UNIVERSITE SOCIETES BRETAGNE TEMPS LOIRE TERRITOIRES

UNIVERSITÉ RENNES 2

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE RENNES 2
COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE
ECOLE DOCTORALE N° 604
Sociétés, Temps, Territoires
Spécialité : Géographie

Brieuc BISSON

Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du « sentiment d'urbanité »

Thèse présentée et soutenue à Rennes, le 2 décembre 2019
Unité de recherche : ESO-Rennes – Espaces et Sociétés (CNRS UMR 6509)

Rapporteurs avant soutenance :

Marc Dumont, Professeur des Universités en Aménagement de l'Espace et Urbanisme, Université de Lille, Laboratoire TVES

Christophe Imbert, Professeur des Universités en Géographie, Université de Rouen, Laboratoire IDEES

Composition du Jury :

Eric Charmes, Directeur de recherche, Université de Lyon – ENTPE, Laboratoire Ville Espace Société (examinateur)

Marie-Line Félonneau, Professeure des Universités en Pyschologie Sociale et Environnementale, Université de Bordeaux, Laboratoire de Psychologie (examinatrice)

Stéphanie Vermeersch, Directrice de recherche CNRS en Sociologie, Université de Paris-Nanterre, Laboratoire LAVUE (examinatrice)

Sandrine Depeau, Chargée de recherche CNRS (CR1), Université Rennes 2, Laboratoire ESO Rennes (directrice de

UNIVERSITÉ RENNES 2 – HAUTE BRETAGNE

Unité de Recherche – ESO-Rennes (CNRS UMR 6590)

Ecole Doctorale - Humanités et Sciences de l'Homme

Sous le sceau de l'Université Bretagne Loire

Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du sentiment d'urbanité

Thèse de Doctorat

Discipline : Géographie

Présentée par Brieuc BISSON

Directeur de thèse : Sandrine DEPEAU
Chargé de Recherche CNRS – Université Rennes 2

Soutenue le 2 décembre 2019

Jury :
M. Marc Dumont, Professeur des Universités en Aménagement de l'Espace et Urbanisme, Université de Lille, Laboratoire TVES (Rapporteur)
M. Christophe Imbert, Professeur des Universités en Géographie, Université de Rouen, Laboratoire IDEES (Rapporteur)
M. Eric Charmes, Directeur de Recherches, Université de Lyon - ENTPE, Laboratoire Ville Espace Société (Examinateur)
Mme Marie-Line Félonneau, Professeure des Universités en Psychologie Sociale et Environnementale, Université de Bordeaux, Laboratoire de psychologie (Examinatrice)
Mme Stéphanie Vermeersch, Directrice de recherche CNRS en Sociologie, Université Paris Nanterre, Laboratoire LAVUE (Examinatrice)
Mme Sandrine Depeau, Chargée de recherche CNRS (CR1) en Psychologie, Université Rennes 2, Laboratoire ESO-Rennes (Directrice de thèse)

Remerciements

D'aucuns estiment qu'un travail de thèse est d'abord et avant tout le fruit d'une réflexion individuelle, mais cette individualité n'existe que dans une dynamique collective et un environnement qui l'entoure. C'est tout cet environnement que je voudrais remercier ici.

Merci évidemment à Sandrine Depeau, chercheure en psychologie environnementale au laboratoire ESO, de m'avoir accompagné depuis mon mémoire de Master, merci pour sa disponibilité, ses relectures et ses conseils.

Merci aussi à tous les membres de l'UMR ESO qui m'ont offert un cadre de travail idéal pendant toutes ces années de thèse, en particulier Vincent Gouëset, Emmanuelle Hellier, Florent Demoraes et Véronique Van Tilbeurgh, successivement directeurs et directrices de l'UMR et du site de Rennes.

Merci également à la communauté universitaire de Rennes 2 en général ; au département de Géographie de l'université Rennes 2, qui m'a permis d'enseigner pendant toutes ces années ; aux membres des différentes instances dans lesquelles j'ai pu siéger découvrir avec passion l'envers du décor universitaire ; aux collègues géographes de l'Université de Bretagne Sud à Lorient pour ces années d'ATER[1] ; aux camarades syndiqués enfin pour ces belles luttes vécues ensemble.

Je souhaiterais aussi remercier ici tous les habitants à Nantes qui m'ont donné de leur temps pour faire avancer mes travaux et tous ceux, chercheurs ou habitants, qui se sont prêtés au jeu de mes entretiens et questionnaires en ligne. Sans eux, rien n'aurait été possible.

Un grand merci également à tous les membres du département de Géographie de l'Université de Lund qui m'ont accueilli deux mois et m'ont permis de vivre une expérience enrichissante en 2016.

Un immense merci à tous les camarades, doctorants ou amis, qui ont rendu ces années plus douces et qui ont supporté (presque) sans broncher mes récriminations quotidiennes ! Merci Alex, Caro(s), Mathilde, Annie, Flavie, Guillaume, Christophe, Luc, Flo, Rafael, Pierre, Romain, Elisabeth, François, Anne-Sophie, Franck, les Bouchemainois, et j'en oublie sans doute.

Merci aussi à mon petit frère pour m'avoir supporté au quotidien pendant 3 ans et à mes parents pour me supporter depuis plus de 30 ans.

Enfin, un merci particulier à Elsa (et à Patate), pour leur soutien quotidien et pour avoir partagé moments de doute et de bonheur.

[1] Attaché Temporaire d'Enseignement et de Recherche

Sommaire

Sommaire 6
Introduction Générale 11
PARTIE I – L'URBANITE, UN CONCEPT RELATIF 23
Chapitre 1 – Une relativité historique et idéologique 25
I. Penser la relativité de l'urbanité dans le temps long 26
1. Un « moment de lieu » de l'urbanité *26*
2. Vers une histoire de l'urbanité *32*
II. Un héritage urbanophile structurant dans la pensée urbaine occidentale 35
1. L'héritage des Anciens et des Modernes *36*
2. Urbanophilies contemporaines *47*
III. Des remises en cause urbanophobes 53
1. Urbanophobies réactionnaires et progressistes *54*
2. Urbanophobies contemporaines *64*
Chapitre 2 – Relativité épistémologique 75
I. Généalogie critique : l'urbanité un concept récent 76
1. Un concept récent devenu banal *76*
2. Un renouveau théorique du concept d'urbanité *85*
II. Urbain, urbanité, citadinité 92
1. L'urbanité, un concept en débat *92*
2. Les gradients d'urbanité, principe et controverses *102*
Chapitre 3 – Relativité de l'urbanité selon les individus et les modes d'habiter 111
I. Une urbanité des individus. Identité, attachement et représentations urbaine 112
1. L'individu et la ville *112*
2. L'individu dans la ville *116*
II. Le concept de sentiment d'urbanité 121
1. Un concept variable selon les modes d'habiter *121*
2. Une urbanité ressource et compétence pour les individus *127*

PARTIE II – ABORDER LA RELATIVITE DU SENTIMENT D'URBANITE 135
Chapitre 4 – Une approche théorique complémentaire 137
I. Faire discuter des chercheurs sur l'urbanité 138
1. Une approche théorique complémentaire 138
2. Mettre en regard les discours scientifiques 143
II. Une urbanité relative dans le discours des chercheurs 148
1. La représentation de l'urbanité chez les chercheurs 148
2. Le caractère opératoire de l'urbanité en débat 166
3. L'urbanité, au cœur des grands débats contemporains sur l'urbain 173
III. Une urbanité plurielle 178
1. Quatre manières de concevoir l'urbanité 178
2. Des indicateurs d'urbanité cristallisant les oppositions 182
Chapitre 5 – Une approche individuelle *in situ* 191
I. Une approche *in-situ* à partir des parcours photos commentés à Nantes 192
1. Nantes, un laboratoire d'expérimentation 192
2. Diversité des espaces et individus enquêtés 197
II. Confronter l'individu à des situations urbaines variées 202
III. Une méthode d'expérimentation in-situ confrontée à l'épreuve du terrain 213
1. Organisation de l'enquête 213
2. Retour critique sur une méthode d'expérimentation in-situ 215
Chapitre 6 – Une approche par les parcours de vie 221
I. Le sentiment d'urbanité à l'épreuve de la parole habitante 222
1. Des entretiens exploratoires avec les « habitants » à l'échelle locale 222
2. Un questionnaire en ligne pour investiguer le sentiment d'urbanité à l'échelle nationale 228
II. Quatre dimensions du sentiment d'urbanité 232
1. Les représentations urbaines individuelles 233
2. Les pratiques individuelles quotidiennes 240
3. Les parcours résidentiels et de vie passés et futurs des individus 242
4. Le capital spatial des individus et les effets de « groupe » 246

PARTIE III – UNE RELATIVITE COLLECTIVE, SOCIALE ET INDIVIDUELLE DU SENTIMENT D'URBANITE 251

Chapitre 7 : Méthode d'analyse des parcours photographiques commentés 253

I. Interroger des Nantais en situation 253

1. Composition de l'échantillon 254

2. Gestion de la temporalité des parcours 256

II. La multi dimensionnalité du sentiment d'urbanité 258

1. Construction du cadre d'analyse 258

2. Analyse des parcours photos commentés en trois temps 262

III. Approcher les trois niveaux de structuration du sentiment d'urbanité 278

1. Méthode d'analyse 278

2. Choix des groupes sociaux d'analyse 280

Chapitre 8 : Un sentiment d'urbanité collectivement et socialement relatif et évolutif 285

I. La prise de photos révélatrice d'une distinction sociale forte 286

1. Analyse quantitative des photos et des temps de parcours : des distinctions générationnelles fortes 286

2. Vers une analyse catégorielle : types de prise de vue et thématiques 292

II. Des discours confirmant des spécificités générationnelles et fonctionnelles 299

1. Catégories d'analyse des discours sur les photos 299

2. Analyse des discours sur les photos en fonction des groupes sociaux 302

Chapitre 9 : Stratification de la construction du sentiment d'urbanité chez les individus 311

I. Appréhender le niveau individuel de construction du sentiment d'urbanité par l'analyse des discours 311

1. Analyse du discours produit par les individus 311

2. Analyse des discours par groupes sociaux 317

II. La définition de la ville dans les questionnaires 330

1. Une définition de la ville partagée collectivement 330

2. Une définition de la ville partagée socialement 333

III. Relativité de définition de la ville en fonction des parcours résidentiels 343

1. Distinguer des échelles de parcours résidentiel 343

2. Une relativité des représentations urbaines en fonction du parcours résidentiel et des échelles de vie des individus 349

PARTIE IV – PARCOURS DE VIE ET RELATIVITE DU SENTIMENT D'URBANITE 361

Chapitre 10 – Approche des dimensions collectives et générationnelle du sentiment d'urbanité 363

I. Analyse des données du questionnaire 363

1. Les répondants 364

2. Indicateurs d'analyse basés sur les facteurs de relativité du sentiment d'urbanité 369

II. Une définition de la ville et de la ville idéale morphologique et fonctionnelle 381

1. Les représentations sociales urbaines des répondants 381

2. Des représentations urbaines relatives en fonction de l'âge 385

Chapitre 11 – Le rôle des parcours résidentiels et du capital spatial dans la construction individuelle du sentiment d'urbanité 395

I. Variabilité du sentiment d'urbanité en fonction du capital spatial 396

1. Caractériser le capital spatial des individus 396

2. Le capital spatial face aux représentations urbaines 406

II. Variabilité du sentiment d'urbanité en fonction des parcours résidentiel 414

1. Caractériser les parcours résidentiels des individus 414

2. Les représentations urbaines à l'épreuve des types de parcours résidentiels 425

Conclusion générale 442

Bibliographie 457

Table des matières 481

Table des figures 492

Table des tableaux 494

Introduction Générale

« *Ne pas essayer trop vite de trouver une définition à la ville, c'est beaucoup trop gros, on a toutes les chances de se tromper.* »

George Perec – *Espèce d'espace* – p.83

George Perec, plus connu comme écrivain que comme géographe, dresse dans *Espèces d'espaces* un constat pourtant lucide sur la difficile définition de la ville dans notre monde contemporain. Objet protéiforme, « trop gros », dans un contexte d'urbanisation sans cesse accentué[2], la ville serait devenue un objet géographique impossible à cerner du fait des évolutions considérables qui l'ont touchée depuis plus d'un siècle. C'est aussi le sens de l'aphorisme de Françoise Choay (1993) lorsqu'elle parle de « *la mort de la ville et [du] triomphe de l'urbain* ». Mais, si le terme d'urbain s'impose de plus en plus dans le vocabulaire, lui-même ne se définit pas simplement. Ces questions fondamentales, et les débats qui en résultent, sont à la base de la naissance de cette thèse.

L'urbain, la ville, l'urbanité, des définitions floues

Cette thèse s'inscrit dans le cadre de la géographie urbaine contemporaine, traversée aujourd'hui par de grands questionnements, notamment en termes de définition même de ce qu'est l'urbain. Si l'on se réfère aux dictionnaires pour définir ce concept, le flou sur sa définition apparaît rapidement. Pour Roger Brunet (1992), l'urbain est ce qui concerne la ville, dans le sens de l'habitat urbain. En France, est considéré comme urbain l'ensemble des communes de plus de 2000 habitants agglomérés, ce qui correspond au seuil Insee[3] pour définir une ville. Pour Brunet toujours « *ce qui fait la ville* » correspond à la définition de l'urbanité (1992, pp.498-499). Pour lui, l'urbanité est « *ce qui fait la ville* », c'est-à-dire d'abord « *le caractère de ce qui est urbain* », en termes de morphologie, mais l'urbanité est aussi « *une*

[2] 53% de la population mondiale vivant dans des villes en 2017 selon la Banque Mondiale, contre 33% en 1960. Le nombre d'urbains sur la planète a été multiplié par 12 en un siècle, et plus de 50% de la population mondiale vit dans une ville depuis 2009 (Stébé, Marchal, 2010).

[3] Institut National de la Statistiques et des Etudes Economiques

forme de civilité », de politesse[4], de savoir vivre ensemble. Une des grandes problématiques de l'urbanisme post-moderne[5] est, pour Brunet, de créer de l'urbanité dans ces deux sens du terme. Questionner la définition de l'urbanité, c'est déjà se heurter à un premier écueil. L'urbanité semble être un terme sur lequel aucun consensus n'émerge. D'un point de vue étymologique, c'est ce qui caractérise « l'*urbs* », la ville en latin. *A priori*, c'est donc tout ce qui peut caractériser la ville, c'est-à-dire ce qui relève à la fois de caractéristiques morphologiques, de pratiques, ou de valeurs. Dans le sens premier, le terme entraine une première interrogation. Qu'est-ce que la ville aujourd'hui ? En effet, l'*urbs*, au sens classique du terme de « cité », se caractérise par une ville constituée, bien distincte de son environnement, historiquement ceinte de remparts ou de boulevards la délimitant de son environnement proche. Mais cette délimitation claire n'a plus de sens aujourd'hui à l'heure de la ville fragmentée, de l'étalement urbain, de la métropolisation et de la Métapolis[6] (Ascher, 1995). Pour Saint-Augustin, la ville, ce sont « *des pierres et des âmes* », autrement dit du bâti et des hommes (Saint-Augustin, Ve siècle, 2000). Pour Furetière (1690, cité par Paquot in Salomon Cavin, Marchand, 2007, p.3), c'est « *l'habitation d'un peuple assez nombreux* ». Ces deux définitions renvoient à deux fondements principaux de ce qu'est la ville : d'une part un cadre morphologique, et d'autre part donc, des habitants mus par des pratiques et des représentations. Descartes, lui, définissait la ville comme « *un retranchement de la sauvagerie* »[7], auquel étaient attachés des valeurs de civilité, et de savoir vivre ensemble. Ce qui pose déjà la question d'un « droit à la ville » dans la mesure où, étymologiquement, le citadin, l'habitant des villes, relève d'un droit coutumier spécifique et très codé. De cette urbanité « historique », à laquelle étaient associés des situations et des lieux de la ville (comme l'agora dans l'Antiquité, la place publique au Moyen-âge puis à la Renaissance, ou le café au XIXe siècle), il reste de nombreux héritages dans nos villes (monuments, lieux symboliques, attitudes etc.) mais qui sont davantage associés au contexte citadin, au sens de contexte morphologique de la ville. Cette urbanité, comme savoir vivre ensemble, s'est en effet diffusée dans l'ensemble de l'œkoumène[8], de sorte qu'elle ne peut plus suffire pour définir la ville.

[4] « Urbanité : politesse, courtoisie » pour le Larousse 2019.
[5] On entend ici urbanisme post-moderne dans le sens d'un urbanisme post-fonctionnaliste, post-Le Corbusier en somme.
[6] Avec cette idée de Métapolis, François Ascher tente de conceptualiser cet urbain généralisé contemporain, qui est partout, dépassant un cadre morphologique étroit.
[7] 2010, Pour l'édition Pléiade
[8] Au sens d'espace terrestre occupé et aménagé par les humains.

Si l'on se réfère à des définitions plus contemporaines de la ville, Paul Claval propose une autre définition, associant la ville « *au lieu de maximisation des relations sociales* », donc à des éléments de densité d'échanges sociaux (2010, p.822). Soit, en d'autres termes, à des échanges et des interactions sociales dont découlerait un « art de vivre » particulier, marqué par une « politesse » particulière[9] et par ce qu'il appelle une urbanité. Mais ce terme de « ville » est remis en question par d'autres chercheurs dans le champ des études urbaines. Françoise Choay parle ainsi de « *mort de la ville et de triomphe de l'urbain* » (1993) et pose un nouveau référentiel où l'urbain, compris dans un sens plus large et non uniquement citadin, se serait diffusé partout dans le monde grâce à la mondialisation et au développement des nouvelles technologies. Cette nouvelle acception de l'urbain permettrait notamment d'intégrer l'émergence de nouveaux types d'espaces dans le champ des études urbaines, dont le périurbain, qui n'est pas à proprement parler « ville » et pas non plus « campagne » (Dumont et Hellier, 2010). Cette « mort » de la ville telle qu'on l'entendait historiquement, et la naissance de tiers-lieux de l'urbain, sont admis par de nombreux chercheurs et acteurs du champ de l'urbanisme, et ce depuis les années 1950. Déjà Le Corbusier essayait de se détacher de ce terme de ville, il parlait ainsi « *d'établissements humains* » (1971), mais ne pouvait néanmoins s'empêcher d'utiliser le terme dans son travail, jusqu'à « la ville radieuse ». Cette volonté de se détacher du terme de ville, on la retrouve chez ceux qui défendent l'émergence de « l'urbain » au détriment de la ville (Lefebvre dès 1970, Choay, 1993). Le concept de *Métapolis*, développé par François Ascher (1995), va aussi dans ce sens d'une généralisation de l'urbain ou de l'idée de « *ville partout* » (Ascher, Beaucire, 2000). Ces réflexions sur la mort de la ville et une généralisation de l'urbain au niveau mondial sont partagées dans la littérature anglo-saxonne, notamment par des auteurs comme Neil Brenner (2014) ou par des auteurs d'inspiration plus directement marxiste et critique pour lesquels l'urbanisation généralisée du monde est concomitante du triomphe du capitalisme, s'incarnant notamment dans le processus de métropolisation (Marshall, 1988, Merrifield, 2014). D'ailleurs, pour Neil Brenner comme pour Andy Merrifield, cette nouvelle réalité urbaine nécessite de repenser une épistémologie de l'urbain, l'actuelle se trouvant dépassée par ce phénomène de globalisation (Brenner et Schmid 2015 et Merrifield, 2014). Malgré leurs réflexions sur cette nouvelle réalité urbaine, ces chercheurs critiques ne peuvent toutefois s'empêcher de parler de « ville », parce qu'aucun terme n'a encore été inventé pour remplacer de manière satisfaisante ce concept.

[9] Au sens « d'être urbain », être poli, qui est un des sens possibles au terme d'urbanité.

Ce qui semble néanmoins acquis dans le cadre de la recherche urbaine, c'est que l'urbanité, au sens de « *ce qui fait la ville* », ne se caractérise pas uniquement par des formes urbaines spécifiques et une certaine historicité du bâti, mais aussi par des comportements et des mentalités (Simmel, 1913). Dans cette logique, l'urbanité au second sens du terme, de « savoir vivre ensemble », ne serait plus le propre de la ville et se serait diffusée à l'ensemble de l'œkoumène contemporain. On se retrouve donc face à une première opposition apparente entre des auteurs faisant de l'urbanité un « savoir vivre ensemble », en d'autres termes une notion basée sur des pratiques, et d'autres qui en font d'abord une caractéristique intrinsèque de la ville d'un point de vue morphologique et fonctionnel. Néanmoins, cette urbanité, au sens d'interaction contribue, et est même nécessaire, pour faire société. Sans ces interactions et des lieux où les interactions sont rendues possibles, le « vivre ensemble » semble impossible. D'ailleurs ces lieux urbains du vivre ensemble ont une dimension symbolique perçue par l'ensemble de la société[10].

Une urbanité duale, ou la métaphore de la pièce de monnaie

Si l'urbanité, c'est « *ce qui fait la ville* », c'est aussi une forme de « civilité », dans le sens de savoir vivre ensemble, relevant plus des interactions entre individus que des formes urbaines. Cette définition, renvoyant à une vision plus sociologique que morphologique et fonctionnelle de l'urbain, fait de l'urbanité une qualité de l'habitant de la ville et plus généralement renvoie aux manières d' « *être ensemble* » en ville (Chadoin, 2004, p.47). Dans le même sens, l'urbanité est, pour Alain Bourdin, « *l'art de rendre les relations agréables entre pairs ou entre inférieurs et supérieurs* » (Bourdin, 1987).

L'urbanité serait donc une synthèse ou une composition entre ces deux sens. On peut donc envisager le concept d'urbanité comme une pièce de monnaie, dont les deux sens seraient les deux faces. Une face concernerait la façon de caractériser un espace urbain, et l'autre face aurait trait à la forme des interactions entre les individus au sein d'un espace donné. La première face, c'est aussi la condition de réalisation de l'urbanité, quand la seconde renvoie à la forme que prend cette urbanité sur des espaces.

Berque se place, quant à lui, dans une logique de synthèse lorsqu'il fait de la ville une forme, la matérialité de la ville, et une substance, les relations entre les hommes et entre les hommes

[10] L'exemple du siège de Sarajevo pendant la guerre civile qui a ravagé la Bosnie dans les années 1990 en est une excellente illustration. Dans le fait que les lieux symbolisant le multi-culturalisme (mosquée, espaces publics, etc.) soient les premiers à être pris pour cible par l'artillerie serbe, on retrouve bien une attaque contre ce qu'est la société bosnienne même, à travers ses symboles urbains (Tratnjek, 2005).

et l'espace (Berque, 1993). La ville est donc une entité à la fois spatiale et sociale, et l'urbanité, la « *composition plus générale où les unes et les autres entrent en résonance* » (1993, cité in Dorier-Apprill, 2001, p.94). On retrouve bien une conception où l'urbanité relève à la fois de formes urbaines et de pratiques habitantes. Pour Berque, il ne peut y avoir de présence au monde extérieur, et par conséquent à la ville, « *sans une intersection, une « trajection », une inhérence de la culture à la nature* » (cité in Bochet, Racine, 2002, p.118). Ce lien fondamental entre la culture et l'environnement nécessite une approche complémentaire entre les deux sens de l'urbanité, qui ne peuvent donc être envisagés séparément.

