabelle, Pottier Patrick, Guineberteau Thierry, Jousseume Valérie et Madoré François, 2005, Nantes, *De la belle endormie au nouvel Éden de l'Ouest*, Paris, Économica
- Gervais-Lambony Philippe, 2001, « La cidadinité, ou comment un mot peut en cacher d'autres... », in Dorrier-Apprill E., *Vocabulaire de la ville. Notions et références*. Paris: éd. du Temps. P. 92-108
- Grosjean Michèle et Thibaud Jean-Paul (dir.), 2001, *L'espace urbain en méthode*, Marseille, éd. Parenthèses
- Lévy Jacques, 2013, « Liens faibles, choix forts: les urbains et l'urbanité ». *La Vie des idées*. 29 mai 2013. ISSN: 2105-3030. URL: <http://www.laviedesidees.fr/Liens-faibles-choix-forts-les.html>
- Lévy Jacques, 1997, « La mesure de l'urbanité », *Urbanisme*, n° 296, septembre/octobre 1997, pp. 58-61.
- Lévy Jacques, 2003, « Entrée Urbain (modèle) », in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris: Belin.
- Lussault, Michel, 2003, « Entrée Urbanité », in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris: Belin.
- Manola Théa, 2010, « Rapports multisensoriels des habitants à leurs territoires de vie. Retours critiques sur une démarche méthodologique », *Noroi*, 1 (227), pp. 25-42
- Petiteau Jean-Yves, 2013, *Nantes, récit d'une traversée*, Paris, Dominique Carré éditeur