Dans la forme de la ville, c'est-à-dire sa matérialité, qui participe à son urbanité, il faut aussi prendre en compte sa topographie et son environnement. En effet, l'environnement[11] a aussi une importance dans la compréhension de l'urbanité. L'environnement dans lequel la ville se place, son site, sa situation, participent aussi de sa matérialité et de sa substance (Moncomble, in Stebe, Marchal, 2009, p.355). Ainsi, la baie de Rio et ses inselbergs, le Bosphore à Istanbul, ou la lagune de Venise, sont indissociables de la substance de ces villes, et dans une certaine mesure de leur urbanité. Ces environnements jouent donc un rôle important dans le développement de l'imaginaire et des représentations liés à ces villes ; un imaginaire fondamental, dans la mesure où il contribue à forger des rapports aux lieux particuliers.

Cette définition relativement simple de l'urbanité, symbolisée par la métaphore de la pièce de monnaie à deux faces distinctes, pose une base de réflexion pour approfondir le sens de l'urbanité même si elle porte déjà en elle certaines limites. En anglais, l'existence de deux termes distincts, « *urbanity* » pour ce qui relève plus de la matérialité de la ville, et « *politeness* » pour ce qui relève plus des interactions sociales au sein d'un espace, règle cette difficulté de la définition de l'urbanité que nous rencontrons en français. Mais, *a contrario*, cette clarification apportée par la langue anglaise rend toute tentative de traduction du terme urbanité en anglais périlleuse, ou en tout cas nécessairement incomplète.

L'urbanité comme combinaison densité/diversité

L'urbanité peut aussi être un concept opératoire, notamment pour caractériser des espaces par rapport à d'autres espaces. C'est le cas dans les travaux de Lévy (1997, 2003 notamment), où l'urbanité est définie comme une combinaison entre densité et diversité. Densité et diversité sont entendues ici autant dans leurs dimensions humaines (ou sociales) que fonctionnelles ou

[11] Défini comme des éléments objectifs et subjectifs constituant le cadre de vie d'un individu autant qu'une dimension relevant de l'atmosphère, de l'ambiance, du contexte psychologique ou social dans lequel il vit.

morphologiques. Cette définition de l'urbanité comme combinaison entre densité et diversité permet de tenir compte à la fois des éléments morphologiques, fonctionnels et représentationnels qui caractérisent la ville. Cette conception de l'urbanité est partagée par Michel Lussault (2003) et lui permet de distinguer une urbanité *a priori*, d'une urbanité *a posteriori* et une urbanité absolue, d'une urbanité relative (Lussault, 2003, p.966-967). L'urbanité *a priori* serait mesurable et fonction de la taille de la ville, de sa superficie, de sa densité, de ses formes urbaines et morphologiques, de son environnement, de sa diversité en termes de fonction et de population, et des représentations qui y sont associées. Il s'agit finalement de mesurer le « *capital urbain* » d'une ville (Lussault, 2003, p.967) mais aussi de réfléchir aux conditions de réalisation de l'urbanité pour un espace donné. L'urbanité *a postériori* serait la validation par l'expérience de cette urbanité *a priori*, laquelle peut être positive comme négative. Michel Lussault donne l'exemple du Caire, qui a une urbanité *a priori* très importante mais dont l'analyse *a posteriori* ne valide pas totalement cette urbanité potentielle[12]. Pour d'autres villes en revanche, la logique est inverse, par exemple parce que certaines mesures ont été prises pour favoriser le vivre ensemble. Par exemple, une ville moyenne[13] peut avoir une urbanité relative plus importante qu'une ville d'un million d'habitants où la ségrégation résidentielle est importante et où les espaces publics sont soumis à une volonté de contrôle excessive des autorités[14].

L'urbanité absolue serait, quant à elle, fonction de la taille de la ville. En effet, Jacques Lévy part du principe que, plus une ville est peuplée, plus son potentiel d'urbanité - soit la potentielle combinaison densité/diversité qu'elle propose - est important. Ce qui semble indiscutable. Mais, là aussi, il convient de nuancer ce propos par l'analyse de l'urbanité relative, interrogeant non plus seulement la taille de la ville mais les pratiques concrètes des habitants au sein de celle-ci.

[12] Urbanité *a priori* très importante vu le nombre d'habitants (près de 16 millions d'habitants) mais qui se révèle être une ville très ségrégée où la combinaison densité/diversité est plutôt faible.

[13] Ici entendu au sens statistique du terme : ville dont la population est comprise entre 20 000 et 150 000 habitants (Insee).

[14] Ainsi, on peut estimer dans cette logique qu'une ville comme Bocholt, ville allemande de 75 000 habitants, où les réflexions en termes d'urbanisme se focalisent sur les métriques pédestres, puisse avoir une urbanité relative plus importante que certaines villes américaines basées sur l'étalement urbain et la ségrégation, comme par exemple Los-Angeles, pourtant beaucoup plus peuplée et dotée d'une urbanité a priori plus importante.

L'urbanité dans le discours et les pratiques, une norme malléable ? Mais une définition toujours positive

Dans le monde de la géographie académique contemporaine, le terme d'urbanité est unanimement, ou presque, reconnu comme un terme polysémique, associant des aspects morphologiques et des aspects représentationnels (voir Dorrier-Apprill, 2001, Lévy, 1997). Mais si la notion d'urbanité est discutée dans une sphère théorique, il en va autrement dans la sphère de l'aménagement où le terme d'urbanité est bien souvent utilisé comme un outil de langage. L'urbanité devient alors un « *concept flou* » (Bourdin, 2010), d'autant plus flou qu'il est, *a priori*, central dans le contexte de l'urbanisme durable théorisé dans la Charte d'Aalborg en 1994, qui place au cœur des enjeux urbains la question de la densité et du vivre ensemble. Dans ce cadre, la question de l'urbanité comme interaction entre les individus au sein d'un espace urbain devient non seulement un enjeu central mais aussi un but à atteindre. Et le terme d'urbanité devient aussi un « terme d'accroche » pour les aménageurs et urbanistes. Les exemples ne manquent pas[15] et mettent en avant le fait que la popularisation du terme d'urbanité a aussi été un indicateur de la place croissante accordée à l'urbanisme dans le discours médiatique, comme le faisait remarquer Claudie Londner dès 1991 (Londner, 1991). Au-delà d'un outil de langage, le terme d'urbanité est donc devenu « une norme malléable » dans le monde de l'aménagement, soit un terme récurrent, attendu, mais doté d'un sens qui n'est jamais clarifié par les acteurs de l'aménagement. Et, au-delà de la question de la définition de l'urbanité même, se pose celle de la place de l'individu dans l'appréhension de l'urbanité par les aménageurs. Dans le cadre de ce que Michel de Certeau appelle la « *ville panorama* » (1970), pensée comme un « *simulacre théorique* » créé par un dieu voyeur surplombant, l'aménageur se retrouve précisément dans cette position surplombante lorsqu'il envisage des projets d'aménagement. Si l'aménageur, dans le cadre de projets d'urbanisme, est effectivement obligé de dépasser ce que De Certeau appelle « *l'obscur entrelacs des pratiques journalières* »[16] pour envisager une ville dans sa globalité, il tend aujourd'hui à prendre en compte les réalités habitantes, notamment à travers le concept de participation. Mais la participation dans le cadre des projets urbains se heurte à différents écueils méthodologiques et théoriques difficiles à

[15] De la « Maison de l'urbanité », créée en 1991 en Wallonie pour sensibiliser, informer et former à l'urbanisme durable, jusqu'aux brochures mettant le terme d'urbanité en avant (par exemple « Des éco-quartiers à l'éco-cité, Inventer une nouvelle urbanité » du Centre de Valorisation des Ressources Humaines d'Arras en 2011) en passant par des acronymes de Master évocateurs (le Master URBANITE, URBAnisme durable, Numérique, Ingénierie, Transports, Environnements de l'université du Havre Normandie par exemple), les emplois du terme « urbanité » par le secteur de l'urbanisme sont légion.

[16] Cité par Dosse, 2003, p.146

résoudre pour l'aménageur (Bacqué, Mechmache, 2013). Les aménageurs et acteurs de l'aménagement seraient donc, dans une certaine mesure, contraints de se situer dans ce domaine du surplombant, où le discours dominant sur l'urbanité serait doté d'un sens variable, globalement positif. Finalement l'urbanité serait autant un concept flou dans le discours des chercheurs en général que dans le discours des aménageurs.

L'urbanité, un concept relatif du point de vue des individus, vers le concept de sentiment d'urbanité

Aujourd'hui le concept d'urbanité, comme d'autres concepts dans le champ des sciences sociales de l'espace, semble donc relever de ce qu'Alain Bourdin appelle des « *concepts flous* » (2010). Ici, pour ce qui concerne l'urbanité, nous préférons utiliser le terme de « relatif » à celui de « flou ». En effet, nous considérons que l'urbanité est d'abord et avant tout relative, qu'on l'entende comme une forme d'interaction ou comme une combinaison densité/diversité. Elle est relative en fonction du contexte culturel et temporel, des acteurs qui l'utilisent, et surtout des individus qui la vivent.

Et c'est précisément cette relativité en fonction des individus qui sera au cœur de notre travail. Si l'on reprend la définition la plus simple de l'urbanité, comme « *ce qui fait la ville* » et ce qui la définit (Brunet, 1992), chaque individu peut en avoir une vision différente. En fonction du vécu des individus, de leur âge, du contexte géographique et culturel dans lequel ils vivent, ils ne définiront et ne percevront pas la ville de la même manière, ne la décriront pas avec les mêmes mots. C'est pourquoi nous avons fait le choix de nous concentrer, non sur l'urbanité en tant que telle, mais sur ce que nous appelons le « sentiment d'urbanité », soit la manière dont les individus se représentent ce qui fait la ville. Ce concept, qui sera au cœur de ce travail, implique de prendre en compte les « modes d'habiter » des individus et de les caractériser. Cette notion de « mode d'habiter », émergeant dans les années 2000 en géographie, se propose de dépasser les approches « statiques » du rapport au monde des individus, qui conçoivent l'habiter comme l'échelle des pratiques des lieux des individus (Stock, 2001) ou comme spatialité individuelle (Lévy, Lussault, 2003), en y intégrant une dimension multi-spatiale (comprenant les individus dans le cadre de l'ensemble des lieux qu'ils fréquentent) et multi-temporelle (en prenant en compte les différents itinéraires et parcours suivis par les individus au cours de leur vie) (Stock, 2006).

La caractérisation et l'explicitation de ce sentiment d'urbanité, impliquent de le penser à travers une pluralité de disciplines. Si ce qui est au cœur de la réflexion reste un rapport à l'espace des

individus, et donc s'ancre dans un domaine géographique, l'importance de la question de l'attachement aux lieux, des identités et des représentations, inscrit les questions de recherche dans un cadre interdisciplinaire impliquant la psychologie environnementale et la sociologie urbaine. Derrière le caractère interdisciplinaire de ce travail se pose aussi en creux la question de l'émergence d'une discipline « étude urbaine », reconnue dans les pays anglo-saxons, mais discutée en France.

La psychologie environnementale, notamment à travers les concepts de « *place attachment* » et de « *place identity* », s'est déjà largement penchée sur ce rapport des individus à leur environnement de vie proche. On entend ici le concept de « *place attachment* » comme « *une partie de l'expérience humaine représentée par les affects que ressentent les individus, de différentes manières et de différentes intensités, en référence à des lieux où ils sont nés, où ils vivent, où ils agissent ; mais aussi en relation avec les autres personnes qui vivent et interagissent dans ce même lieu* » (Giuliani, 2003, p.137). Le processus d'attachement au lieu s'inscrit tout au long de vie des individus. Le concept de « *place identity* » est, quant à elle, entendue comme « *la part des identités personnelles des individus qui est basée et construite sur des caractéristiques physiques ou symboliques des lieux dans lesquels les individus vivent* » (Bonaiuto et al., 2002, p.163).

En nous focalisant sur les rapports des individus au lieu spécifique que représente la ville, nous définissons donc ce sentiment d'urbanité comme l'état affectif et socio-cognitif d'un individu, issu d'un processus évolutif tout au long de la vie et caractérisant son rapport aux espaces urbains ou à la ville. Il peut prendre des intensités variables, il n'est pas identique pour tous et peut varier et évoluer en fonction de l'expérience et du statut de chacun. Cet état est basé sur un processus construit tout au long de la vie d'un individu.

Chercher à caractériser et expliquer ce sentiment d'urbanité chez les individus nécessite de parvenir à trouver des méthodologies permettant de prendre en compte à la fois ce qui peut relever des pratiques individuelles, du capital spatial, des représentations urbaines et du parcours résidentiel dans l'établissement de ce sentiment d'urbanité, d'où aussi des enjeux méthodologiques à intégrer au cœur de nos réflexions. L'objectif, en identifiant ce sentiment d'urbanité chez les individus, est aussi d'envisager une confrontation entre des catégories théoriques, pensées par le monde de la recherche, et des catégories vécues, issues de la parole habitante.

Faire varier les approches théoriques et méthodologiques :

Dans cette perspective, le manuscrit décrivant ce travail de recherche sera constitué de quatre parties composées de 11 chapitres.

L'objet de la première partie de la thèse vise à revenir sur la relativité de la notion d'urbanité en déclinant celle-ci sur le plan historique (Chapitre 1), puis sur le plan théorique (Chapitre 2), et enfin du point de vue des individus et des modes d'habiter, non dans une logique « empirique », mais en cherchant à montrer comment les évolutions des modes d'habiter urbains contemporains nécessitent de repenser le rapport des individus à leurs espaces de vie (Chapitre 3).

Nous avons fait le choix dans une seconde partie, et pour compléter cette approche théorique centrée sur la notion de relativité, de procéder à une vingtaine d'entretiens avec des chercheurs issus de disciplines diverses pour les questionner sur ce concept d'urbanité. Ces entretiens complémentaires ont permis, non seulement, de mettre en lumière différentes manières de penser l'urbanité et de creuser certaines tendances mais aussi d'identifier des terrains et thématiques particulièrement pertinents à interroger par la suite. L'analyse de ces entretiens et leur importance dans la construction de notre méthodologie constitue le premier chapitre d'une deuxième partie consacrée aux enjeux méthodologiques de la thèse (Chapitre 4). Appréhender le concept de sentiment d'urbanité à travers les différentes dimensions évoquées plus haut (capital spatial, pratiques individuelles, représentations individuelles et parcours résidentiels) implique une approche méthodologique en deux temps, tout d'abord qualitative puis quantitative.

Nous développerons, dans un second temps de la deuxième partie, la méthodologie pour aborder les représentations urbaines des individus *in situ*, et les confronter à leurs propres représentations de la ville en recueillant celles-ci « en direct ». Nous avons ainsi opté pour des parcours photographiques commentés, soit des parcours commentés traditionnels s'appuyant sur la prise de photographies comme élément déclencheur du discours (Chapitre 5). Nous envisagerons ensuite une approche mobilisant un échantillon plus large d'individus, afin, d'une part, de faire varier le plus possible les situations urbaines dans lesquelles les individus vivent, et d'autres part, de dégager des typologies, ou profils, en fonction d'une diversité de dimensions à saisir. Il a donc été choisi d'opter pour un questionnaire en ligne, méthode qui répondait à ces deux enjeux (Chapitre 6).

L'analyse et le croisement des résultats de ces deux grands volets d'enquête, quantitatifs et qualitatifs, permettent d'appréhender le sentiment d'urbanité mais aussi de montrer comment ce sentiment d'urbanité se construit et évolue tout au long de la vie. Différents facteurs de structuration sont identifiés, correspondants à trois niveaux de construction spécifiques : un niveau collectif, un niveau social, partagé entre groupes sociaux, et un niveau individuel. La structuration et les interactions de ces trois niveaux de compréhension du sentiment d'urbanité chez les individus sont au cœur des deux dernières parties de la thèse.

La troisième partie est consacrée spécifiquement à l'analyse de ces trois niveaux de compréhension à travers les parcours commentés. L'importance des données recueillies nécessite tout d'abord de s'arrêter sur les méthodes d'analyse retenue (Chapitre 7) avant de se pencher sur le caractère évolutif et relatif du sentiment d'urbanité chez les individus (Chapitre 8). Enfin, un chapitre 9 sera consacré à la confrontation des discours des individus issus des parcours commentés avec leurs définitions de la ville extraites des questionnaires passés *a posteriori.*

Une fois cette idée de structuration du sentiment d'urbanité établie, une quatrième partie permet d'affiner les facteurs de relativité possible, ce que nous nous proposons de faire grâce à l'analyse des résultats du questionnaire en ligne. Là aussi, la masse de données recueillies mérite qu'on se penche sur la méthode d'analyse et les prétraitements, avant d'envisager les résultats sur l'ensemble de l'échantillon des enquêtés (Chapitre 10) puis de se lancer dans une recherche de facteurs de relativité (Chapitre 11).

Enfin, la conclusion viendra explorer les limites et perspectives de recherche du présent travail.

PARTIE I – L'URBANITE, UN CONCEPT RELATIF

Pour aborder la question de l'urbanité, il est nécessaire d'ancrer le propos dans le contexte de la géographie urbaine contemporaine et des grands débats scientifiques qui animent ce champ disciplinaire. Comme on l'a vu en introduction, à l'heure de la métropolisation et de l'urbanisation croissante à l'échelle mondiale, les définitions même de la ville, de l'urbain et par conséquent de ce qui fait la ville (l'urbanité) sont fortement remises en question, débattues, discutées. On ne peut ici faire abstraction de ce contexte général de réflexion, qui marque aussi bien le champ francophone des études urbaines que le champ anglophone.

La logique qui « trame » cette thèse est d'aborder la notion d'urbanité par sa relativité : relativité dans le champ scientifique ; relativité temporelle en fonction des contextes d'usage du terme ; relativité aussi en fonction des dimensions collectives ou individuelles; relativité enfin selon les acteurs utilisant ce terme[17]. Il s'agit donc dans cette première partie d'aborder la relativité dans ses différentes dimensions et de clarifier le sens donné au terme urbanité.

Pour cela, nous abordons dans un premier chapitre la relativité temporelle de l'urbanité dans le cadre d'une approche « géo historique ». Ce chapitre vise d'une part, à interroger la question de possibles contextes idéologiques plus ou moins favorables à l'idée de densité et de diversité qui seraient aux fondements de l'urbanité et d'autre part, à analyser l'évolution des représentations et des valeurs liées à l'urbanité au cours de l'Histoire. Un second chapitre est consacré à l'analyse de la relativité de l'urbanité dans le champ scientifique, à travers une approche épistémologique du concept d'urbanité dans la littérature puis à travers une généalogie critique du terme. Enfin, un troisième chapitre conduit à envisager une approche de l'urbanité centrée sur l'individu afin de comprendre et soulever certains impensés et de suggérer le concept de sentiment d'urbanité. L'objectif de cette première partie est donc d'expliquer le processus de construction du concept de sentiment d'urbanité, concept qui permet de déconstruire ou de préciser celui d'urbanité et qui sera l'objet central de la thèse.

[17] Le terme d'urbanité n'est pas employé de la même manière et avec le même sens par un chercheur, un aménageur, un élu ou un habitant.

Chapitre 1 – Une relativité historique et idéologique

« *Großstädte, große Sünde* » « Grandes villes, grands péchés »

« *Stadt Luft macht frei* » « L'air de la ville rend libre »[18]

Ces adages allemands de la fin du Moyen-Age illustrent, à eux deux, les représentations très différentes de la ville, oscillant entre le péjoratif et le mélioratif, diffusées par les sociétés occidentales au cours de leur histoire. Pour les besoins de ce chapitre, qui vise à aborder la relativité de l'urbanité en termes à la fois historiques et idéologiques, on retient comme définition de l'urbanité deux principes essentiels : la manière de caractériser des espaces urbains, selon une combinaison densité/diversité, et une manière de caractériser des façons de vivre ensemble dans un cadre plus ou moins urbain. Il s'agit donc ici de penser l'urbanité de manière non exclusive et de chercher à comprendre le rôle que les contextes culturels, sociaux, économiques, ou idéologiques, peuvent jouer, d'une part, dans la manière de mettre en valeur ou non la ville et d'autre part, dans la combinaison plus ou moins forte de densité et de diversité qu'elle met en scène. On veillera à distinguer comment ce rapport est perçu d'un point de vue théorique et comment il est intégré, ou non dans les politiques d'aménagement, donc à distinguer la sphère théorique et la sphère opérationnelle.

En effet, et Maurice Halbwachs le montrait dans *La mémoire collective* (1997, [1950]), l'espace est le lieu privilégié d'inscription de la mémoire collective des groupes sociaux, le signe de leur stabilité. A ce titre, la ville, et la stratification temporelle dont elle est le fruit, est un espace idéal pour penser cette inscription dans l'espace de mémoires et de systèmes de valeurs. C'est précisément l'inscription dans l'espace urbain de ces mémoires et de ces systèmes de valeurs qui est au centre de ce chapitre. Après avoir justifié l'intérêt de cette approche historique, nous

[18] Adages allemands médiévaux cités par Marc Cluet (in Salomon-Cavin, Marchand, 2010, p.47)

proposons de nous intéresser aux influences urbanophiles puis aux références urbanophobes qui structurent les représentations urbaines occidentales contemporaines.

I. Penser la relativité de l'urbanité dans le temps long

Il s'agit dans un premier temps de justifier cette approche géo-historique qui mène à envisager l'urbanité, et les valeurs qui la fondent, comme un concept relatif dans le temps long et variable selon les contextes géographiques, historiques et idéologiques.

1. Un « moment de lieu » de l'urbanité

i. Des lieux de l'urbanité

La question du rapport des individus au lieu est une des préoccupations principales de la géographie humaine. En effet, en eux-mêmes, les lieux n'ont pas d'esprit ni de sens, ils sont « *sans savoir, sans avoir* » (Bédard, 2002, p.50). Ce sont les individus qui prêtent de l'esprit au lieu et leur confèrent un sens (Tuan, 1980). Aussi, pour questionner l'urbanité, la morphologie seule de la ville ne suffit pas. Il faut aussi prendre en compte la manière dont les individus habitent la ville et comment ils contribuent, complètent, et donnent un sens à des urbanités particulières. Par définition « *un lieu est un fragment d'espace et de temps doté de propriétés accessibles à nos sens. Au contraire d'un espace, le lieu n'est pas un construit idéel. Il est un support précis et délimité, un instituant matériel spatialisé qui se situe à un croisement d'abscisses et d'ordonnées géodésiques grâce auxquelles on peut lui attribuer des coordonnés longitudinales et latitudinales* » (ibid., p.51). L'espace, ainsi, se définit par trois attributs principaux : une métrique et une échelle, comme le lieu, mais aussi par une substance (Lévy et Lussault, 2003, p.325). Le lieu, en tant que tel, n'a pas de réel rôle actif, mais il n'en est pas moins l'objet de l'action. La notion de lieu en géographie a été particulièrement investiguée, que ce soit pour l'envisager au prisme du « non-lieu » (Augé, 1992), ou pour une relecture du lieu à l'aulne de la modernité (Berque, 2000) ; mais on s'attachera surtout ici à la notion de « haut-lieu ». Cette notion a été revisitée notamment par Mario Bédard qui en propose une lecture synthétique (2002). Il estime notamment que *« sans une définition précise et un consensus quant à son rôle, et sans une typologie qui nous permette de manœuvrer parmi ces multiples*

interprétations et usages, toute réflexion qui s'y rapporterait serait incapable de répondre à la question essentielle : à quoi sert le haut-lieu? » (Bédard, 2002, p.50). Cette logique fonctionnelle peut tout aussi bien être appliquée à l'urbanité pour lui donner une dimension spatiale mais aussi pour réfléchir à cette substance des espaces, qui pour les espaces urbains pourrait justement être l'urbanité[19]. Si le lieu n'a pas de rôle actif en lui-même, il en va différemment du haut-lieu qui ne se réduit pas à cette simple condition de substrat terrestre et de balise géo-référencée. Le haut-lieu est au contraire actif en lui-même. Il est « *agent et témoin d'une connaissance, d'une mémoire, d'une identité* » (Bédard, 2002, p.50). Le haut-lieu est « plus haut qu'il n'est lieu » (ibid.p.51). Cette hauteur a ici une valeur qualitative produite par la dimension symbolique qui l'institue comme référentiel structurant. Il est « *une concrétion d'espace-temps* » (ibid., p.51), dans la mesure où il interpelle et illustre de façon concrète l'espace. Pour Bédard, il peut être pris comme microcosme à dimension de modèle et comme référentiel large pour trois types de raisons, que nous pouvons interpréter comme suit dans notre logique transtemporelle :

- D'abord, parce qu'il interpelle et illustre un terrain plus vaste que celui du lieu seul. Par exemple une grande place d'une ville flamande illustre, à elle seule, la structure et la nature de ces villes.
- Ensuite, parce qu'il renvoie à un temps plus long et plus complexe que l'aujourd'hui du lieu. Il permet ainsi une approche transtemporelle et transhistorique des espaces. Ce qui, ici, nous permet d'envisager une forme de relativité temporelle et historique.
- Enfin, parce qu'il rassemble un nombre d'éléments distincts qui, sans lui, seraient épars. Il faut ainsi que les haut-lieux soient marqués à la fois par des formes de concentration et par des formes de diversité.

Ces hauts-lieux sont ainsi des lieux sursignifiés, en vertu d'une propriété de représentation. « *Non pour représenter de nouveau ou pour tenir la place de, mais pour rendre présent et sensible, sur le mode elliptique du symbole et de la métaphore, un plus grand que soi* » (ibid., p.52). L'exemple de la « Grand place » dans les villes flamandes est particulièrement symbolique de cette métaphore d'un plus grand que soi, ici une place devenant le symbole de ce qu'est la ville même. Dans cette logique, le haut-lieu est aussi posé comme situant aussi le contexte socio-culturel vécu d'une population et de son territoire. En effet, si le haut-lieu connote un sens au lieu, il qualifie aussi « *une manière d'être, une manière d'être là, de là, d'y*

[19] Urbanité qui est aussi la « substance » de la ville pour Berque (1993)

appartenir, de s'y appartenir, une manière d'être territorialisé et territorialisante » (ibid., p.52). Il est donc un terme à la fois polysémique, parce qu'il est partie intégrante du langage et du discours et donc d'une idéologie identitaire, et polymorphe. Il peut être un lieu de fierté, un lieu de socialisation, un lieu exceptionnel, comme un lieu humble. Ces hauts-lieux sont, dans la plupart des cas, réels mais peuvent aussi être virtuels, au sens de « souvenir entretenu » comme part intégrante de l'identité des villes, par exemple l'image du Brest intra-muros précédant les destructions de la Seconde Guerre Mondiale, ou le Paris pré-haussmanien. Ces hauts-lieux sont aussi polymorphes car ils peuvent être aussi bien des phénomènes ponctuels, un immeuble, une place publique (donc des points), ou une route ou une rivière (donc une ligne), ou encore une forêt ou un vignoble, (donc une surface). Ce caractère polymorphe des hauts-lieux renvoie aussi aux points structurants théorisés par Kévin Lynch dans les années 1960 (Lynch, 1961).

Ces hauts-lieux peuvent être plus généralement révélateurs des rapports au territoire des populations et des individus qui les constituent. Or, ce rapport au territoire et cette façon de se l'approprier et d'interagir sur ce territoire, caractérisent aussi cette substance de la ville qu'est l'urbanité. Il semble donc pertinent d'envisager de façon croisée ces haut-lieux et l'urbanité, dans une approche déjà pensée par Moncomble notamment (in Stebe, Marchal, 2009). Notre postulat initial tient dans le fait que l'espace, ici l'espace urbain, influence les pratiques et les valeurs (des sociétés et des individus) (Habermas, 1962, 1988), mais que ces valeurs influencent et modèlent en retour l'espace urbain au cours de l'Histoire (Lévy, 2005).

ii. Penser la relation entre l'espace urbain, les valeurs sociales et un contexte historique : le moment de lieu

A travers ce concept de « moment de lieu », il s'agit de théoriser la relation entre les espaces et les valeurs. Mobiliser ce concept pour réfléchir à la question de l'urbanité est peu habituel. Il a été forgé par Rémy Knafou en 2003 et est développé particulièrement dans l'ouvrage de l'équipe MIT *Tourismes 2, Moments de lieux* paru en 2005. Il se veut un concept permettant « *de replacer une pratique sociale, donc nécessairement spatiale, dans un lieu, à un moment donné, et de repérer les moments et les lieux successifs qui ont incarné une pratique, et ce faisant, ont contribué à sa diffusion dans d'autres lieux* » (MIT, 2005, p.4). Nous sommes donc face à un concept qui propose de s'intéresser à la relation nouvelle entre espace, lieux et temps, en reprenant et en modernisant une idée ancienne en géographie, que Dardel avait théorisée à travers le concept de « géographicité » (1952). L'Histoire a conduit à une construction spécifique de la relation des hommes à leurs espaces en fonction de valeurs évoluant elles-

mêmes dans le temps (Dardel, 1952). Le concept de « moment de lieu » a aussi été imaginé pour penser dans le même temps les lieux et le contexte historique de développement d'une pratique sociale.

Il se révèle particulièrement pertinent et novateur pour analyser l'évolution des processus touristiques. Le phénomène touristique relève ainsi d'un « *embrayage à un moment donné et à un endroit donné (un lieu donné), entres acteurs, pratiques, goûts esthétiques, valeurs sociales, normes juridiques, économiques et techniques* » (MIT, 2005, p.8). Le tourisme est un jeu complexe d'interactions localisées et localisantes. L'équipe du MIT pose l'hypothèse que ce concept de « moment de lieu » est opérationnel pour rendre compte des pratiques sociales en général, dès lors que, par définition, elles se développent dans des lieux qui les autorisent et leur donnent sens (MIT, 2005, p. 287).

Ce concept s'appuie sur celui de « lieux exemplaires », développés par André Micoud dans les années 1990 (1991), ces lieux du « moment de lieu » devant aussi se doter d'un caractère exemplaire. Pour Micoud, ces lieux exemplaires sont « *des lieux produits, construits pour signifier la possibilité d'un avenir différent […], des lieux qui se définissent en ce qu'ils sont le théâtre d'une action sociale pour la résolution d'un problème ; lieux théâtre, et donc pas seulement lieux d'une mise en scène, mais en eux-mêmes mis en scène* » (cité par MIT, p. 289-290).

Si ce concept de « moment de lieu » a d'abord été pensé pour le tourisme, il peut s'avérer particulièrement stimulant de réfléchir à un « moment de lieu de l'urbanité ». En effet, comme on aurait des lieux exemplaires du tourisme, on aurait des lieux exemplaires de l'urbanité. Ces derniers seraient les lieux incarnant une ville, et reconnus comme exemplaires par les acteurs institutionnels et par les habitants. Et, une telle approche permettrait de prendre en compte les différentes temporalités qui marquent ces lieux. A la fois sur le temps long, celui de la construction historique de cette urbanité et de ces lieux supports, mais aussi sur le temps court, celui des différentes temporalités journalières et des temporalités saisonnières qui marquent l'usage de ces lieux. Le concept de « moment de lieu » présente donc l'intérêt d'offrir un instantané d'un lieu, et de saisir en cet instant « T » la morphologie du lieu, les valeurs qui le fondent, et les discours et actions des individus sur ce lieu. C'est précisément cette morphologie et ces valeurs et discours qui nous intéressent, en les envisageant par le biais du concept d'urbanité, dans une approche autant diachronique que synchronique.

Ainsi, l'urbanité en certains lieux naîtrait de la rencontre entre un lieu et un contexte historique et idéologique favorable. Par exemple, certaines places de grandes villes françaises, envahies

par les automobiles dans les années 1960-1970, sont aujourd'hui redevenues piétonnes. Ce qui marque une évolution nette entre des contextes distincts. Un premier contexte où l'urbanité et l'idéal urbain étaient d'être à la pointe du progrès technique, et d'afficher partout dans la ville le résultat d'une certaine réussite économique et d'une évolution sociétale dont l'automobile était le symbole. Et un second contexte, contemporain, où les places publiques sont devenues des espaces piétonniers symboles du « vivre ensemble », de la mixité de la ville, d'une forme d'expérience de l'autre qui est valorisée *a priori*, et d'une transition écologique qui voit dans la voiture une figure « indésirable ». Il en va de même pour les grandes gares et les pôles d'échanges, lieux de l'intermodalité et lieux de sociabilité aujourd'hui, et plus uniquement perçus comme lieux de transit, de passage et comme « non lieux » au sens d'Augé (1992). Les non-lieux sont envisagés comme des lieux standardisés et interchangeables, qui seraient les prolongements de la « surmodernité contemporaine ». Et les grands pôles d'échange seraient une figure type de ces non-lieux. Or, les discours et les aménagements afférents à ces lieux ont aujourd'hui pour ambition d'en faire de véritables lieux de vie et non plus uniquement des lieux de passage, notamment en cherchant à les « réhumaniser », par exemple en y installant des commerces[20] et finalement à en faire des lieux potentiels d'urbanité (Brès, 2006)[21]. Ce concept permet aussi d'identifier des « lieux exemplaires » de l'urbanité à travers l'histoire. L'utilisation du concept de « moment de lieu » appliqué à l'urbanité peut donc être une clé de lecture stimulante à la fois pour une approche visant à relativiser l'urbanité à travers une approche historique et diachronique autant que pour une approche sociale de l'urbanité.

iii. Urbanophilie et urbanophobie : deux concepts pour penser les représentations urbaines individuelles et collectives

Réfléchir à la place réservée à la ville, et à l'urbanité qui la caractérise, dans la pensée occidentale contemporaine, nécessite de revenir sur des siècles de constructions de pensée urbaine. Une pensée urbaine marquée, en Occident notamment, par deux principaux mouvements idéologiques antagonistes qui se sont « affrontés » au cours de l'histoire : l'urbanophilie et l'urbanophobie. L'urbanophobie, pensée dans un premier temps à partir d'une dimension critique des environnements urbains dans le cadre de l'hygiénisme notamment[22], est

[20] Voir les projets actuels Euro Rennes ou Euro Nantes, qui intègrent aussi cette dimension d'espace de vie dans des projets urbains centrés autour des gares, comme le projet Eura-Lille dans les années 1990 ou le projet de la Part-Dieu à Lyon dans les années 1980.
[21] Ce qui conduit aussi, paradoxalement, à une forme de standardisation de ces espaces de mobilités.
[22] Voir les travaux de John Snow à Londres dans les années 1850 ou de Pasteur en France dans la seconde moitié du XIXe siècle

de plus en plus étudiée dans le champ spécifique de la géographie urbaine. On peut citer notamment les travaux de Salomon-Cavin (2007), de Marchand (2009) ou différentes manifestations scientifiques qui se sont tenues dans les années 2000 sur ce thème, à Cerisy en 2007 ou à l'université Paris 12 également en 2007 et qui ont donné lieu à des publications (Baudérot et Bourillon, 2009 et Salomon-Cavin, Marchand, 2010). L'urbanophobie peut être considérée comme une condamnation de la ville plus encore que comme une simple critique. La ville est alors considérée comme « *un lieu mortifère – au propre comme au figuré -, un vaste mouroir où agonisent tout à la fois l'homme et l'ordre traditionnel du monde* » (Baudérot, in Baudérot et Bourillon, 2009, p.9). Il s'agit de « *condamner ce qui fait ville* », à savoir une certaine densité et une certaine diversité (Salomon Cavin, in Salomon-Cavin, Marchand, 2010, p.15), mais aussi de critiquer la qualité de l'environnement urbain d'un point de vue environnemental et moral.

L'urbanophilie, quant à elle, peut être définie comme « *l'éloge de la grande ville, liée, dans les faits, à un désir d'habiter l'urbain, plus spécifiquement peut-être de vivre l'idée de ville* » (Bochet, Lévy, in Salomon Cavin, Marchand, 2010, p.270). Une idée de ville fondée justement ici sur une combinaison densité/diversité forte, notamment dans le cadre de la grande ville telle qu'elle est pensée chez Lévy (2003), où l'on retrouve un gradient d'urbanité, et donc une combinaison densité/diversité, fort.

L'urbanophobie, comme d'ailleurs l'urbanophilie, peuvent être envisagées comme des idéologies au sens d'Althusser, c'est-à-dire comme des systèmes d'idées, de valeurs hostiles ou favorables à la ville qui possèdent la capacité d'orienter les pratiques. Les deux concepts sont des idéels, c'est-à-dire des modèles absolus inatteignables, qui n'existent qu'en idées et qui sont donc parfois décalés du réel, possiblement pour servir des intérêts partisans (Salomon Cavin, in Salomon-Cavin, Marchand, 2010, p.16). Il ne s'agit pas ici de faire une histoire de la ville en Occident, ce qui a déjà été fait de manière relativement exhaustive par de nombreux historiens, comme notamment Paul Bairoch (1985), mais de réfléchir aux effets que ces deux modes idéologiques de rapport à la ville ont pu avoir sur les formes urbaines et sur les représentations collectives de la ville chez les individus. Il s'agit donc de réfléchir de manière transtemporelle à l'urbanité qu'impliquent ces deux tendances. Car l'urbanité est aussi fondée sur un système de valeurs qui varie dans le temps. C'est cette variation et ce système de valeurs que nous nous proposons d'étudier ici. Salomon Cavin (in Salomon Cavin, Marchand, 2010, p.18) fait ainsi l'hypothèse que l'urbanophilie et l'urbanophobie expriment des valeurs toujours présentes dans l'histoire de l'Occident, mais qu'on peut identifier des moments forts de résurgence de l'une

ou de l'autre. On se situe en tout cas dans un cadre où l'on pose un lien fort entre imaginaire urbain et pratiques urbaines, et où l'idée de ville en tant que représentation n'est pas une dimension résiduelle mais une dimension déterminante de la fabrication de la ville.

Certains moments historiques particuliers sont ainsi intéressants à analyser sous l'angle du concept du « moment de lieu » précédemment défini, notamment dans des moments marqués par une urbanophilie forte. Mais notre démarche doit aussi prendre en compte l'aspect urbanophobe de certaines idéologies et le rapport à la ville qu'impliquent ces idéologies anti-urbaines. Peu importe l'idéologie dominante à un moment donné, des « hauts-lieux » des villes sont toujours mis en exergue, pour les valoriser ou pour les critiquer. Néanmoins, comme le rappelle Paquot (in Salomon Cavin, Marchand, 2010, p.7), il reste difficile de « *tracer une ligne de démarcation qui séparerait les pros des antis (urbains)* » de même que des moments qui seraient pros ou antis urbains, la frontière entre les deux étant particulièrement ténue. Et s'il faut garder en tête cette limite, il peut être stimulant de se lancer dans une lecture historique comparative entre contexte urbanophile et contexte urbanophobe. Même si, là encore, il faut se méfier d'une lecture objectivante contemporaine qui serait elle aussi, finalement, idéologique.

Nous envisageons cette approche historique à la fois à partir d'une périodisation canonique au sens historiographique du terme (par exemple l'Antiquité) et de courants culturels, de pensées ou d'idées, eux aussi marqués dans le temps, sur un temps plus court toutefois, mais qui n'en ont pas moins profondément bouleversé la vision des sociétés sur les villes ou la vision des sociétés sur elles-mêmes (par exemple le Romantisme). Ces approches urbanophiles ou urbanophobes sur lesquelles nous allons nous concentrer dans ce chapitre ne relèvent pas nécessairement de comportements conscientisés par les acteurs, mais plus parfois d'attitudes adoptées par les uns et les autres face à la ville ou à l'idée de ville, au sens où l'intentionnalité des acteurs que nous évoquerons n'est pas acquise à l'instant où ils agissent. En d'autres termes, ce que nous nous proposons de mener ici est une analyse de systèmes de pensées passés relatifs à la ville, menée au regard de nos interrogations contemporaines.

2. Vers une histoire de l'urbanité

i. L'historicité au cœur d'une urbanité a priori

Cette importance de l'histoire pour envisager la question de l'urbanité ne se limite pas à une approche idéologique. L'historicité, et la densité de ce bâti historique, sont aussi des indicateurs et des signes forts d'un capital urbain a priori (Lussault, 2003). La ville historique, parcourue

de bâtiments anciens, aura un capital urbain et une « urbanité *a priori* » (Lévy, 2003) plus forte qu'une ville nouvelle des années 1960. De même, dans les représentations de chacun sur la ville, une dimension historique est souvent en filigrane. L'urbanité contemporaine est une stratification dans le temps long à la fois en termes de représentations liées à l'idée de ville (la « substance » de la ville pour reprendre le terme de Berque - 1993) et de manière de bâtir ces villes (la « matérialité » de la ville pour Berque - 1993). Il s'agit pour nous d'envisager cette double stratification à travers l'histoire à la fois des villes au sens de formes urbaines mais aussi à travers l'histoire des modèles urbains. L'évolution de ces derniers est fonction des contextes historiques et territoriaux, marqués par des valeurs tantôt urbanophiles (aboutissant au modèle de la ville européenne ou « modèle d'Amsterdam », Lévy, Lussault, 2003) tantôt urbanophobes (aboutissant au modèle de la ville américaine et au « modèle de Johannesburg » de Lévy et Lussault, 2003). En effet, si l'on retient ces deux modèles d'urbanités d'Amsterdam et de Johannesburg, il peut être intéressant de comprendre aussi dans quels contextes idéologiques, historiques et civilisationnels ces deux modèles trouvent leurs racines.

Nous reviendrons peu sur les premières villes de l'histoire en Mésopotamie pour préférer développer des exemples antiques. Ce choix s'explique par le fait que les villes occidentales, qui sont ici les premières interrogées, ont été particulièrement et profondément marquées par le modèle antique grec, puis romain, notamment en ce qui concerne l'organisation morphologique de la ville et les espaces publics mis en valeur par les pouvoirs en place (Lavedan, 1957, Bairoch, 1985, Delfante, 1997). Les espaces publics restent des symboles d'une urbanité antique, et la postérité du terme « d'agora » va dans ce sens. Il convient néanmoins de préciser qu'à la base même de la ville, on retrouve la question de l'agriculture et une motivation essentiellement d'ordre économique. En effet, dès l'instant où l'agriculture se développe et que l'individu se sédentarise dans un milieu naturel où les récoltes ne sont pas possibles pendant toute l'année, il est nécessaire de créer des lieux de stockage. Ces derniers, pour être efficaces sont « mutualisés » et constituent rapidement les premières formes de concentration, et par extension, de centralité (Bairoch, 1985). C'est autour de ces greniers que les premières villes se créent. Il ne faut donc pas perdre de vue l'étroit lien qui unit la naissance puis le développement de la ville à des questions économiques et agraires.

Les paramètres économiques rentrent aussi dans la problématique de l'urbanité, car « ce qui fait la ville », ce sont aussi fondamentalement des dynamiques économiques. A titre d'exemple, le mouvement de métropolisation à l'œuvre dans le monde contemporain a d'abord et avant tout des causes économiques liées à l'attractivité (Brenner, 2014). Ce lien entre ville et économie

est à la base de la réflexion menée par Bairoch dans ses travaux, plus particulièrement dans *De Jéricho à Mexico: villes et économie dans l'histoire* (1985). Les chercheurs s'inspirant des théories marxistes, quant à eux, voient, dans le triomphe mondial de l'urbain, le reflet du triomphe du capitalisme s'incarnant dans le processus de métropolisation (Marshall, 1988, Merrifield, 2014).

ii. Une relativité temporelle fondamentale pour envisager un rapport affectif à la ville

Cette approche historique nous permet aussi de saisir les fortes relativités temporelles, idéologiques et géographiques (au sens de contexte culturel local spécifique), à prendre en compte pour aborder la question de l'urbanité qui, en fonction des contextes, est considérée de manières très différentes. Si le terme d'urbanité a émergé relativement récemment, les valeurs qui y sont attachées ont une histoire plus ancienne. Ce chapitre nous permet aussi de mieux appréhender le substrat théorique partagé sur lequel il s'est construit. On est face à une structuration idéologique, lente et progressive, de la manière dont est entendue la ville dans nos sociétés occidentales. Cette structuration s'opère selon un balancier entre urbanophilie et urbanophobie variant en fonction des contextes. Ce mouvement de balancier ne semble pas obéir à une stricte dépendance vis-à-vis du contexte économique ou social. Ainsi, la crise des années 1930 a provoqué un contexte plutôt urbanophobe alors que la crise de la fin des années 1960 et des années 1970 a engendré l'émergence d'un contexte plus urbanophile ayant abouti notamment à l'urbanisme durable.

Les différentes idéologies urbaines, sur lesquelles nous reviendrons en détail, ont influencé la valeur que chaque individu accorde à la ville, alors même qu'elles appartiennent à un imaginaire commun, indépendant et précédant l'expérience individuelle (Salomon Cavin, in Salomon Cavin, Marchand, 2010, p.15). C'est d'ailleurs ce à quoi invite Denis Martouzet lorsqu'il pense le rapport à la ville, non en termes d'idéologie, mais aussi en termes de rapport affectif à la ville, et donc en terme de sentiment (in Salomon Cavin, Marchand, 2010, pp.303-304). Florence Bourillon note également que « *le discours anti-ville, même si il est destiné à être lu, compris et suivi, est d'abord issu d'une expérience personnelle* » (Bourillon, in Baudérot, Bourillon, 2009, p.349). On est face à une individualisation de l'expérience de la ville. Ce qui nous ramène à notre hypothèse d'un sentiment d'urbanité, pas uniquement fondé sur un rapport affectif à la ville mais aussi sur une expérience liée à des espaces spécifiques d'une ville. On se place alors

dans une logique plus « micro » que « macro » du rapport à la ville, au sens où c'est l'expérience de l'individu dans la ville qui est au centre des préoccupations. Ce qui ne doit pas pour autant nous faire perdre de vue une analyse « macro », notamment ici le poids de la stratification urbaine au cours de l'Histoire.

Il peut aussi être intéressant de relire les deux modèles d'urbanité évoqués par Jacques Lévy et Michel Lussault (2003), au prisme de cette approche historique. En effet, le modèle d'Amsterdam, qui caractérise plutôt des villes européennes, est issu d'un palimpseste urbain[23] s'appuyant sur des idéologies et des manières de penser la ville plutôt urbanophiles (Antiquité, Renaissance notamment). A contrario, le modèle de Johannesburg caractérise des espaces urbanisés plus récemment, à partir du XIXe siècle principalement. Ce qui correspond à des périodes où l'idéologie dominante en termes de manière de penser la ville et son aménagement étaient plutôt inspirées par des théories urbanophobes, notamment dans les espaces anglo-saxons, ou par des manières de penser la ville qui se sont avérées problématiques en termes de mixité et d'urbanité, et donc finalement d'urbanité (Lévy, Lussault, 2003). L'influence du courant moderniste et fonctionnaliste sur les villes américaines, ou sur les villes des pays en voie de développement est un bon exemple de ces limites. Dans ce contexte, les questions de l'étalement urbain et du zoning ne sont pas traitées de la même manière qu'en Europe, où l'accent est plutôt mis sur la compacité et sur la mixité des fonctions.

Ces différents systèmes de valeurs associés à la ville ont aujourd'hui abouti à une forme de stratification conduisant à une idéologie urbaine contemporaine héritée à la fois d'influences urbanophobes et urbanophiles sur lesquelles nous nous pencherons dans les deux prochaines sous-parties de ce chapitre.

II. Un héritage urbanophile structurant dans la pensée urbaine occidentale

Les systèmes de valeurs plutôt urbanophiles ont très largement structuré la manière de construire et de se représenter la ville en Occident et ont contribué à ce que la ville soit perçue comme un espace de partage et d'ouverture. Certaines de ces valeurs sont encore au cœur de la manière de penser nos villes aujourd'hui, en Europe notamment. Il s'agit donc d'envisager ces

[23] Au sens grec du terme, issu du grec palimpsestos, « gratté de nouveau », soit un manuscrit constitué d'un parchemin déjà utilisé, dont on fait disparaître les inscriptions pour pouvoir y écrire de nouveau. Pour nous, un cadre urbain sans cesse renouveler où se superposent des couches issues d'époques différentes.

valeurs et idéologies en termes d'héritage laissé à nos villes contemporaines. Si l'on réfléchit en termes de modèle d'urbanité, ces influences et ces valeurs plutôt urbanophiles sont au cœur du modèle d'Amsterdam, qui met notamment en avant densité, compacité et auto-évaluation positive de l'ensemble des lieux urbains (Lévy, Lussault, 2003).

Cette question de l'auto-évaluation positive de la ville par ceux qui l'habitent est ici particulièrement intéressante dans la mesure où elle prend en compte une dimension individuelle, qui est au cœur de notre questionnement. Il ne s'agit pas dans cette partition binaire entre influences urbanophiles et urbanophobes de penser la question du poids des valeurs urbaines de manière manichéennes mais d'essayer de circonscrire, autant que faire se peut, certaines grandes tendances idéologiques et leurs rapports à la ville. Pour cette partie « historique » nous nous appuyons principalement sur quelques ouvrages références ; celui de Lewis Mumford (1964), celui de Paul Bairoch déjà cité (1985), un ouvrage général sur l'histoire urbaine de Charles Delfante (1997), l'ouvrage de Camillo Sitte (1996) qui met en lien urbanisme et fondements artistiques de celui-ci, l'ouvrage collectif sur l'urbanophobie dirigé par Joelle Salomon-Cavin et Bertrand Marchand (2010), puis sur des références plus spécifiques à chaque période ou à chaque courant envisagé. L'ouvrage de Françoise Choay (2014), qui porte entre autre sur les utopies urbaines a aussi été largement utilisé.

1. L'héritage des Anciens et des Modernes

Cette partie historique permet une mise en regard des périodes anciennes et contemporaines retraçant l'héritage des pensées urbaines à travers l'histoire sur nos villes contemporaines.

i. Une urbanité indissociable de la naissance de la civilisation : « la ville positive » antique

Aux origines, la ville mésopotamienne :

Pour aborder une histoire de l'urbanité, il est nécessaire de remonter aux premières civilisations urbaines, en Mésopotamie notamment. Il semble, en effet, que le développement de la civilisation dans l'espace mésopotamien s'est fait à partir des villes (Bairoch, 1985). La ville représente alors une réunion de populations, impliquant donc la densité, et s'impose progressivement comme un moyen d'organisation politique. Elle devient aussi un lieu de commerce, car elle offre des lieux de rencontre entre populations d'horizons divers, susceptibles

de représenter l'offre et la demande nécessaire à tout commerce. La ville est alors plutôt valorisée par les sociétés, car elle est perçue comme structurante pour les activités humaines, notamment car elle permet les échanges. La ville, d'abord autonome, devient ensuite le pôle structurant et le centre de pouvoir d'ensembles territoriaux plus vastes. Elle s'embellit en conséquence et voit sa population s'accroître. Les pouvoirs politiques, religieux comme économiques vont s'y installer. Les villes mésopotamiennes sont des lieux de concentration des hommes, des activités et des richesses. Les villes en Mésopotamie ou en Egypte sont alors des lieux à partir desquels vont naître des systèmes politiques territoriaux organisés basés sur des modèles monarchiques centrés sur des villes[24]. Néanmoins, certaines critiques commencent à émerger, notamment du côté du pouvoir religieux, qui ne voit pas toujours d'un bon œil le métissage permis par la mixité de la ville, ni la promiscuité qu'entraîne la densité de ces villes (Bairoch, 1985).

La ville grecque : émergence de la politéia

Ces logiques de développement mésopotamiennes et égyptiennes influencent fortement le modèle de la ville grecque, et notamment les premières cités du Péloponnèse comme Mycène (fondée autour de 3000 av. JC.). Mais, c'est surtout l'âge dit Classique (essentiellement Ve et IVe siècle avant J.C.) qui marque l'apogée d'une figure positive de la ville à travers le concept de Cité. La ville est alors non seulement un lieu de rencontres et de mixité, mais elle est bâtie selon le principe de la *politéia*, et met au centre de son espace des lieux potentiels de rencontre. Des espaces publics apparaissent dans ces villes grecques. Ils sont intéressants car multifonctionnels : à la fois des lieux de rencontre informels, lieux de commerce mais aussi lieux d'expression du politique. On y parle politique mais on y fait aussi de la politique. La naissance de la démocratie en Grèce est ainsi fondamentalement liée au fait urbain (Merrifield, 2014, p.3). On retrouve dans la conception de ces villes, un intérêt porté à des formes favorisant la densité et la mixité, qui sont mises au centre du projet urbain et qui sont valorisées[25]. Ainsi, la création d'une agora ou d'espaces publics centraux est centrale dans l'organisation des villes, car ces lieux sont une aussi une formalisation des principes démocratiques valorisés alors (Delfante, 1997). La figure du forum à Rome sera l'héritière de cette agora grecque. Pour les populations antiques, la ville est donc indissociable de la notion de civilisation, qui s'épanouit

[24] Uruk au troisième millénaire avant notre ère, ou Babylone fondée autour de 1900 avant Jésus Christ, ou les villes égyptiennes comme Memphis, en 3300 avant notre ère, ou Thèbes, en 2080 av. J.C.).
[25] Toutefois, cette notion de mixité dans le monde grec est très loin d'être parfaite, puisque les étrangers, les métèques, mais aussi les femmes sont exclus de cette citoyenneté tout comme les esclaves.

essentiellement en ville. Certains lieux sont les marqueurs spécifiques de cette civilisation urbaine. C'est l'exemple des agoras que l'on vient d'évoquer, mais aussi des théâtres, qui sont l'illustration du creuset culturel que devient la ville (Moretti, 1999).

Ces symboles d'une certaine idée de civilisation se retrouvent également dans les plans des villes, notamment dans le plan dit « hippodamien »[26]. Ce plan géométrique rectiligne se base sur une idée mathématique d'harmonie sociale entre les hommes et de soucis d'aération urbaine et d'hygiénisme. Il place aussi au cœur du projet urbain des espaces publics, agoras ou théâtres, symboles de l'urbanité grecque. Ce type de plan va profondément marquer l'histoire des tissus urbains dans le monde occidental. Les camps romains, les villes idéales de la Renaissance, les villes industrielles du XIXe siècle, ou encore les villes reconstruites de l'après-guerre, reprennent en partie ce modèle géométrique donnant une place centrale, au sens géométrique du terme, aux espaces publics. Dans le modèle antique, la ville est donc le lieu de la culture, de la rencontre, de la diversité, de la discussion politique. Elle est encore relativement peu perçue de manière négative, même si certaines grandes épidémies de peste posent la question de l'hygiénisme au sein de villes relativement denses. C'est notamment l'exemple de la grande épidémie de peste à Athènes en 429 av JC qui emporte, entre autre, Périclès.

La ville helléistique : symbole d'une société mixte

Cette vision de la ville se perpétue avec la ville hellénique, où elle est, plus encore peut-être que dans le cadre de la ville grecque classique, le lieu de la mixité. Dans la vision d'Alexandre, Babylone devait devenir le symbole d'un syncrétisme d'état, dans lequel l'urbanité, inspirée à la fois des civilisations grecques et perses, aurait une place centrale pour consolider symboliquement un empire gigantesque (Delfante, 1997). Si ce rêve ne survit pas à Alexandre, une ville comme Alexandrie perpétue cette vision urbaine idéale hellénistique, lieu d'échanges et de culture, associée à une certaine qualité de vie et de « services ». Dans la même veine hellénistique, on peut s'attarder un instant sur l'exemple de Pergame qui, bien que davantage influencée par le modèle grec classique que par les influences du syncrétisme « alexandrien », est intéressant car il démontre une attention nouvelle accordée à l'environnement de la ville. Pergame est une création plus récente que la plupart des villes grecques d'Asie Mineure (sans doute du IIIe et du IIe siècle avant J.C.). Son plan apparaît comme une réaction au systématisme hippodamien (Delfante, 1997, p.61) en proposant une composition d'ensemble s'adaptant au

[26] Du nom d'Hippodamos de Milet qui aurait planifié la reconstruction de Milet en 479 av. J.C. suite à sa destruction dans le cadre des Guerres Médiques

terrain, ici un site escarpé, pour développer un tissu urbain intimement lié à la topographie, notamment en jouant sur différents niveaux de terrassements dans un réel souci de scénographie urbaine. Pour Delfante, Pergame représente véritablement un « sommet de l'urbanisme » dans la mesure où elle « *paraît avoir répondu à ce que l'on attend d'une cité : être belle et bien fonctionner* » (1997, p.61). Ce souci esthétique est aussi partie intégrante de l'urbanité contemporaine dans la mesure où la plupart des grands espaces qui font la ville aujourd'hui sont inspirés de ces villes antiques et de leur sens esthétique de la mise en scène des espaces publics[27]. Cette préoccupation est encore fondamentale dans la fabrique de la ville. Mais il est à noter qu'elle va toujours de pair avec une logique fonctionnelle, les villes restant aussi des centres économiques avant tout.

Rome et la ville romaine : première ville de l'hyperdensité

La ville romaine n'est rien d'autre qu'une continuation de la cité grecque. Le modèle qui se développe dans tout l'Occident porte l'image d'une ville symbole de la civilisation, notamment en pays dit « barbares » où l'urbanité, si elle existait, n'avait pas cette connotation aussi positive et aussi culturellement valorisée[28]. Mais, dans le cas romain, il convient de distinguer la ville de Rome à proprement parler[29], et les villes créées par les romains dans l'Empire.

En effet, la plupart des créations urbaines romaines au sein de territoires conquis obéissent à une logique assez proche de la logique grecque, avec un plan géométrique, souvent en damier de type hippodamien dans une variation romaine basée sur le *cardo* et le *décumanus*, soit deux axes centraux, un nord-sud et un est-ouest, pouvant être multipliés à l'infini pour donner un plan géométrique. Cette forme, qui est dite du « camp romain », est articulée autour d'un espace public central où se concentrent les lieux de pouvoirs religieux, politiques et économiques[30]. En termes d'image, il s'agit ici, au-delà de la commodité de création que ce plan comporte, de donner aux « autochtones » l'image d'une civilisation romaine urbaine et civilisée, porteuse d'un modèle d'urbanité nouveau, clair, aéré, pratique et spectaculaire.

[27] Idée fondamentale dans la pensée de Delfante, et avant lui de Lavedan, *Histoire de l'Urbanisme*, 1959, ou de Sitte, *L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, 1996.

[28] Etymologiquement le terme paysan vient de païen, le barbare sans religion, par opposition au citadin civilisé. L'exemple de la civilisation gauloise, qui est certes une civilisation où existaient des villes structurantes, mais où il n'y a pas de pensée théorique sur ce que doit être la ville, est à ce titre assez caractéristique (Breuil, 2010).

[29] On note d'ailleurs que lorsque l'on évoque l'Empire Romain, on utilise souvent le terme de Rome, soit une ville qui en vient à incarner un Empire.

[30] On peut citer différents exemples typiques de ce type de ville : Italica en Andalousie, fondée pour les vétérans de Scipion lors de la Seconde Guerre Punique en 206 av. J.C., Timgad en Algérie, fondée par Trajan en 100, ou Xanten, fondée en Germanie également par Trajan (Delfante, 1997, p.76).

Pour ce qui est de Rome même, le cas est plus complexe. En effet, sa taille en fait le lieu d'une densité inédite à l'époque en Occident. Rome compte en effet plus d'un million d'habitants à son apogée[31], ce qui est un « *chiffre extraordinaire pour l'Antiquité* » (Delfante, 1997, p.82). Or, cette densité va entraîner une promiscuité telle que certaines voix vont s'élever contre une ville qu'elles jugent monstrueuse et où les populations s'entassent sans ménagement (Delfante, 1997). Rome n'est plus, en effet, la cité grecque idéale au tissu urbain relativement aéré, marqué par de grands espaces publics ouverts. Si elle dispose de grands espaces publics (comme le.s forum.s), Rome inaugure aussi une certaine verticalité, une forte densité marquée par de petites rues étroites, peu lumineuses, sales, où l'on se fait racoler, et où l'insécurité règne parfois. Ces ruelles de Rome, à l'image négative, participent au développement d'une perception négative de la ville (Ménard, 2000). C'est le début des discours urbanophobes, assimilant la ville à la débauche et à la décadence. Les discours chrétiens vont appuyer ce phénomène, en faisant aussi de cette urbanité romaine viciée, l'une des causes de la décadence de l'Empire et amenant à sa conversion au christianisme puis à sa chute (Mahieu, 2016). Paulin de Nole, poète chrétien, écrit ainsi dans un poème daté de 405 « *Avec les progrès de la foi, l'erreur vaincue s'effondre. Rome toute entière, où il n'est plus de place pour le crime et le meurtre, donne ses suffrages au nom sacré du Christ* » (Mahieu, 2016).

La chute de Rome et les grandes invasions barbares entérinent la fin de cette première phase historique marquée par une urbanité globalement perçue comme positive car portant des valeurs de mixité et une certaine expérience de l'altérité, ainsi que par une mise en scène parfois spectaculaire de l'urbanité. C'est aussi une période marquée par une réflexion théorique et presque philosophique sur des modèles d'urbanité (Sitte, 1996), ce que ne sera pas la période suivante. Le Moyen-âge est en effet marqué par un recul de l'image positive de la ville, bien qu'elles restent les centres des différents pouvoirs qui vont se succéder.

La ville est le lieu où s'expérimentent de nouveaux types de régime politique et où l'on fait l'expérience de l'altérité. C'est aussi en ville que s'invente le commerce et que se développe l'économie. La ville est, dans ce sens, le berceau de la civilisation occidentale, un laboratoire d'idées pour les hommes où de nouvelles formes de vivre ensemble voient le jour.

En revanche, l'urbanisme contemporain, centré sur les lieux publics et souvent pensé à partir de plans réguliers, puise une partie de ses références dans cette antiquité Grecque et Romaine. Les mots Agora ou Forum sont entrés dans le vocabulaire courant et sont eux-mêmes teintés d'une connotation positive dans le monde de l'urbanisme. Ils incarnent une idée du partage et

[31] Cap symbolique dépassé sous le règne d'Auguste au tournant de notre ère.

du vivre ensemble, des valeurs largement mises en avant aujourd'hui sur la scène publique. Cette utilisation de termes antiques dans le langage de l'urbanisme contemporain est particulièrement significative d'une représentation positive de cet héritage urbain antique. Fondamentalement, l'urbanophilie antique est prospective et vise à créer un modèle urbain idéal en pensée et en acte.

ii. La Renaissance : renouveau d'une urbanité « classique »

Un renouveau des pensées urbaines théoriques :

Si le Moyen-âge est plutôt marqué par un recul de l'image positive de la ville[32], la Renaissance est une période de révolution urbaine, qui passe notamment, comme pour l'art, par la redécouverte des textes des anciens, et leur réappropriation. Pour ce qui concerne l'urbanisme, la Renaissance redécouvre les œuvres d'Euclide, de Vitruve, ou de Protagoras d'Athènes. Pour eux « *l'homme est la mesure de toutes choses » et doit par conséquent être remis au centre des réflexions, notamment urbanistiques* (Delfante, 1997, p.128). Il s'agit donc de penser la ville en termes d'aménités humaines, de confort et d'esthétisme. L'Homme doit s'y sentir bien, à l'aise. La ville est alors perçue comme le lieu par excellence où peut s'exprimer cet Humanisme, où l'on peut mettre en œuvre les théories nouvelles émergeant alors, surtout en Italie. On pense de plus en plus le problème de la cité, donc l'urbanité, comme moyen de faire vivre ensemble des combinaisons de diversités plurielles, de manière autonome et théorique, en « *pensant la planification comme une activité possible de l'esprit créatif de l'artiste avec toutes les conséquences que cela implique : la forme rigoureusement géométrique et la prévalence du dessin* » (Delfante, 1997, p. 128). L'art est donc intégré de plus en plus à la notion d'urbanisme, et l'urbanisme devient un art. Les artistes sont aussi architectes et urbanistes. Michel-Ange par exemple sera autant un architecte urbaniste qu'un peintre ou un sculpteur. C'est le temps des « villes idéales »[33], qu'on retrouvera ensuite jusqu'au XXe siècle dans toute l'Europe. Comme dans l'Antiquité, la ville idéale, est d'abord la ville belle et fonctionnelle.

Cette ville idéale et les réflexions dont elle est issue sont d'abord théorisées dans des traités, qui vont édicter les règles d'un nouvel urbanisme. C'est notamment *De re Aedificatoria* d'Alberti rendu public en 1452 et publié en 1485, qui ouvre la voie à « l'urbanisme Renaissance », entre relecture des anciens, comme Vitruve, et pensée urbanistique humaniste.

[32] Voir la partie sur les influences plutôt urbanophobes.
[33] Même si peu d'entre elles seront réalisées.

Cet urbanisme humaniste est pensé pour les habitants. Le but est de ne jamais présenter « *une quelconque incommodité* » (Alberti, 1485, in Delfante, 1997, p.130). Sa logique est avant tout fonctionnaliste. On retrouve les idées qui étaient centrales dans le cas de Pergame par exemple. Il s'agit, chez Alberti, de vraies logiques de zoning dans la ville, ainsi que d'une volonté forte d'ordonnancement des rues et des places, laissant une place importante à la notion de proportion, centrale dans le projet humaniste. La ville ne doit pas être trop grande, elle doit rester à la dimension de l'homme habitant. Giorgio Martini, qui écrit son *Trattato di Architectura civile et militare* en 1500, est un autre exemple de ce souci théorique qui traverse cette période. Dans son traité, ce dernier théorise notamment « l'économie générale de la cité » où il s'intéresse non seulement aux formes urbaines dans leur rapport aux aspects sociaux de la collectivité mais aussi aux questions d'hygiène et d'esthétisme, pensées comme parties intégrantes des rapports sociaux. S'invente, par-là, une approche théorique de l'urbanité, cherchant à analyser le rapport de l'individu à la ville et à optimiser celui-ci par des formes spécifiques (Delfante, 1997, p.131). C'est sans doute la première fois que les modes d'habiter sont pris en considération dans la pensée urbanistique.

Une nouveauté consiste également en la prise en compte de la notion d'ambiance, à laquelle l'esthétisme des bâtiments participe pleinement. On retrouve par exemple cette attention accordée à l'ambiance chez l'architecte Palladio (1508-1580). Il propose, dans son traité *Les quatre livres de l'architecture*, de réfléchir à la fonctionnalité des places à partir de leur usage et non plus simplement en fonction de critères théoriques ou esthétiques (Delfante, 1997, p.131). Ce qui n'a rien d'extraordinaire au prisme de l'urbanisme contemporain mais qui reste nouveau à la Renaissance. En outre, la pensée humaniste pose aussi théoriquement la ville comme un haut-lieu de culture et de civilité, ce qui a perduré jusqu'à aujourd'hui (More cité par Paquot in Salomon Cavin, Marchand, 2010, p.7). Dans *Utopia* (1516) de Thomas More, les utopiens vivent en ville, tout en travaillant aux champs. Les agriculteurs citadins de More, à la fois en phase avec la nature par le caractère agricole de leurs travaux quotidiens, et avec la pensée humaniste de culture et de civilité représentée par la ville, marquent l'Histoire des idées occidentales. Cette utopie originelle sera reprise dans d'autres théories urbaines, notamment par Ebenezard Howard, avec son concept de cité jardin développée à la fin du XIXe siècle.

Le temps des « villes idéales » :

En termes de formes urbaines, ces théories urbaines de la Renaissance sont marquées par une prise de distance avec la ville antique classique à plan hippodamien surtout orthogonal. Ici, la

ville radioconcentrique, comme la cité de Vitruve, ou octogonale comme chez Giorgio Martini, vont être préférées (Delfante, 1997). Les places centrales, évoquées précédemment, sont souvent réaménagées à la Renaissance selon les principes que nous venons brièvement de présenter.

Néanmoins, la plupart des créations de « villes idéales »[34] à la Renaissance se font selon un plan principalement orthogonal, la ville radioconcentrique ou octogonale restant majoritairement à l'état de dessin théorique. Vitry le François, en France, reconstruite en 1545, Freundenstadt, construite en 1600, ou Mannheim, également construite en 1652, toutes deux construites en Allemagne, sont autant d'exemples de villes au tracé orthogonal enserrées dans des fortifications bastionnées (Delfante, 1997). Car la ville idéale de la Renaissance est aussi une ville fortifiée, souvent construite sur des espaces de « marges » où la construction de la ville est aussi un moyen pour le commanditaire de marquer sa puissance. On peut s'attarder sur l'exemple de Sabbioneta en Lombardie. Ville créée de toutes pièces en 1560 par Vespasien de Gonzague, elle est pensée pour devenir sa nouvelle capitale, la capitale traditionnelle des Gonzague étant Mantoue, à quelques dizaines de kilomètres au Nord-Est. A la fois citadelle et ville idéale, cette création illustre parfaitement cette vogue des villes idéales. De forme assez classique, le plan urbain s'articule de manière orthogonale autour de plusieurs places dont la Piazza Ducale au centre de la ville, qui est une place « fermée », et d'une seconde place au contact du glacis interne des fortifications à l'ouest où l'on retrouve notamment le Palazzo Giardino. On note dans son aménagement un souci de séparer les espaces dédiés aux piétons et aux cavaliers, notamment par l'instauration de trottoirs ou de voies piétonnes sous arcades. Mais, on observe aussi un réel souci de doter la ville d'équipements culturels. Ainsi, est créé le Teatro all'Antiqua, un des premiers théâtres couverts d'Europe. Cette ville est aussi représentative des cités idéales dans la mesure où elle est de taille restreinte ; ce qui est caractéristique de nombreuses villes idéales Renaissance. Même si elles ont été de relatifs échecs, comme Henrichemont ou Richelieu en France, ces villes témoignent néanmoins d'un moment de la pensée urbanistique ayant cherché à proposer des modèles théoriques tout en essayant de prendre en considération les aspects fonctionnels d'une ville. Elles sont, à ce titre, de bons exemples de tentative de création ex-nihilo d'urbanité idéale. Un idéal souvent impossible dans les faits, dans la mesure où les modèles économiques basés d'abord sur la concentration, étaient souvent antinomiques de ces formes urbaines restreintes et avant tout

[34] Idéales au sens où elles sont des créations ex-nihilo fondées sur une attention accordée à une forme de ville idéale au regard des critères humanistes.

pensées de manière esthétique. Mais la planification que ces villes illustrent n'en témoigne pas moins d'une pensée théorique de l'urbain assez riche, et innovante au XVe et XVIe siècle.

La période Baroque et Classique :

La période dite Baroque, puis Classique en termes d'architecture semble succéder sans réelles évolutions à cette période Renaissance, dont elle reprend une bonne partie des attributs (Delfante, 1997, p.179). Cependant, les évolutions de la Renaissance, et notamment la tendance à l'uniformisation des formes urbaines, vont s'amplifier sous la période Baroque, « jusqu'au pompeux », pour reprendre un mot de Lewis Mumford (Mumford, 1964, p.445). La nouveauté Baroque réside « *dans sa capacité à organiser l'espace, de le rendre continu, de le réduire à un ordre et à une mesure, d'en agrandir les limites pour pouvoir appréhender l'extrêmement lointain et l'extrêmement petit et enfin, de lui associer le temps et le mouvement* » (Mumford, 1964, pp.439-446). Cet aspect souvent spectaculaire de l'urbanisme baroque, dont les exemples romains sont assez caractéristiques[35], porte aussi des formes d'urbanité, dans la mesure où il crée des lieux de vie qui sont autant de « hauts-lieux » urbains qui fournissent aux habitants de ces villes des repères dans la représentation de leur propre ville. Mais la composition de l'espace dont relève en grande partie le Baroque est aussi fonction des relations entre les différentes parties de la ville d'un côté, et, de l'autre, entre l'histoire des lieux au sein de ces espaces. Pour reprendre l'exemple de la place Navone, elle est construite sur un stade romain existant, le stade de Domitien, qui lui confère cette forme si particulière d'ovale allongé.

La Renaissance est ainsi un temps où les connaissances héritées de l'Antiquité vont s'ancrer dans les imaginaires des bâtisseurs occidentaux et profondément marquer les villes européennes. De grands projets urbains mettant en avant des valeurs positives adossées à la ville fleurissent partout en Europe. Ainsi, les espaces publics, comme lieux de rencontre, de partage et d'ouverture, sont l'objet de toutes les attentions. L'idée de créer des villes idéales basées sur les préceptes de cet urbanisme « urbanophile » se retrouvera aussi chez les architectes modernistes au XXeme siècle. Ces derniers, dans les années 1960 et 1970, feront des villes nouvelles leurs nouvelles villes idéales basées sur leurs propres principes modernistes.

[35] La place Saint-Pierre ou la Place Navone notamment.

iii. Les Lumières et la ville

Le mouvement des Lumières, qui émerge au XVIIIe siècle, entend donner à l'individu une place centrale dans la société, dans la continuité finalement de l'Humanisme de la Renaissance. L'Homme des Lumières se pense comme un individu nouveau, débarrassé des préjugés patiemment construits pendant les siècles précédents. Il a soif de connaissance et de partage avec d'autres cultures. L'idée d'échange avec l'autre trouve une place essentielle dans ce mouvement (Delon, 1997, p.4), et va surtout s'envisager dans un cadre citadin, lieu de rassemblement des salons et des académies savantes (Delon, 1997, p.1089). Un réseau de villes structuré prend ainsi forme en Europe, marqué par des échanges réguliers entre ces pôles, par un essor des pratiques épistolaires et par le développement de la presse, consubstantiel à la ville. C'est en ville que l'on imprime les livres, qui sont les principaux vecteurs de diffusion de ces idées nouvelles. Le XVIIIe est aussi une période de développement urbain en termes de qualité de vie urbaine. S'y affirment des valeurs proprement urbaines et les villes s'imposent comme des foyers d'innovation, « creuset de la sociabilité des élites de la fortune » (Delon, 1997, p.1089). La ville d'Amsterdam dans la première moitié du XVIIIe, terre d'accueil de tous les réfugiés politiques d'Europe, est assez représentative de ce bouillonnement culturel urbain du XVIIIe siècle.

Ce souci accordé à la qualité des espaces urbains est marqué par une attention portée aux morphologies urbaines qui sont de plus en plus pensées en fonction du bien-être des habitants et plus uniquement au prisme de l'esthétisme, idée déjà présente à la Renaissance mais qui prend une dimension plus opératoire au XVIIIe siècle. Il faut, par exemple, créer des villes où la circulation est fluide et sans danger. Un urbanisme pratique et utilitaire se développe. L'éclairage public est mis progressivement en place, tout comme le pavage systématique des rues, le ramassage des ordures, les mesures anti-incendie, les distributeurs d'eau. De nouveaux équipements urbains sont créés, les villes se dotent entre-autres de théâtres et d'opéras (à Nantes par exemple un opéra ouvre en 1788). Les cafés se développent aussi et deviennent rapidement des lieux de sociabilité fréquentés. A titre d'exemple, le Procope, à Paris, ouvre en 1702. On est donc face à un temps de développement de services et d'aménités urbaines à disposition du collectif.

Les formes urbaines évoluent aussi vers un certain fonctionnalisme. Le nouveau plan de Rennes, suite à l'incendie de 1720, est à ce titre assez représentatif. Les rues sont à angle droit, assez larges et le plan se base sur un certain nombre de grandes places autour desquelles

s'organise le tissu urbain (la place du Parlement et celle de la Mairie). Le plan de reconstruction de Lisbonne, suite au séisme de 1755, s'opère aussi selon un plan orthogonal centré sur de grandes places et marqué par la création de grandes artères fonctionnelles. Ailleurs en Europe, des despotes éclairés, influencés par les Lumières françaises, créent leur capitale selon ces mêmes principes. Pierre le Grand, avec Saint-Pétersbourg en 1703, ou plus tard Frédéric II de Prusse, qui développe la ville de Potsdam, sont de bons exemples de ces monarques éclairés soucieux de questions urbaines. Dans cette même logique hygiéniste, des parcs urbains vont voir le jour au cœur même des villes. On peut citer différents exemples, du cours Cambronne à Nantes ouvert dans les années 1780 jusqu'au jardin des Plantes, à Paris, ouvert en 1640 mais qui prend une nouvelle ampleur sous Buffon au milieu du XVIIIeme siècle.

La définition de la ville de *l'Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers* (1751-1772), est particulièrement caractéristique de cette conception de la ville propre aux mouvements des Lumières et à ce XVIIIe siècle européen.

« *Pour qu'une ville soit belle, il faut que les principales rues conduisent aux portes ; qu'elles soient perpendiculaires les unes aux autres, autant qu'il est possible, afin que les encoignures des maisons soient à angles droits ; qu'elles aient huit toises de large, et quatre pour les petites rues. Il faut encore que la distance d'une rue à celle qui lui est parallèle, soit telle qu'entre l'une et l'autre, il y reste un espace pour deux maisons de bourgeois, dont l'une à la vue dans une rue, et l'autre dans celle qui lui est opposée. Chacune de ces maisons doit avoir environ cinq à six toises de large, sur sept à huit d'enfoncement, avec une cour de pareille grandeur : ce qui donne la distance d'une rue à l'autre de trente-deux à trente-trois toises. Dans le concours des rues, on pratique des places, dont la principale est celle où les grandes rues aboutissent ; et on décore ces places, en conservant une uniformité dans la façade des hôtels ou des maisons qui les entourent, et avec des statues et des fontaines. Si avec cela les maisons sont bien bâties, et leurs façades décorées, il y aura peu de choses à désirer.* »

De Jaucourt, in Pons, 1963, pp.556-557

Nous retrouvons là un souci d'aménagement très concret de la ville, basé sur une forme de ville idéale héritée à la fois de l'Antiquité et de la Renaissance. Il faut que les villes soient pratiques, qu'il y ait de l'espace et ainsi « *il y aura peu de choses à désirer* » (De Jaucourt, in Pons, 1963, p.558). Le fait qu'Amsterdam, qui connaît un essor exceptionnel à l'époque moderne, à la fois en termes de rayonnement culturel mais aussi en termes d'aménités urbaines, donne son nom

au modèle plutôt urbanophile évoqué par Jacques Lévy et Michel Lussault n'est pas anodin. Ce choix nous renvoie aussi à l'importance de l'héritage du XVIIIe siècle dans la construction des villes et l'imaginaire urbain contemporain. Mais les villes européennes à la veille de la Révolution restent des villes en mutation, où l'héritage de l'urbanisme anarchique issu du Moyen-âge est encore prégnant. Ce sont ces villes en pleine transition, à la fois rêve et cauchemar, plus tout à fait médiévales mais pas encore modernes, que nous montre Restif de la Bretonne dans *Les nuits de Paris*, où il parcourt les bas-fonds parisiens et se fait le « spectateur nocturne » de ces villes en train de changer (1786).

2. Urbanophilies contemporaines

i. Une urbanité du progrès et ses critiques : vers la ville contemporaine

Le XIXe siècle en Europe est un siècle de croissance urbaine extraordinaire. Les villes vont être plus bouleversées en un siècle qu'elles ne l'avaient été en presque un millénaire. Cette évolution prend un aspect à la fois quantitatif et qualitatif. Sur l'aspect quantitatif, on note une croissance démographique soutenue des villes d'Europe. Paris passe ainsi de 1 à 4 millions d'habitants en un siècle (Bairoch, 1985). L'industrialisation rapide des grandes villes européennes, la révolution des transports et l'essor des logiques capitalistes expliquent en partie ce dynamisme urbain remarquable. Des villes naissent de cette industrialisation. Manchester passe de moins de 100 000 habitants au début du XIXe siècle à plus de 1 million dans le Grand Manchester un siècle plus tard (Delfante, 1997). En France, des villes comme Saint-Étienne, Mulhouse ou Lens voient leur population multipliée par 10 ou plus, entre 1850 et 1900. La ville devient le symbole d'un siècle d'espoir, le symbole d'un monde nouveau où l'industrie serait capable de changer la face de l'humanité. Ainsi, les Saint-Simoniens développent une représentation très positive de la ville, qui devient le lieu où l'Homme peut s'épanouir, s'accomplir, rencontrer son alter ego. La ville, dans les représentations, est le lieu où la qualité de vie augmente le plus sensiblement. C'est en ville que les progrès technologiques s'affichent avec le plus de visibilité : le métro ouvre à Londres dès 1863, les gares commencent à fleurir et à marquer les tissus urbains de leur empreinte et deviennent des palais de modernité et des marqueurs essentiels et symboliques de cette urbanité « moderne », réorganisant pratiques sociales et usages de la ville (Sauget, 2009, 2014). On entre dans l'ère de l'économie circulatoire. Non seulement les voies ferrées se développent, mais les transports en communs urbains aussi (le

premier trolley bus est inauguré à Nantes en 1832). La ville doit, dans l'idéal, être un espace aéré où il est aisé de circuler.

L'idée d'aération vaut aussi pour les formes urbaines, qui doivent être pensées à rebours des formes de la ville organique, pour des raisons à la fois sécuritaires et hygiénistes. Car, c'est aussi l'époque du développement de l'épidémiologie derrière John Snow à Londres dans les années 1850. Un des symboles de cet urbanisme est la profonde mutation de Paris, orchestrée par le préfet Haussmann, lors des décennies 1850-1860. On y retrouve un souci hygiéniste et sécuritaire dans l'ambition de créer une ville aérée, marquée par une série de points de repères et de perspectives remarquables et par un souci de se défaire de la ville organique. La création de parcs urbains va se systématiser, afin d'aérer les grandes villes européennes et de développer les espaces destinés aux loisirs des urbains. A Paris, par exemple, le Parc Montsouris et le parc des Buttes Chaumont sont créés sous l'impulsion d'Adolphe Alphand dans les années 1860.

Le XIXe est aussi marqué par l'émergence de nouvelles figures urbaines, les flâneurs, qui marchent en ville, et font de celle-ci « leur terrain de jeu », dans une logique de découverte curieuse de l'environnement proche. Le piéton n'est plus uniquement le vagabond ou celui qui n'a pas accès à d'autres modes de transport. Rétif de la Bretonne dans *Les nuits de Paris* (1786) avait déjà mis en avant cette pratique de la ville au XVIIIe siècle, et c'est Walter Benjamin qui va l'ancrer dans les pratiques urbaines et s'intéresser de manière conceptuelle à cette figure foncièrement urbanophile (1972, 2009). Le flâneur, c'est aussi celui qui aime la ville et qui est curieux de celle-ci (voir aussi Kracauer, 1964, 2013). Cette figure sera reprise et développée par les surréalistes puis par les situationnistes au XXe siècle. Les différentes balades et circuits sensoriels ou artistiques qui se développent dans nos villes contemporaines s'inspirent en partie de cet héritage de la flânerie. On note aussi que l'émergence de cette figure du flâneur, telle qu'elle est envisagée par Walter Benjamin, s'ancre dans le contexte spécifique du début de l'école de Francfort, qui propose une critique de la société, notamment de l'emprise du capitalisme sur celle-ci. Ainsi pour Benjamin, la figure du flâneur naît en réaction à l'instrumentalisation commerçante du piéton intervenue dans la seconde partie du XIXe siècle, avec notamment la création des passages couverts parisiens, transformant le piéton en chaland.

ii. La ville du modernisme : utopie urbanophile

Au XXe siècle, se développe chez les urbanistes et les architectes une vision radicalement nouvelle de la ville, cherchant à dépasser le chaos urbain généré par des siècles de croissance pas toujours ordonnée. Ce mouvement moderniste se développe à partir notamment des années

1920 et 1930. Il s'agit pour ces jeunes architectes, Le Corbusier en tête, de créer des villes nouvelles pour enfin proposer à l'individu un cadre de vie nouveau. Ce mouvement moderne se base sur certaines idées fondamentales édictées notamment par Le Corbusier dans son ouvrage *La Charte d'Athènes*, sorti en 1933, qui fait figure de manifeste de ce courant. Il prône d'abord le zoning, c'est-à-dire la séparation entre les différentes fonctions d'une ville, la séparation la plus fondamentale étant celle qui doit s'opérer entre la fonction productive et la fonction résidentielle. Cette séparation des fonctions semble primordiale pour favoriser les conditions de vie et d'hygiène, et sortir du chaos des cités ouvrières bâties sur les sites mêmes de production, comme les corons ou les courées du nord de la France. Dans cette même logique de séparation des fonctions, il faut isoler les différents axes de transport du reste du tissu urbain. La trame de circulation se base sur de grandes avenues destinées aux automobiles, symbole du progrès, de la modernité et de l'individualisme émergeant. Les piétons sont protégés des risques occasionnés grâce aux voies piétonnes créées par l'architecte à l'intérieur des îlots ou à l'écart des voies de circulations automobiles. Ces villes sont fondées sur un double principe : Habiter-Circuler (Ghorra-Gobin, 2001). Et finalement, en tant qu'idéal fonctionnel, elles sont un aboutissement de visions anciennes commencées avec les plans à damier des villes nouvelles de la Renaissance et poursuivies au XIXe avec la ville Haussmannienne. Il s'agit toujours de logiques hygiénistes basées sur l'idée de bien-être des populations. Une autre grande idée portée par ce mouvement est l'urbanisme de dalle. Au cœur des quartiers d'habitats collectifs sont créés des espaces publics pensés comme la centralité du quartier. On y retrouve les commerces notamment et les équipements collectifs dans une logique où il s'agit de créer des lieux de sociabilités potentielles.

Cette rationalité portée à son paroxysme dans la propédeutique du fait urbain chez les modernistes est animée par des logiques parfaitement urbanophiles mais cette vision n'est pas sans certaines limites assez fondamentales. Ainsi, ce sont des quartiers essentiellement créés pour la voiture mais assez mal reliés au réseau de transport en commun, ce qui a pour effet d'enclaver relativement ces espaces par rapport à leur environnement, même proche. De plus, cette logique de zoning n'est pas sans limites car elle place ces quartiers assez loin des zones d'emplois et les services au cœur de ces quartiers ne sont pas toujours suffisants pour la population qui y vit. De même, l'urbanisme de dalle pose une autre question, dans la mesure où ces dalles, souvent fermées sur l'extérieur et finalement renfermées sur elles-mêmes, deviennent les espaces symboliques des difficultés de ces quartiers. La plupart des quartiers de grands ensembles en France sont les héritiers directs de ces logiques modernistes, tout comme

certaines villes nouvelles créées dans les années 1960. Mais, dans le contexte des années 1950-1960, la ville fonctionnelle est aussi nécessaire dans une conjoncture où l'exode rural est fort, où les besoins en logements dans les villes françaises sont massifs et où ils doivent être rapidement comblés. Ces créations du courant moderniste se pensent aussi en opposition aux vieux centre-villes marqués par des petites rues sinueuses, chargées d'histoire et d'urbanité mais peu fonctionnelles. Ainsi, à Alès la mairie communiste décide dans les années 1960 et 1970 de raser purement et simplement le centre historique ancien autour de la cathédrale afin de construire une série de grands axes et d'immeubles de 10 à 15 étages très modernes et fonctionnels. Nous reviendrons, dans la partie dédiée aux idéologies urbanophobes, sur les ambigüités de la vision de la ville dans la pensée marxiste.

Depuis les années 1970, un autre phénomène se développe jusqu'à devenir aujourd'hui une réalité importante au niveau quantitatif, c'est la périurbanisation[36]. Ce processus de périurbanisation, dont la figure principale est le pavillon individuel avec jardin, se développe sur un modèle relativement standard depuis les premières « chalandonnettes » des années 70. Il s'inspire du modèle de la banlieue américaine et n'est pas foncièrement urbanophobe. Mais dans les faits, il met au cœur de son processus une densité faible et une mixité très relative marquée par des formes sociales d'entre soi (Dumont, Hellier, 2010), voire des formes de « clubbisation » (Charmes, 2011). Nous aurons l'occasion de revenir sur l'urbanité spécifique de ces espaces périurbains, qui ne sont pas au cœur de notre travail mais qui sont l'objet de nombreux débats et controverses dans le champ des études urbaines.

iii. Le situationnisme, ou la ville en jeu

Le situationnisme et ses émules ont bouleversé, à la fin des années 1950, les manières de penser la société en apportant un regard critique acéré sur l'évolution des sociétés occidentales au sortir de la Seconde Guerre Mondiale. Ce mouvement est né officiellement le 28 juillet 1957 à la conférence de Cosio di Arroscia. D'essence critique, il a pour objectif de changer le monde en s'affranchissant de différents types d'aliénation tels que le travail et la société de consommation et du spectacle. Il s'inscrit dans la continuité d'autres courants critiques de la première moitié du XXe siècle, comme le surréalisme. Ce mouvement est particulièrement intéressant ici dans la mesure où il se penche aussi sur la ville. Il porte ainsi une critique radicale de l'urbanisme moderne fonctionnaliste et se base sur le concept de situation, défini par Guy Debord comme

[36] Près de 15 millions de périurbains en France aujourd'hui selon Eric Charmes, 2011, p.1-2

« *un moment de la vie, concrètement et délibérément construit par l'organisation collective d'une ambiance unitaire et d'un jeu d'évènements* » (in Paquot, 2010, p.51). Cette notion de jeu est fondamentale dans la démarche situationniste qui se construit contre « *la ville banalisée, ennuyeuse, sans qualité à l'image de la société du confort qui aliène chacun* » (Chtcheglov, 1953 cité par Paquot, 2010, p.52). Il s'agit de réinstaller de l'imprévu dans le cours des vies urbaines que le modernisme a contribué à standardiser. Le situationnisme s'appuie également sur l'urbanisme unitaire, théorisé dans la première moitié des années 1950, par notamment Ivan Chtcheglov. Il écrit sous le pseudonyme de Gille Ivain *Formulaire pour un urbanisme nouveau* en 1953, où il pose les trois principes de base de cette nouvelle vision de l'urbanisme :

- une critique radicale de l'urbanisme moderne fonctionnaliste
- une invitation à la dérive, qui sera reprise par les situationnistes et notamment par Guy Debord
- la proposition de « jeu-psycho-géographique », que la revue Potlach propose toutes les semaines entre 1954 et 1957.

Cette dérive est définie dans « Potlach » en 1954 par Guy Debord et Jacques Fillon comme « *une technique de déplacement sans but. Elle se fonde sur l'influence du décor* ». Pour eux « *les grandes villes sont favorables à la dérive* » (Paquot, 2010, p.52). Derrière une telle idée on retrouve une vision de la ville foncièrement anti-moderne (au sens moderniste du terme). Il est vrai que la notion d'imprévu dans une ville moderne est réduite à sa plus simple expression. La ville dense, très peuplée, où les fonctions ne sont pas séparées et où l'on retrouve une mixité sociale forte, se prête davantage à cette dérive. En ce sens, les situationnistes sont les héritiers de Restif de le Bretonne ou de Gérard de Nerval autant qu'ils anticipent les critiques de la ville moderne de Jane Jacobs ou d'Henri Lefebvre. Cependant, la ville défendue par les situationnistes semble anti-révolutionnaire et même assez conservatrice dans sa forme. C'est la grande ville historique européenne qui est mise en avant et valorisée. Celle qui est dotée d'une historicité permettant à la fois des formes d'imprévu dans le décor rencontré (au sens architectural du terme, avec notamment une très grande variété architecturale issue de cette histoire urbaine longue) et dans les rencontres potentielles, du fait de la relative mixité de ces villes. Si la ville « idéale » des situationnistes n'a rien de révolutionnaire, la façon de l'appréhender est, elle, nouvelle. Y est en effet reconnue et valorisée une part subjective et individuelle dans la manière d'appréhender les villes. Ainsi, Debord définit la psycho-géographie comme « *l'étude des lois exactes et des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur le comportement affectif des individus* » (Paquot, 2010, p.52). Cette idée d'action de l'environnement urbain sur les

comportements affectifs des individus est ici novatrice et intéressante. En remettant l'individu et ses affects au centre, les situationnistes préfigurent des approches très contemporaines en termes de psycho-géographie et d'approches sensorielles telles qu'on peut les retrouver dans les travaux de Denis Martouzet notamment aujourd'hui (Martouzet, 2014).

Pour les situationnistes, « *vivre ne dépend pas du grand soir qui annoncerait des lendemains meilleurs mais du quotidien qu'on s'invente en présentifiant le temps* » (Paquot, 2010, p.54). Dans cette idée de réinventer le quotidien, par la dérive notamment, on retrouve aussi l'importance accordée à la marche à pied en milieu urbain comme métrique privilégiée d'une forme de réenchantement du quotidien. La marche se prêtant mieux que d'autres modes de déplacement à la mise en place de pratiques ludiques de déplacement basées sur l'arbitraire, le « gauche-droite », ou la marche pratiquée en se laissant guider par le décor et l'architecture. L'architecture doit, dans cette logique, devenir à la fois un moyen de connaissance et un moyen d'agir. Mais la notion de jeu se double aussi d'une fonction sociale, dans la lignée des travaux de l'historien John Huizinga qui écrit en 1951 *Homo ludens : essai sur la fonction sociale du jeu*. Cette fonction sociale vise à affranchir l'homme des entraves de la société contemporaine, et notamment de la société du spectacle, tant critiquée par Guy Debord, comme le symbole de l'aliénation imposée par un petit groupe de dominants au sein des sociétés contemporaines.

Au-delà des aspects révolutionnaires et presque anecdotiques, les situationnistes n'ont jamais été assez nombreux pour avoir une réelle importance sociale. Mais ils ont été les précurseurs d'une pensée urbaine développée dans les années 1960, 1970 et 1980 et qui cherche à remettre au cœur de l'urbain l'individu dans des logiques de bien-être en ville, de vivre ensemble, de qualité de vie[37]. Autant de termes qui peuvent caractériser aujourd'hui l'urbanité.

En outre, le situationnisme demeure une pensée exclusivement théorique, qui ne trouve pas de concrétisation urbanistique à ses préoccupations. Mais la démarche subjectiviste qui est ici proposée reste séduisante par certains de ses aspects au sein d'un mouvement foncièrement urbanophile issu d'une critique de la ville moderniste standardisée. Le situationnisme s'inscrit donc dans une logique proactive, fondée initialement sur une réaction au modernisme.

Si l'on s'attache à synthétiser ces différentes périodes et courants plutôt urbanophiles, la stratification de ces systèmes de valeurs urbanophiles dans nos sociétés occidentales au cours de l'histoire a contribué à façonner des villes marquées par des « haut-lieux » auxquels sont adossées des valeurs plutôt positives. Les places centrales, les rues piétonnes, les pôles

[37] Voir les travaux Jacobs, 1961, ou de Mumford, 1971.

d'échange sont aujourd'hui des « haut-lieux » des villes et des lieux sur lesquels se concentrent la plupart des grands projets urbains ainsi que le marketing territorial (Eura Lille, Euro Rennes, Euro Nantes etc.). La mise en scène des villes et des « haut-lieux » de la ville, ne peut donc être comprise sans une relativité historique interrogeant la construction et les acteurs de la construction de ces systèmes de valeurs prospectifs ou proactifs. Mais on a aussi vu que ce qui fait le cœur même du modèle d'urbanité dit d'Amsterdam (Lévy, Lussault, 2003), défini par la densité, la compacité, l'autoévaluation positive de l'ensemble des lieux urbains, la présence des espaces publics, l'importance des métriques pédestres etc., s'est construit au fil de l'Histoire dans des contextes idéologiques plutôt urbanophiles.

III. Des remises en cause urbanophobes

La partie précédente était consacrée à de grands moments de construction d'une idéologie plutôt urbanophile ayant participé à ce qui est théorisé par Jacques Lévy et Michel Lussault comme un modèle d'urbanité dit d'Amsterdam. Il peut être désormais intéressant de s'attacher à comprendre l'historicité de la construction du modèle dit de Johannesburg, lui basé entre autres sur de faibles indicateurs de densité, de compacité, de présence d'espaces publics et de mixité sociologique. Autant de valeurs mises en avant par des idéologies plus urbanophobes sur lesquelles nous nous pencherons ici à travers une perspective historique. Comme pour la partie précédente, il ne s'agit pas de proposer une vision manichéenne des idéologies urbaines mais plus de réfléchir à la porosité qu'il y a entre valeurs urbanophiles et valeurs urbanophobes, parfois même au sein d'un même mouvement ou d'une même période historique. La structure binaire adoptée a précisément pour but de faire ressortir ces porosités, notamment dans le cadre de cette partie sur les idéologies plus urbanophobes.

Ces différentes valeurs prônés par les idéologies urbanophobes trouvent, par ailleurs, leurs aboutissements dans les visions dystopiques de la ville véhiculées par la Science-fiction, qui donne souvent à voir des villes chaotiques, poussant à son paroxysme le modèle de Johannesburg (Musset, 2005, Laffont, 2010).

1. Urbanophobies réactionnaires et progressistes

i. Une urbanité médiévale en question

La période médiévale de l'histoire urbaine s'inscrit dans un cadre de pensée essentiellement hérité du christianisme, qui développe des idées *a priori* urbanophobes. Mais le Moyen-Age est perçu a contrario par certains auteurs comme un moment de gestation pour la construction des villes modernes (Le Goff, 1997). C'est ce paradoxe de la ville médiévale qui sera ici au cœur de nos réflexions. Dans l'idéologie chrétienne, la ville est plutôt associée à une forme de dépravation[38]. Elle est l'endroit où l'individu s'éloigne de dieu, le lieu où l'on est le plus loin de l'idéal de pastoralisme porté par les premiers temps du christianisme (Paquot, 2004). Dans les textes, le premier bâtisseur de ville est Caïn, qui est aussi le premier meurtrier de l'histoire, ce qui n'est pas neutre. Et la tour de Babel est le symbole de l'*hubris* de rassemblement de l'individu face à Dieu, ce que Dieu ne peut accepter (Bochet, Lévy, in Salomon Cavin, Marchand, 2010, p.271). Par ailleurs, la racine hébraïque de Babel signifie « mélanger », ce qui est l'idée même de la ville, et qui s'oppose en partie à l'organisation de l'église chrétienne. Le clergé régulier, celui qui vit dans le plus strict idéal chrétien, vit coupé du monde et plus spécialement des villes. Les grandes abbayes ne sont pas urbaines, et sont même souvent isolées des centres urbains[39]. De même, les ermites, qui cherchent à vivre en adéquation avec les enseignements du christ, vivent loin de la ville. Le clergé séculier, celui qui vit dans le siècle, fréquente lui potentiellement les villes, ce qui le confronte à l'altérité. Et ce n'est pas sans poser certains problèmes aux autorités religieuses. Si le christianisme est au départ une religion essentiellement urbaine, la diffusion de cette religion en Occident s'étant effectuée par les villes, il faut ensuite attendre le Moyen-Âge et les ordres mendiants ainsi que les premières grandes universités tenues par des clercs pour que le catholicisme se réinstalle dans l'espace urbain. Dans ce cadre chrétien, et notamment catholique, l'image de la ville apparaît discutée voire dévalorisée. A tel point que l'église catholique, de manière générale dans son histoire, s'avoue urbanophobe et envisage l'urbanisation comme une libéralisation des mœurs contraire à ses principes moraux (Paquot, in Salomon Cavin, Marchand, 2010, p.5, voir aussi Paquot, 2004). La ville est, dans la continuité de Rome finalement, le lieu d'un syncrétisme dangereux,

[38] Voir le paragraphe sur la fin de l'Antiquité et la naissance des critiques chrétiennes sur la ville, notamment sur Rome.
[39] Citeaux, Noirlac, Fontevraud, le Mont Saint-Michel, sont situés dans des espaces très ruraux.

de la corruption des âmes et de la tentation. Mais, si cette vision traverse le Moyen-âge, certains espaces n'en voient pas moins le développement d'une urbanité nettement valorisée.

Dans la typologie de villes médiévales proposée par Delfante (1997), on peut retenir l'idée que certaines sont caractérisées par un plan dit organique, c'est-à-dire sans plan préétabli. La période marque, en effet, aussi un recul de la pensée théorique sur la ville. Les bourgs, construits pour des raisons défensives puis commerciales, comme ces cités qui se sont développées à partir d'un village préexistant, ne sont pas le lieu d'une réflexion sur la forme que doit prendre la ville mais sont avant tout marqués par une croissance anarchique du tissu urbain. Il n'y a pas, dans un premier temps, de réflexion sur l'urbanité voulue par les acteurs de la ville au sein de ces espaces. L'espace public dans ces villes est commun, complexe et unitaire. La séparation avec l'espace privé est beaucoup moins nette que dans la ville antique (Delfante, 1997, p. 90). Les villes sont aussi de plus en plus tiraillées entre l'espace du pouvoir religieux et l'espace du pouvoir politique. Ce qui était moins le cas dans l'Antiquité où pouvoirs religieux et politiques étaient toujours ou presque pensés de manière conjointe. Un bon exemple est la ville de Tours, véritable ville bipolaire au Moyen-âge, entre la ville religieuse autour de la « Martinopole » à l'ouest et la ville féodale autour du château, plus à l'est. C'est une période moins marquée par la réflexion sur la production d'une image de la ville que précédemment, et ce bien que l'imaginaire collectif contemporain ait produit une idée très précise de l'image de la ville médiévale, de sa silhouette, dessinée par des remparts, avec ses églises et ses tours (Delfante, 1997, p.90). Des silhouettes urbaines telles Carcassonne ou San Geminiano en Toscane peuvent ici être des archétypes. Un même imaginaire collectif qui associe la ville médiévale à une très grande promiscuité liée à un entassement des populations dans un espace réduit, à des rues étroites, à une ville sale remplie d'excréments et propice au développement d'épidémies, et donc à une urbanité ressentie très péjorativement.

Toutefois, certaines villes médiévales sont pensées selon un plan réfléchi. C'est l'exemple des « bastides », créées de toutes pièces en France (notamment en Aquitaine) ou en Angleterre, ou des villes neuves fondées dans le Saint Empire Romain Germanique selon un plan en damier régulier. Charles Delfante propose ici différents exemples, Sauveterre de Guyenne (créée en 1281 en France) pour le premier type et Rothenburg (créée en 1274 en Allemagne) pour le second type. Dans les deux cas, ce sont des villes bâties ex-nihilo selon un plan préétabli. Ces exemples témoignent d'une vraie réflexion sur la forme à donner à ces villes. Les villes ainsi créées le sont souvent sur un modèle largement inspiré du modèle romain, avec une importance accordée à des espaces centraux et une véritable réflexion en termes d'aménités urbaines. Le

tout dans une logique où l'urbanité, comme combinaison de densité et de diversité, est voulue et réfléchie.

Le cas des territoires où les villes vont avoir des libertés politiques particulières et où l'identité urbaine va jouer un rôle très important comme facteur de cohésion politique est intéressant à analyser dans la mesure où ils offrent une vision souvent différente du fait urbain. Les espaces de l'Empire et de l'Italie du Nord sont, à ce titre, particulièrement intéressants à développer. Pour l'exemple des villes libres d'Empire ou des villes hanséatiques, leurs indépendances politiques, et la petite taille du territoire concerné, conduisent les acteurs urbains à faire le choix d'une politique de développement de l'image de leur ville, en lançant des programmes urbains symboliques de la puissance de ces villes. De grandes places centrales voient ainsi le jour dans un certain nombre de ces villes (Hambourg, Brême, Lübeck notamment). Ces places sont à la fois des centralités économiques, des lieux de sociabilité pour les habitants de ces villes et des symboles du prestige de ces villes[40]. On retrouve là, une part de la logique antique de mise en scène. En effet, les « Grands Places » des villes flamandes et hanséatiques participent à cette logique de mise en scène du pouvoir des villes, et, finalement, de mise en scène de leur urbanité propre. La logique italienne est relativement identique, dans la mesure où il s'agit de villes qui bénéficient d'une certaine indépendance politique et où l'espace urbain même doit devenir le symbole de leur puissance. En effet, ces villes ne peuvent compter sur d'autres types de forces, démographique ou territoriale notamment[41]. Un bon exemple est ici Venise, qui devient ce que Braudel appelle « la ville-ville » (Braudel, 1966, cité par Moncomble in Stebe, Marchal, 2009, p.356) au sens où Venise devient le siège d'une production virtuelle de signes en renouvellement constant et en expansion. Venise, en effet, se construit sur l'idée d'être une porte entre l'Orient et l'Occident et donc sur un multi-culturalisme que l'on retrouve dans son architecture même (Crouzet-Pavan, 1998) et finalement d'être un modèle d'urbanité pour le monde (Delfante, 1997, p.125). Certains palais et certaines églises, Saint-Marc en tête, relèvent d'un syncrétisme largement inspiré par l'architecture byzantine et orientale. L'idée même de commerce fondée sur une ouverture aux autres et l'espace urbain s'en ressent, puisqu'il faut aménager des espaces qui puissent à la fois être des lieux fonctionnels de rencontre de populations diverses mais aussi des lieux symboles de la puissance de l'Etat vénitien. L'aménagement de la place Saint-Marc obéit pour une part à cette logique. Une place où « *Venise se rêve elle-même* » pour reprendre une expression de Maria Bellonci citée par Charles

[40] Voir Delfante, 1997, pages 110 à 125 sur ces grandes places italiennes et flamandes notamment
[41] Il s'agit souvent de cité Etat ne bénéficiant pas de ressources territoriales importantes.

Delfante (1997, p.123). Elle est, en effet, le lieu où Venise s'invente, pour reprendre une expression d'Elisabeth Crouzet-Pavant (1998). Il faut par ailleurs noter que la plupart des grandes places des villes italiennes sont l'objet de véritables réflexions autour de la mise en scène de ces lieux et de la révélation de l'urbanité de ces villes dont ces places sont censées être les symboles. C'est le cas de la Piazza del Campo à Sienne ou de la Piazza Vecchia à Bergame. Pour revenir sur la place Saint-Marc, elle est le résultat de près de sept siècles de réflexion sur ce qu'elle doit être pour elle-même et pour Venise. Elle concentre les pouvoirs politiques (le palais des doges), religieux (avec Saint-Marc), et est une porte sur le pouvoir économique de Venise[42]. On y retrouve toute une série d'aménagements et de programmes architecturaux monumentaux qui ont pour but d'impressionner le visiteur en produisant une représentation de splendeur et d'urbanité sans nulle autre pareille. Si l'urbanité est ce qui fait la ville, Saint-Marc en est l'incarnation car elle fait Venise. Dans le récit que Philippe de Commynes fait de son séjour à Venise en 1494-1495, on peut aussi relever qu'il fait du Grand Canal « la plus belle rue du monde ». Si l'on considère la rue d'une ville comme un des espaces phare de l'urbanité, où l'on fait l'expérience de la densité, de la mixité etc., associer le Grand Canal, pourtant voie d'eau, à une rue, c'est en faire un espace de vie, un territoire et plus seulement un axe de communication. L'exemple de Venise illustre bien comment certains acteurs se saisissent d'une idéologie urbaine urbanophile, y compris au Moyen-Age, pour créer un modèle urbain prospectif fondé sur un urbanisme spectaculaire se voulant le reflet de la puissance vénitienne. La fin du Moyen-âge voit donc ainsi l'émergence, ou la réémergence (si l'on estime que l'Antiquité grecque et romaine avait déjà connu un tel développement), d'identités urbaines propres, que ce soit en Italie, dans le cadre du St Empire Romain Germanique, ou même à Paris, notamment à travers la production écrite (Crouzet-Pavant, Lecuppre-Desjardins, 2012).

Cette importance prise par la place dans la scénographie urbaine et l'urbanité des villes occidentales semble prendre corps dans cette période médiévale. Le Moyen-âge est, à bien des égards, une période assez ambiguë pour ce qui concerne l'histoire des villes. Si pour certains, il est un lent moment de maturation de ce que doit être une ville, avec ses solidarités, ses différences qu'il faut prendre en compte (voir notamment Le Goff, 1997, qui défend l'idée d'un Moyen-Age vu comme une période fondatrice pour l'urbanisme et pour des formes d'urbanité « modernes »), il n'en est pas moins marqué par l'émergence de pensées violemment anti-urbaines, derrière une vision religieuse, ici chrétienne, de la ville. C'est notamment une période

[42] Comme porte d'entrée des Merceria, artères commerçantes de Venise reliant Saint-Marc au Rialto, et comme porte d'entrée du port de Venise s'étalant le long de la Riva degli Schiavoni.

de construction d'un discours anti-densité et anti-compacité, à la fois pour des questions hygiénistes et morales (Paquot, 2004). Ces discours sont encore aujourd'hui présents dans certains modèles urbains (on peut penser au modèle de la ville américaine notamment). Mais c'est indéniablement surtout une période d'incubation pour l'urbanophilie de la Renaissance à venir, en termes de théâtralisation du cadre urbain ou de réflexions sur la place de l'individu dans la ville.

ii. La ville au prisme du Romantisme : une urbanophobie réactionnaire

Il est difficile de définir le Romantisme d'un bloc. Il est avant tout pluriel et ses variantes régionales ont peu de choses en commun les unes avec les autres. Mais, s'il est un point sur lequel les Romantismes européens peuvent se rejoindre, c'est sur l'urbanophobie. L'homme nouveau romantique refuse le rationalisme classique, il n'est pas « cartésien » et veut au contraire laisser libre cours à ses sentiments, ses passions et ses élans. Il est en lutte contre l'ordre bourgeois liberticide qui s'établit essentiellement dans les villes et qui tend à lisser la société. Il rêve de siècles passés et d'aventures exotiques, glorifie les ruines et le Moyen Age, une tendance qui perdurera tout au long du XIXe siècle, notamment chez Ruskin et les pré-raphaélites (Baudérot, in Baudérot, Bourillon, p.11). Rousseau, considéré comme l'un des maîtres à penser du romantisme français, précise dans *l'Emile* que « *les villes sont le gouffre de l'espèce humaine. Au bout de quelques générations, les races périssent ou dégénèrent ; il faut les renouveler, et c'est toujours la campagne qui fournit à ce renouvellement* » (Rousseau, 1876, p. 34 cité par Baudérot, in Baudérot, Bourillon, 2009, p.9). Seule la nature est à la mesure des envies d'absolu de l'individu. Elle est sublime, inquiétante mais pure et magnifiée. Et ce renouvellement passe aussi par une éducation des enfants dans un cadre non urbain, ce sur quoi insiste Rousseau dans l'Emile, dont le sous-titre est d'ailleurs *De l'éducation*[43]. Mais l'urbanophobie de Rousseau est d'abord et avant tout dirigée contre les grandes villes, qu'il condamne, alors que son jugement sur les petites villes est plus mesuré, voire même positif, en mettant en avant le caractère apaisé de la vie dans ces villes à taille humaine (Jaggi, 2010).

Le romantique rêve essentiellement de grands espaces sauvages. Senancour fait l'apologie des paysages des Alpes ou de la forêt de Fontainebleau dans *Oberman* (1804). Si la ville n'est pas non plus, loin s'en faut, absente des œuvres de ces romantiques, elle est le lieu des excès, de la corruption. Elle est le lieu privilégié de la débauche d'écrivains qui font de leur vie leur œuvre

[43] D'ailleurs cette aspiration à une éducation des enfants en dehors d'un cadre urbain est une constante depuis le XIXe siècle, les colonies de vacances à partir des années 1870 puis le scoutisme dans les années 1900 s'inscrivent dans cette logique d'éduquer les jeunes dans un cadre non urbain, naturel, vivifiant et sain.

principale, de Lord Byron à Venise en 1816-1817 à Musset quelques années plus tard à Paris. Le « Mal du Siècle » qui touche les « enfants du siècle » est le fruit d'une expérience de débauches urbaines. Mais au-delà des débauches, le temps est aussi au développement de l'hygiénisme qui voit dans la ville un creuset de maladie. Ainsi, le docteur Hufeland dans son traité sur *l'Art de prolonger la vie humaine* (1797) note que la ville est un facteur de réduction de l'espérance de vie (cité par Baudérot, in Baudérot, Bourillon, 2009, p.10). Il conseille ainsi une demi-heure à une heure par jour de promenade en dehors de la ville. La seule rémission pour l'homme, et plus particulièrement pour l'homme romantique, est le séjour en dehors de la ville ou l'aventure lointaine ; l'alter-égo de Musset dans *Confessions d'un Enfant du Siècle* (1836) part se réfugier à la campagne, Byron part se battre et meurt en Grèce aux côtés des insurgés contre la domination turque. La ville est aussi associée aux désillusions politiques et sentimentales qui marquent au fer rouge cette génération, notamment en France. Julien Sorel dans *Le Rouge et le Noir* (1830) ou Frédéric Moreau dans *L'Education sentimentale* (1869) font tous deux l'amère expérience de cette désillusion urbaine alors même qu'ils nourrissaient une vision positivement fantasmée de la ville, en l'occurrence Paris. Car les villes de la première partie du XIXe changent, et elles changent vite. C'est tout d'abord en ville que les révolutions s'opèrent et que l'ordre politique est défini. La Révolution Française, tant honnie par Vigny, est une révolution urbaine et même parisienne. Mais ce changement s'opère aussi au niveau morphologique. Paris dépasse le million d'habitants au cours de la décennie 1830, et les deux millions dans la décennie 1860. Sa superficie augmente très rapidement, jusqu'à « avaler » certaines communes jusqu'ici hors les murs comme Montmartre ou Belleville.

La vision romantique de la ville est essentiellement conservatrice. Les villes sont les reflets de l'évolution d'une société qui nie de plus en plus les individus et les engagent dans des engrenages qui les dépassent. Ces romantiques se prennent à rêver à une ville organique et historique, à taille humaine en fantasmant notamment une ville médiévale rêvée. Le cénacle de Nerval et de Gauthier dans les années 1830 prend ses quartiers dans une petite rue près du Louvre, la rue du Doyenné[44]. Il s'agit d'une petite impasse étroite qui se finit par un marqueur historique d'un temps révolu, une église en ruine, Saint-Louis du Louvre, qui est assez représentative de cet idéal de la ville romantique. Un idéal qui est mis en péril par la modernité. Ainsi dans *La Bohême Galante* (1855), Gérard de Nerval note, non sans une certaine mélancolie, que ce palais des plaisirs de la rue du Doyenné a été rasé pour les besoins de la création d'une nouvelle artère, large et fonctionnelle. Le rejet de la ville chez Nerval n'est pas

[44] Période bénie pour Gérard de Nerval, sur laquelle il revient dans *la Bohême Galante* (1855).

tant un rejet de la ville en tant que telle, comme chez Sénancour par exemple, mais un rejet de la ville moderne, aérée, large et sans prise pour quelques fantaisies ou quelques imprévus que ce soit.

L'urbanophobie romantique est donc de trois types différents.

- Un discours urbanophobe prospectif comme rejet de la ville en tant que telle, par opposition à la nature qui seule peut permettre à l'homme d'accéder à un dépassement de soi, c'est l'exemple de Senancour.
- Un discours urbanophobie proactif[45] de la déception face à une ville porteuse d'espoirs fantasmés et déçus ou à une ville corruptrice ; c'est le cas chez Vigny ou chez Musset avec des manifestations différentes.
- Et un discours urbanophobe proactif, non sur ce qu'est la ville en tant que telle, mais sur ce qu'elle devient et sur son évolution, dans une vision là aussi fantasmée de la ville organique médiévale et moderne, c'est l'exemple de Gérard de Nerval.

Cette urbanophobie romantique, et l'imaginaire qu'elle véhicule, perdurent chez certains écrivains que l'on pourrait qualifier de romantiques tardifs. Le personnage de Des Esseintes dans *A Rebours* de Huysmans (1884) se réfugie dans une petite maison à Fontenay aux Roses pour fuir la ville corruptrice et où tout n'est finalement que déception. On retrouve là une image de la ville associée à l'idée du « Mal du siècle » déjà présente chez Musset notamment.
Mais cette vision urbanophobe reste avant tout théorique et idéologique car en ce qui concerne l'urbanisme concret et appliqué, les grands principes des Lumières (soit essentiellement le tournant fonctionnaliste) continuent d'être appliqués et même développés. On constate ainsi qu'un fossé se creuse à l'époque Romantique entre une idéologie théorique urbanophobe et un monde de l'urbanisme et de l'aménagement qui lui s'inscrit toujours dans des dynamiques urbanophiles héritées des Lumières. L'exemple de l'urbanisme des « Napoléonvilles » dans l'ouest de la France est assez représentatif de cette continuité. Les nouveaux plans de ville de Pontivy ou de la Roche-sur-Yon sont en effet marqués par un plan en damier, favorisant la circulation par de larges artères et prenant en compte le bien-être de habitants en créant des jardins le long de ces nouvelles artères de circulation. On retrouve là encore l'idée que l'urbanisme et les formes urbaines peuvent influencer les pratiques des citadins. Cette période

[45] Au sens de venant en réaction à un processus, ici la déception face à une ville fantasmée.

est aussi marquée par quelques tentatives étonnantes de recréation de ville idéale selon des préceptes mêlant idéal des Lumières et idéal de la Renaissance italienne. Ainsi, Guillaume Malte Ier, prince fantoche du nord de l'Allemagne décide en 1810 de créer sa propre ville, Putbus, à Rügen, île de la Baltique allemande. La ville de Putbus est articulée sur deux places principales, la place du marché et le Cirque, où l'on trouve les principaux monuments de la ville dont un théâtre de style néo-classique. Autour du château est créé un vaste parc ouvert à tous les habitants de Putbus. Cette cité idéale qui n'a pas, ou très peu, été altérée depuis, nous donne un aperçu fidèle d'une politique urbaine idéelle au début du XIXe siècle, comme Sabbionetta pour le XVIe siècle italien. L'urbanité idéale de ces villes est encore largement centrée sur l'idée que les formes urbaines ne peuvent qu'avoir un rôle positif sur les pratiques des habitants.

Cette période « romantique » est intéressante car elle montre comment une idéologie plutôt urbanophobe peut s'imposer d'un point de vue culturel, sans pour autant avoir de matérialisation concrète en termes opérationnels. Ici les urbanistes sont peu touchés par ces idées, et poursuivent leur œuvre dans une logique fonctionnaliste de la ville qui met en avant une ville toujours plus aérée, agréable et fonctionnelle. Cette phase de l'histoire urbaine serait donc aussi une phase où s'amorcerait une distinction entre idéologies théoriques urbanophobes et idéologies pratiques et opératoires fonctionnelles et plutôt urbanophiles. Une distinction qui se poursuivrait, en se creusant, jusqu'au XXème siècle. Ces idéologies théoriques urbanophobes trouveront néanmoins un aboutissement fonctionnel au tournant des XIXème et XXème siècle puis au XXème siècle avec des modèles urbains mettant l'accent sur la dédensification et la proximité avec la nature, en somme sur des combinaisons densité/diversité faibles (cités jardins de la fin du XIXème siècle ou périurbain des années 1970).

iii. « Du passé faisons table rase » : Le marxisme et la ville, un discours ambigu

Au XIXème, le développement des villes est clairement associé au développement du capitalisme. Ces villes, de plus en plus grandes, marquées par l'arrivée massive de ruraux, sont des réservoirs de main d'œuvre bon marché pour les industriels (Bairoch, 1985). Ces villes modernes offrent donc peut-être pour certains de meilleures conditions de vie, mais elles sont aussi des villes plus classistes qu'elles ne l'avaient jamais été. Naît ainsi un discours communiste sur la ville qui développe une vision particulière de celle-ci. Si la ville est le lieu par excellence où s'exerce la domination de la bourgeoisie sur le prolétariat, elle est aussi le lieu où les concentrations de prolétaires sont les plus fortes et donc le lieu potentiel de révolte

des dominés. Cette posture est notamment celle de Engels dans *La situation de la classe ouvrière en Angleterre* (1845), où il dépeint les conditions de vie catastrophiques des ouvriers dans les villes anglaises, et s'en désole dans une condamnation de la ville comme lieu de mise en pratique de la domination des classes dominantes sur les classes dominées. Mais il note aussi que ces conditions participent à l'émergence de mouvements ouvriers. La vision développée par le marxisme sur la ville est donc assez paradoxale. Elle est honnie car la ville est le lieu par excellence de la domination d'une classe sur une autre. Pourtant c'est la ville qui porte l'espoir d'une révolution pour renverser l'ordre établi. La ville est un laboratoire pour les solidarités prolétaires. Pour l'exemple de Paris, les journées de Juin 1848[46] ou l'épisode de la Commune en 1871 sont des exemples parfaits de cette

vision positive de la ville communiste fondée sur l'espoir d'une révolution. D'ailleurs, la répression de la Commune de Paris est souvent présentée comme une répression par une armée composée de ruraux d'un mouvement urbain (Mumford, 1964). Même si ces deux épisodes se soldent par des échecs sanglants, la mythologie communiste va conserver cette vision de la ville. D'autant que les révolutions réussies en Russie en 1916 et 1917 sont avant tout des révolutions urbaines, bien qu'ayant aussi des causes aussi rurales. Ces révolutions se sont d'abord faites dans les villes avant de s'étendre et de toucher fortement les espaces ruraux russes en bouleversant notamment en profondeur l'agriculture par le biais de la collectivisation des terres.

Cette idéologie marxiste liée à la ville, on la retrouve plus tard autour de Mai 68 par exemple. Là encore, il s'agit d'un mouvement essentiellement urbain qui s'inscrit dans cette logique de la ville vue aussi comme lieu privilégié de la contestation et même de la révolution, avec en France le souvenir de la Révolution Française, qui est fondamentalement urbaine et même parisienne. Les épisodes du Printemps de Prague en 1968 ou des évènements de Tien'anmen à Pékin en 1989 s'inscrivent aussi dans cette mythologie de la ville comme lieu de revendications voire de révolutions. Ainsi, certains espaces publics, pour ce qu'ils représentent, deviennent le symbole, les haut-lieux de la contestation, de la révolution, ou par extension des lieux identifiés à « la Gauche » ; pour exemples, la place de la Bastille à Paris (de la prise de la Bastille en 1789 à la célébration de la victoire du président Hollande en 2012 en passant par la colonne à la mémoire des Martyrs de la Révolution de 1830), la place Tien'anmen à Pékin (en souvenir des manifestations étudiantes de 1989) ou la place Venceslas à Prague (du Printemps de Prague en

[46] Considérées par Marx, dans *Le 18 Brumaire de Louis Bonaparte* (Paris, Gallimard, 2007 [1852]), comme l'acte de naissance de l'indépendance du mouvement ouvrier et une des premières révolutions communistes du XIXe siècle.

1968 à la Révolution de Velours de 1989). On retrouve ici le caractère symbolique essentiel de places souvent hyper-centrales qui se voient investies d'une charge politique très forte (on peut aussi citer la Place Rouge à Moscou par exemple). Une connotation qui s'inscrit dans la continuité de l'importance symbolique de ces places déjà perçue dans l'Antiquité et au Moyen-âge (voir plus haut).

Le paradoxe communiste urbain est néanmoins une réalité sujette à controverses parfois fortes, y compris au sein de pays qui connaitront un pouvoir communiste. Ainsi, dans les années 1920, en URSS, s'affrontent deux courants de pensée, les « urbanistes » qui misent et croient en l'agglomération socialiste et les « désurbanistes » qui prônent une condamnation de la ville capitaliste et une dédensification des regroupements populationnels (Lefebvre, 1972). Ce paradoxe communiste quant à la ville peut aussi prendre des voies extrêmes dans l'expression de l'urbanophobie. Ainsi, la politique du Kampuchea démocratique au Cambodge menée par les Khmers a conduit à des déplacements forcés considérables de populations urbaines vers les campagnes. Phnom Penh est ainsi vidée de deux millions de ses habitants, dont beaucoup ne reviendront pas de cet exil forcé (Carrier, in Salomon Cavin, Marchand, 2010).

Paradoxalement, le XIXème siècle voit aussi le développement d'un profond scepticisme accordé à cette croissance urbaine par l'église catholique. Si le christianisme naissant était déjà assez réticent à l'idée de ville, le catholicisme a ensuite fait de la ville le lieu des autorités épiscopales, le lieu de la prédication et du développement du savoir via les universités, par exemple. Mais au XIXe, cette vision de la ville va disparaître au profit d'une vision plus urbanophobe, la ville devenant le territoire de l'impiété, et le phénomène d'urbanisation un moteur de la déprise religieuse (Baudérot, in Baudérot, Bourillon, 2009, p.11) [47].

D'un point de vue des théories urbaines et des réalisations urbaines, notamment dans les pays ayant connu un régime communiste, on retrouve une vision très marquée par le mouvement moderniste. Le zoning est privilégié au sein de villes qui se veulent avant tout fonctionnelles (voir plus haut partie sur le modernisme sur les débats qu'il porte).

L'émergence de ces théories urbaines paradoxales s'accompagne aussi d'une réflexion pratique sur les formes que pourraient prendre les nouvelles communautés humaines dans le monde. Charles Fourrier, philosophe français, considéré comme un des fondateurs du socialisme utopique, réfléchit ainsi à des formes urbaines utopiques. Il invente notamment l'idée de phalanstère, comme base d'un nouvel état. Ces phalanstères seraient des bâtiments à usage

[47] Voir aussi sur ce même thème et dans ce même ouvrage, Chatelan, sur les catholiques lyonnais et la ville, pp.75-84 et plus généralement toute la première partie, « La ville tombeau de la religion », pp.19-101.

communautaire placé au centre d'exploitations agricoles. On est sur une logique de non séparation des fonctions résidentielles et productives, et d'éloignement de la ville (Choay, 2014). Si la communauté et les bâtiments de vie impliquent une certaine densité et une certaine diversité, elles se font dans un espace non urbain, ce qui n'est pas contradictoire avec une vision productiviste par ailleurs (Bairoch, 1985). L'urbain, pour Fourrier, ne peut offrir un cadre nouveau pour repenser la société. Si refondation il y a, elle ne peut venir que de nouvelles formes d'habiter émergeant d'espaces plutôt ruraux. L'idée des cités jardins anglaises, théorisée notamment par Ebenezer Howard à la fin du XIXe siècle, va aussi dans le sens d'une volonté de prendre du recul vis-à-vis des espaces urbains pour repenser la société à partir d'espaces non densément bâtis. Ce qui recoupe, par certains aspects, les idées de Fourrier.

Autant de réflexions qui sont au cœur de ce qu'est le périurbain aujourd'hui. Une des idées centrales fondant le périurbain est d'être à proximité de la ville, « tout contre la ville », donc de bénéficier de certains des avantages de la ville, sans en subir les inconvénients (densité, compacité, bruit, pollution etc.) et en ayant un cadre de vie plus proche de na nature (jardin, maison individuelle, importance des espaces naturels dans l'environnement etc.) (Dumont, Hellier, 2010).

2. Urbanophobies contemporaines

i. L'urbanophobie de la Terre et des Morts, du fascisme et du national-socialisme : une urbanophobie de l'impureté

A la fin du XIXeme siècle, certains auteurs et intellectuels vont produire des théories politiques et sociales synthétisant à la fois certains aspects réactionnaires du courant Romantique (vus plus haut) et des interprétations scientifiques raciales nées suite aux travaux de Darwin, de Gobineau ou de Chamberlain notamment. Ces idéologies émergeantes, réactionnaires ou révolutionnaires selon le point de vue où l'on se place et les contextes géographiques (Milza, 2007, Sternhell, 2013), vont donner naissance, quelques décennies plus tard, au nazisme en Allemagne, au fascisme en Italie et en France à une idéologie hybride qui aboutira au Régime de Vichy. Il s'agit ici d'envisager ces idéologies dans leurs composantes urbanophobes.

Pour le cas français, c'est essentiellement les villes qui ont porté les évolutions politiques, et surtout Paris, dans une opposition parfois assez frontale avec les campagnes françaises. Qu'on se souvienne du soulèvement de l'Ouest de la France en 1793, soulèvement de ruraux contre une vision de la société imposée par la ville, ou des élections de 1848 ou de 1871, qui illustrent

une opposition nette entre campagnes conservatrices et villes déjà tournées vers un avenir républicain. Cette vision profondément conservatrice dans son rapport à la ville, attachée à « un ordre traditionnel du monde » mis à mal par la croissance urbaine (Baudérot in Baudérot, Bourillon, 2009, p.9), trouve une nouvelle vitalité en France dans les dernières décennies du XIXe siècle. Elle va marquer l'histoire des idées françaises jusqu'à l'avènement du régime de Vichy, régime profondément anti-urbain et ruraliste.

Les villes modernes sont des anti-modèles pour ces théoriciens, Barrès notamment[48], dont les références urbaines sont plus Sparte que l'Alexandrie de Ptolémée. La seule ville contemporaine à laquelle s'intéresse notamment Barrès, c'est Venise, symbole à elle seule de splendeurs passées en voie d'extinction[49]. Cette vision mortifère de Venise, que l'on retrouve en Allemagne chez Thomas Mann[50], est très répandue à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle et pas seulement chez des auteurs marqués politiquement à droite comme Barrès. Rilke en Allemagne s'inscrit aussi dans cette filiation d'une Venise languide[51].

Une « néo-urbanophobie » est ainsi théorisée par Maurice Barrès à travers la doctrine « de la Terre et des Morts » qu'il développe particulièrement dans le *Roman de l'énergie nationale* qui se décline en trois volets, *Les déracinés* (1897), *L'appel au soldat* (1900) et *Leurs figures* (1902). Cette doctrine va dans le sens d'une défiance vis-à-vis de la ville, dans une opposition de celle-ci à la terre qui « elle ne ment pas ». Il s'agit de glorifier le rapport organique des individus à la terre, rapport que l'individu perdrait dans un cadre urbain. Dès lors, la ville est perçue comme corruptrice puisqu'elle fait oublier à l'individu d'où il vient et à qui il doit sa « grandeur » (en l'occurrence à ses Morts). Cette importance accordée aux morts, Lewis Mumford en fait un des fondements même de la création des villes, la ville s'organisant autour des lieux de sépultures des ancêtres qui marquent l'identité du groupe et la fixe au sol (1964), alors qu'on constate que pour des raisons hyginénistes notamment, les cimetières sont de plus en plus construits hors des villes à partir du XIXe siècle. Mais pour Barrès, la ville est à la fois le foyer de l'individualisme inhérent au développement du libéralisme et du capitalisme (ce que constataient aussi les théoriciens du marxisme, notamment Engels, Mumford, 1964) et le foyer de la lutte des classes. C'est donc le foyer des deux pires ennemis de cette doctrine foncièrement réactionnaire, la démocratie libérale et le communisme. Cette glorification des racines rurales de l'homme occidental se matérialise dans la mise en avant de la figure du paysan, idéalisée par

[48] Barrès, Maurice, 1906, *Le Voyage de Sparte*
[49] Barrès, Maurice, 1903, *Amori et dolori sacrum, ou la mort de Venise*
[50] Mann, Thomas, 1912, *La mort à Venise*
[51] Voir les poèmes « Matin Vénitien », « St Marc » ou « Gondoles »

le mouvement des « Chemises vertes » de Henry Dorgères dans les années 1930, puis par la Révolution nationale du maréchal Pétain (Sternhell, 2013). Le fait que le régime de Vichy rapproche dans son idéologie la notion de paysan et de famille n'est pas anodin. C'est le rural qui est avant tout l'espace de réalisation et de concrétisation de l'idéologie vichyste de « Travail, Famille, Patrie ». Le retour à la terre, la camaraderie, la solidarité, le provincialisme, le culte de la hiérarchie, du chef, des glorieux ancêtres, et de l'ordre, sont inculqués aux jeunes dans le cadre des Chantiers de la Jeunesse qui se créent à la campagne, loin des villes corruptrices. Il s'agit de re-purifier l'individu nouveau par un retour à la Terre et aux Morts et de le tenir à distance des débats contemporains, quels qu'ils puissent être. Ainsi, toute forme de propagande est bannie de ces camps, même celle des partis collaborationnistes (Milza, 1987). Si le régime de Vichy cherche d'abord et avant tout à instaurer non un ordre nouveau mais à rétablir un ordre ancien, certains intellectuels français s'inscrivent véritablement dans une veine « fasciste »[52]. Ainsi Drieu la Rochelle définit le fascisme dans ses *Chroniques politiques, 1934-1942* comme « *le mouvement politique qui va le plus franchement et le plus radicalement dans le sens de la grande révolution des mœurs, dans le sens de la restauration du corps – santé, dignité, plénitude héroïque – dans le sens de la défense de l'homme contre la grande ville et contre la machine* » (Milza, 1987, p.213). On retrouve cette idée selon laquelle la ville, et plus spécifiquement la grande ville, serait un danger pour l'homme en tant qu'individu. Un individu qui tendrait à être nié dans le cadre de grandes villes corruptrices et déshumanisantes.

Le cadre urbain serait corrupteur car il est aussi le lieu de la mixité. Une mixité qui ne peut, dans cette logique urbanophobe, mener qu'à une perte de repères identitaires voire à une perte de repères raciaux. La notion d'altérité est ainsi perçue de manière néfaste et dangereuse. Mais la ville dans cette vision, c'est aussi le symbole de la démocratie libérale honnie, le lieu de la compromission, du marchandage entre hommes politiques, du parlementarisme, etc. Finalement, la ville est associée à l'idée du désordre politique quand la campagne est le lieu de l'ordre immuable, porté souvent par une vieille aristocratie ancrée dans ces territoires depuis plusieurs siècles et par une paysannerie attachée à la terre nourricière. La ville est aussi associée au capitalisme, au monde de la finance et indirectement à la figure du juif que cette droite française rejette massivement. L'antisémitisme du tournant du XIXe et du XXe siècle en France est donc ancré à l'urbanophobie (Sternhell, 2013). La figure du juif est aussi l'héritage d'un non

[52] Milza, 1987, et voir la controverse entre les auteurs niant l'existence d'un fascisme français, derrière Raymond Aron notamment, et ceux qui au contraire font de penseurs français d'éminents contributeurs du fascisme européen, notamment derrière Zeev Sternhell.

droit passé à posséder des terres et ne peut donc être attachée qu'à la ville, à l'opposé du paysan attaché à la terre.

Cette urbanophobie puissante est aussi un mouvement européen, répondant à un substrat commun mais aussi à des caractéristiques nationales spécifiques, ce qui répond à l'hypothèse formulée par Joëlle Salomon Cavin (in Salomon-Cavin, Marchand, 2010, p.18). Si l'urbanophobie de Vichy trouvait surtout sa source dans l'idéologie de la Terre et des Morts de Barrès, l'urbanophobie nationale socialiste trouve sa source dans le romantisme allemand notamment (Schlegel, Von Arnim, etc). Le substrat commun est ici la peur de la mixité, de la dilution d'une identité nationale et raciale et d'un patrimoine réifiés, dans le cadre des villes. Dans le cas allemand, Berlin dans les années 1920 est la capitale du monde et des plaisirs, terre d'accueil de nombreux étrangers, américains, français etc. Mais l'image d'une ville « dépravée »[53] a largement contribué à cristalliser une réaction urbanophobe chez les partisans du national-socialisme (Marchand, 1999). En cela, par ailleurs, la vision urbanophobe nationale socialiste n'est pas si éloignée de la vision urbanophobe communiste de ville symbole de la domination du capital et de la bourgeoisie sur les autres classes. On retrouve aussi ici l'idée d'une formation de la jeunesse en dehors des villes, dans une proximité purificatrice avec la nature. Les jeunesses hitlériennes comme les jeunes des chantiers de la jeunesse en France, passent l'essentiel de leur temps de « formation » en dehors des villes, à la campagne. Dans le cadre allemand, on ne parle plus de la Terre et des Morts mais du *« blut und boden »* (du sang et du sol) théorisé notamment par l'idéologue national socialiste Walther Darré (Cluet, 2010, p.54). Mais, à la différence du Vichysme français, le national-socialisme réfléchit à des projets concrets de créations de nouvelles villes, « plus pures », basées sur un ordre nouveau. Le projet de Germania d'Hitler ou l'aménagement de nouvelles stations balnéaires sur les rives de Baltique (Prora à Rügen notamment) en sont de bons exemples. La ville nouvelle est alors la seule solution pour repenser une civilisation urbaine expurgée de sa mixité et de son impureté originelle. Les projets sont grandioses, fonctionnels et pensés dans le cadre d'un urbanisme totalitaire qui puise son inspiration opérationnelle dans les travaux des modernistes français, dont Le Corbusier.

Le fascisme italien s'inscrit également dans cette vision, le quartier EUR de Mussolini à Rome, pensé pour accueillir l'exposition universelle de 1942 qui n'a jamais eu lieu, est un bon exemple de tentative de recréation d'une ville idéale, synthèse de la Rome antique et du futurisme. Car

[53] Voir le roman *Berlin Alexanderplatz* d'Alfred Döblin publié en 1929 ou le recueil de nouvelles *Berlin Stories* de Christopher Isherwood publié en 1945.

le fascisme italien nourrit une relation plus complexe à la ville que le national-socialisme allemand. S'il se focalise aussi sur une image idéalisée de la famille rurale (Milza, 1987, p.87), le culte de l'Empire Romain, et donc de sa capitale Rome, dans la construction de l'idéologie fasciste a entraîné une série de grands programmes urbains mettant en avant cet héritage. Celui-ci était notamment utilisé pour justifier les volontés impérialistes de l'Italie fasciste. C'est par exemple à Mussolini que l'on doit la création de la voie des Forums Impériaux, artère centrale de Rome reliant le Colisée à la Piazza Venezia en longeant les forums impériaux (Milza et Berstein, 1980). Les réalisations urbaines issues de ces totalitarismes ne diffèrent finalement pas tant que cela des réalisations des pays « soviétiques », avec pour seule différence, un substrat idéologique et théorique divergeant. La mise en place par des régimes idéologiquement urbanophobes de programmes d'urbanisme inspirés du modernisme, lui-même plutôt idéologiquement urbanophile (voir plus haut) n'est pas le moindre des paradoxes de ces régimes totalitaires qui ont marqué le XXème siècle.

ii. L'urbanophobie américaine

Si l'urbanophobie inspirée de la doctrine de la Terre et des Morts était très européenne, les américains, notamment les étasuniens, développent aussi au XIXe et au XXe siècle des doctrines urbanophobes basées sur un rapport particulier à l'espace (Ghorra Gobin, in Salomon Cavin, Marchand, 2010). Cette urbanophobie américaine, fondée notamment par des penseurs comme Henry David Thoreau ou Ralph Waldo Emerson, est essentiellement transcendantaliste, c'est-à-dire que la nature devient le symbole même de la vie spirituelle de l'individu et du groupe social. Thoreau, en 1845, va jusqu'à pratiquer une retraite spirituelle de deux ans et illustre à merveille par son exemple cette aspiration à se retrouver seul face à la nature. Or, l'avancée de la civilisation technologique, portée par les villes, menacerait cette *wilderness* et cette vie spirituelle des individus. Dans le cadre de cette construction théorique, la *wilderness* devient « *pour l'identité américaine ce que le patrimoine architectural et historique était pour les pays européens* » (Ghorra Gobin, 2010, p.85). Les premiers parcs nationaux, censés préserver et sanctuariser cette *wilderness*, sont les héritiers de ce mode de pensée radicale (Yellowstone est créé en 1872, soit 2 ans seulement après sa première exploration sérieuse, Yosemite en 1890).

Mais le rapport particulier des américains à la ville est aussi lié à la construction du territoire des Etats-Unis, qui s'est opérée de façon progressive tout au long du XIXe siècle et qui est basée sur l'idée d'un très large espace à conquérir (Ghorra Gobin, 2010). C'est tout le sens de la théorie

de la « *frontier* » élaborée notamment par Turner (1935). Cette théorie est finalement celle du front pionnier qu'il faut toujours faire avancer. Mais ce front pionnier ne doit pas être basé sur des villes denses, il doit s'accompagner du développement de petites exploitations agricoles, de dimensions humaines en phase avec la nature environnante. Cette logique, associée à l'idée transcendantaliste, est prégnante dans l'imaginaire urbain nord-américain et va marquer la morphologie des villes, notamment de l'ouest des États-Unis. Des villes comme Los-Angeles sont les héritières lointaines de cette vision de villes très étalées, marquées par une prédominance de l'habitat individuel au détriment de l'habitat collectif et de la densité. Et même dans les villes de l'est des Etats-Unis, on retrouve des traces de cette urbanophobie notamment dans le modèle de la *suburb* nord-américaine où s'étalent à perte de vue des gros pavillons avec jardins, très loin de la vision de la ville dense à l'européenne. Franck Lloyd Wright a pu théoriser ce modèle avec la ville idéale de Broadacre City, organisée sur une suite de maisons individuelles avec jardin, basée sur le modèle des « *Prairie houses* » où l'homme serait encore en prise avec la nature tout en conciliant cette proximité avec la modernité (Billard et Brennetot, 2013). C'est la proximité de l'individu à la nature, et donc un retour à une certaine forme de naturalité chrétienne, qui est le fondement principal de cette urbanophobie américaine. Dans cette logique, les centre-villes sont petit à petit délaissés et dédiés à des populations plus pauvres, dans une logique de ségrégation très nord-américaine. Cette critique des ségrégations socio-spatiales inhérentes à la grande ville américaine et nécessitant de repenser un modèle urbain moins inégalitaire est au cœur des travaux critiques de l'école de Chicago sur les villes américaines et leur modèle d'organisation (Burgess, Park, Mac Kenzie, 1925). Ces critiques seront ensuite reprises notamment par David Harvey (1973 notamment).

Il est néanmoins à noter que certaines villes aux Etats-Unis sont aujourd'hui touchées par des formes de gentrification qui sont plus caractéristiques d'une vision positive de la ville. Un mouvement de gentrification porté notamment par certaines classes sociales sensibles à des arguments urbanophiles comme la densité ou la mixité. Ce sont ces fameuses classes créatives théorisées par Richard Florida (2004). Néanmoins ce modèle nord-américain n'est pas au centre de nos préoccupations ici, notamment dans la mesure où le modèle des villes européennes s'est construit antérieurement selon des principes distincts. Mais il est intéressant de se pencher sur ce modèle dans la mesure où il est fondamental pour comprendre le modèle d'urbanité dit de Johannesburg (Lévy, Lussault, 2003) qui est largement inspiré de certains de ces arguments urbanophobes. Et il est aussi intéressant ici de noter que le mouvement de gentrification à l'œuvre dans certaines villes américaines tend à rapprocher de plus en plus ce modèle de ville

américaine du modèle d'urbanité d'Amsterdam et du modèle des villes européennes. Ce qui tendrait à montrer que le processus de Métropolisation et certains de ces effets comme la gentrification, plutôt inspirée par des valeurs urbanophiles, seraient en voie d'universalisation ou tout du moins en passe de devenir des référents urbains communs à l'échelle de la planète.

iii. L'urbanisme durable : le paradoxe d'une ville verte et dense

Depuis les années 1970, on voit naitre des critiques très fortes du modèle moderniste et fonctionnaliste, accusé notamment de déshumaniser la ville et d'en perdre l'âme en niant toute forme d'historicité de celle-ci (Jacobs, 1961, Mumford, 1971). Ces critiques amènent notamment à réfléchir en de nouveaux termes au concept de rue, très critiqué par le mouvement moderniste. C'est le cas chez Jane Jacobs qui dans ses travaux remet la rue au centre de ses préoccupations (1961). Ces logiques vont être ensuite reprises et accentuées par l'idée de ville durable, accompagnant les logiques de développement durable qui vont émerger à partir des années 1980 et qui dominent aujourd'hui dans le champ de l'urbanisme. Les idées de mixité sociale, de redensification des centres, avec parfois les effets pervers entraînés par la gentrification, sont au cœur de ces processus profondément urbanophiles. Dans ce modèle, la ville est le lieu de rencontre de l'altérité, le lieu des évènements qui marquent de plus en plus les temporalités urbaines. Il s'agit dès lors de recréer une nouvelle urbanité basée sur le vivre ensemble, sur une nouvelle place accordée à la nature et à l'environnement ainsi que sur une mixité érigée en doctrine. Certaines opérations d'urbanisme sont particulièrement caractéristiques de ces logiques contemporaines. C'est notamment le cas de certains éco-quartiers dont le modèle est fortement diffusé dans le champ médiatique comme dans le champ universitaire. Ainsi, de nombreuses études récentes sont consacrées à ces quartiers, nouveaux symboles d'une urbanité retrouvée après la parenthèse moderniste (Manola, 2012, Valegeas, 2014, etc.). BedZED à Londres, le quartier Vauban à Fribourg, BO01 à Malmö ou le quartier Eva Lanxmeer à Culemborg sont aujourd'hui autant de modèles d'aménagement urbain que toutes les grandes villes d'Europe et du monde tentent de reproduire dans une logique de quasi-mimétisme. Une autre idée forte de cette nouvelle urbanophilie est liée au concept de « ville compacte » souvent énoncée dans le cadre du développement durable et associé aux principes de densité et de mixité (Bochet, Lévy, in Salomon Cavin, Marchand, 2010, p.269). Il s'agit de recréer, et c'est un terme très valorisé dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, des « villages urbains » au sein des grandes villes. Le paradoxe de ces « villages urbains » est intéressant à relever ici. Il s'agit en effet de recréer des caractéristiques villageoises,

interconnaissance, proximité des circuits de consommation etc., au sein même de grandes villes qui, précisément, sont *a priori* dénuées de ces caractéristiques (Marius-Gnanou, Moriconi-Ebrard, 2007).

Cet urbanisme durable, *a priori* urbanophile, est aujourd'hui en passe de devenir une véritable norme en termes d'aménagement urbain. Le Grenelle de l'environnement en France en 2007, le « plan d'action ville durable » en 2008, ou le lancement depuis de différents labels[54] sont des bons exemples de l'aspect normatif sur lequel peut déboucher le développement durable, même si cette rencontre a eu le mérite de poser de nouvelles références en matière d'urbanisme. Au-delà de pures questions d'urbanisme, ce modèle de l'urbanisme durable redonne aussi une nouvelle place valorisante aux mobilités douces et notamment à la marche. Là où le piéton était peu pris en compte, voire relativement marginalisé dans la ville moderniste, il occupe une place essentielle dans la ville durable. La Charte d'Aalborg, signée en 1994, illustre ce retournement de la figure du piéton en termes d'images.

« *Nous, villes, nous efforcerons d'améliorer notre accessibilité et de maintenir le bien-être social et les modes de vie urbains tout en diminuant le besoin de mobilité. Nous pensons qu'il est indispensable de réduire la mobilité forcée et l'usage inutile des véhicules motorisés. Nous donnerons la priorité aux moyens de transport respectueux de l'environnement (notamment la marche, le vélo et les transports publics) et placerons au centre de nos efforts de planification l'association de ces différents moyens de transport. Les véhicules privés à moteur circulant en ville doivent avoir progressivement un rôle subsidiaire, à savoir faciliter l'accès aux services publics et maintenir l'activité économique des territoires urbains.* »

Charte d'Aalborg, point 1.9

Cette vision urbanophile contemporaine s'accompagne aussi d'un nouvel engouement pour les mobilités dites « douces » ou actives. A la vision du tout-voiture succède la vision du tout-vélo ou du tout-marche qui touche surtout les hyper-centres historiques des villes. Il s'agit, au sein de ces hyper-centres, de piétonniser largement l'espace public et de réfléchir, aux marges de ces espaces piétons, à des aires de rencontre au sein desquelles cohabitent voitures, vélos et piétons. De même les vélos sont séparés du reste des usagers par des infrastructures comme les pistes ou les bandes cyclables, et ce au nom de leur sécurité. Ce qui revient à recréer du zoning en termes de mobilité en séparant les différents usagers selon leur type de modes de

[54] On peut citer notamment le label « Ville durable et innovante » lancé en 2019

déplacement. On retrouve finalement là une logique de zoning que n'auraient pas renié les modernistes.

Mais cela ne nous semble pas être la seule limite de ce modèle actuel. En effet, c'est aussi un modèle urbain qui pose la mixité comme une de ses priorités, ce qui peut sembler recevable en termes d'urbanité si l'on considère que la diversité, sociale, culturelle ou générationnelle est un principe de base de l'urbanité. Néanmoins, ce concept de mixité sociale est assez critiqué (Charmes, 2009, Charmes, Bacqué, 2016) dans la mesure où il relève en bonne part de l'idéologie et qu'il est souvent un voile posé sur une réalité qui voudrait pour certains que l'espace urbain soit « sculpté par la recherche du même et la fuite de l'autre » (Donzelot, 2004). On aura l'occasion de revenir sur cette critique de la notion de mixité par la suite.

Conclusion : de l'utilité d'une approche transtemporelle de l'urbanité

Nous avons donc vu dans ce premier chapitre d'où venait la plupart des composants idéologiques et historiques qui sont à la base des modèles d'urbanité d'Amsterdam et de Johannesburg. Il ne s'agit pas pour autant d'essentialiser ces deux modèles en sous-tendant que les acteurs s'inscriraient dans une démarche consciente de mise en avant de modèle de ville spécifique. Il est peu vraisemblable que les pouvoirs publics et les promoteurs des villes d'Amérique du Nord ou d'Afrique du Sud aient volontairement et sciemment bati des villes où la combinaison densité/diversité serait faible. Néanmoins, certaines idéologies urbaines plus prégnantes dans certains contextes culturels que dans d'autres, peuvent jouer un rôle relatif sur la fabrique de la ville en elle-même et sur les représentations que les individus au sein de ce contexte culturel donné se font de la ville.

Dans les pays occidentaux, européens notamment, nous nous situons dans un contexte idéologique où le système de valeurs liées à la ville est plutôt de type urbanophile. Mais des approches urbanophobes sont aussi à l'œuvre dans nos sociétés, par exemple dans les logiques d'étalement urbain et de périurbanisation. On a pu voir d'ailleurs que la plupart des grands enjeux urbains contemporains, sur la question de la densification, de la mixité, de l'émergence et la mise en valeur des « villages urbains », de l'urbanisme durable etc., étaient le fruit d'une histoire et de constructions théoriques et concrètes héritées, complexes, et, parfois paradoxales.

La stratification de ces valeurs au cours de l'histoire a donc conduit à une réalité contemporaine complexe où les influences urbanophiles et urbanophobes peuvent coexister. L'urbanité décrite dans ces modèles, idéologies, principes d'aménagement, a aussi besoin de trouver d'autres formes d'ancrage ou d'échos, notamment du côté des habitants ou des chercheurs en études urbaines. D'où l'intérêt de se pencher sur une relativité épistémologique puis individuelle du concept d'urbanité.

Chapitre 2 – Relativité épistémologique

Si l'urbanité est ce qui définit la ville (Brunet, 1992), il faut commencer par se poser la question de savoir ce qu'on entend par ville aujourd'hui, notamment par rapports aux différentes évolutions envisagées dans le chapitre précédent. Comment est-elle définie ? Répondre à cette question nécessite de se pencher sur les grands débats scientifiques contemporains qui animent la géographie dite urbaine. En effet, aujourd'hui ce terme apparaît comme étant un concept « flou » (Bourdin, 2010), souvent utilisé mais rarement explicité malgré des tentatives pour lui redonner du sens dans les années 1990 et 2000 (Lévy, 1997, 2003, Chalas, 2001). Ainsi, l'urbanité est devenue aujourd'hui un mot valise, utilisé dans des titres de publications scientifiques sans véritables logiques réflexives sur le terme, voire même sans que celui-ci ne soit repris, ni défini dans le corps du texte par la suite (Guy, 2010, Le Caro, 2010, Daoulas, 2013, Giui, Wamberge, 2013, entre de très nombreux exemples). L'objectif est aussi ici de retracer une généalogie critique de l'utilisation du terme urbanité dans le champ des études urbaines, une manière aussi de comprendre les débats scientifiques dans lesquels s'insère ce terme aujourd'hui. L'objet de ce second chapitre est donc d'envisager la relativité du terme urbanité d'un point de vue théorique et scientifique en cherchant à faire émerger les grands cadres dans lesquels s'inscrit ce concept, en somme d'appréhender d'un point de vue épistémologique la relativité de l'urbanité. Ce qui nécessite de s'interroger à la fois sur des enjeux morphologiques, relevant de la matérialité de la ville contemporaine, de sa forme et de l'évolution récente de sa forme, et sur des enjeux sociaux, relevant de la substance de la ville et des interactions qui se jouent dans le cadre urbain.

Passé ce premier temps de généalogie critique du terme urbanité, nous interrogerons les débats théoriques que l'on retrouve aujourd'hui dans le champ scientifique des études urbaines autour des concepts d'urbanité, mais aussi de citadinité.

I. Généalogie critique : l'urbanité un concept récent

Dans un premier temps, il s'agit d'explorer les conditions d'émergence et d'utilisation de ce terme « urbanité » dans les études urbaines. Et on peut commencer par noter que ce terme d'urbanité est finalement, à l'échelle de l'histoire des villes et d'urbanisme, très récent, apparu dans les dernières décennies du XXe siècle. Après avoir fait l'histoire des valeurs urbaines portées par des sociétés dans un premier chapitre, c'est la généalogie du terme urbanité qui est exposée ici dans cette partie.

1. Un concept récent devenu banal

i. Un concept discuté

Aborder le terme d'urbanité par le biais d'une généalogie critique peut s'avérer utile. En effet, l'urbanité est devenue aujourd'hui à ce point polysémique qu'il est possible de lui faire dire tout ce qu'on veut ou presque. Devenu un outil de langage comme d'autres mots devenus des mots valises en géographie[55], elle ne gagne à ce titre que peu de chose à être définie une fois pour toute. Or, un concept, s'il n'est pas clairement défini, peut difficilement être le point de départ de travaux scientifiques. En effet, interroger un concept dont la base n'est pas partagée *a minima* par tous ne pourrait que conduire à de vaines querelles, non dénuées d'intérêt scientifique on y reviendra, mais peu productives d'un point de vue opérationnel. Deux solutions peuvent tout de même s'offrir à nous pour dépasser cet écueil majeur:

- faire de l'urbanité un concept clairement défini, inséré dans une problématique solide, c'est le cas de travaux de Levy et Lussault par exemple (Levy 1997, Levy, Lussault, 2003).
- et/ou faire la généalogie critique de ce terme et se poser la question de son émergence et de son développement dans le champ des sciences humaines et sociales. En somme, il s'agirait de se livrer à une entreprise de déconstruction du terme, à la condition de proposer ensuite une reconstruction.

Pour ce qui est de faire de ce terme un concept fort inséré dans une problématique, ce sont des tentatives qui ont déjà été menées en géographie, notamment par exemple dans les travaux de

[55] Comme le terme de mixité, ou le terme de développement durable par exemple.

Jacques Levy (1993, 1997, 2003). Il s'agit, dans une logique de mesure de la ville et de ce qui la caractérise, de trouver des indicateurs et de réfléchir à des gradients d'urbanité qui permettraient de caractériser certaines configurations urbaines, on y reviendra. Mais ce type de tentatives se heurte à un écueil généré par les réticences d'autres acteurs sur la notion d'urbanité, notamment sur son caractère mesurable. En effet, de telles tentatives sont discutées et critiquées par les acteurs qui peuvent ne pas se reconnaître dans la définition apportée par Jacques Levy de la notion d'urbanité. Si l'on en revient à la définition duale de l'urbanité, à la fois manière de caractériser des espaces urbains, et rapports interactionnels des individus dans un espace urbain, on note que Jacques Lévy est plus proche de la première définition. Pour un auteur s'inscrivant plutôt dans une définition interactionnelle de l'urbanité, la possibilité de la mesurer sera évidemment perçue comme vaine. Et ces querelles de sens sur le terme d'urbanité, qui n'est pas clairement définie, peuvent être sans fin. Elles vont ainsi porter ombrage à la problématique dans laquelle l'urbanité était mobilisée (à savoir la question de la mesure de la ville), qui, elle, était constructive et avait un caractère opératoire.

Si l'on considère ces réflexions, on se retrouve dans une forme d'impasse théorique. Dans ce cas, le terme d'urbanité semble « perdu » pour les sciences humaines et sociales dans la mesure où il se retrouverait prisonnier de controverses scientifiques clivantes où l'urbanité n'est plus au cœur de la controverse mais devient une forme de « victime collatérale »[56]. C'est un point de vue que l'on peut juger radical mais qui a le mérite de poser des questions pertinentes à notre sens sur le terme d'urbanité et sur son utilisation actuelle.

Penser une généalogie critique de l'urbanité s'inscrit aussi dans la suite logique de la première partie de ce travail en proposant un passage par une dimension temporelle pour saisir la relativité du terme d'urbanité non plus en fonction des valeurs idéologiques qui y sont accolées mais en fonction de son utilisation dans un cadre scientifique.

ii. Emergence du terme urbanité dans le champ des sciences sociales

S'il est très difficile d'identifier l'initiateur du mot urbanité, il est en revanche intéressant de se pencher sur le contexte d'émergence de ce mot dans les champs des sciences sociales. On constate tout d'abord que c'est un terme ancien, mais qui est très peu utilisé par les géographes urbains et les urbanistes avant la fin des années 1970. On ne trouve pas trace de ce terme chez les sociologues de l'école de Chicago et leurs disciples, ni chez les précurseurs français de la

[56] Voir notamment les débats sur les gradients d'urbanité utilisés par Lévy pour expliquer le vote politique et les débats que cela a pu engendrer, que l'on abordera largement plus tard (Lévy, 2013 vs Charmes, Launay, Veermersch 2013).

géographie urbaine ou sociale (pas chez Pierre George, 1961, ni chez Renée Rochefort, 1961). Néanmoins, l'école de Chicago, à travers notamment le concept de mentalités urbaines et les travaux de Park (1925) et de Wirth (1938) inspirés des travaux de Simmel, développe déjà des réflexions sur les rapports des individus à la ville. Ces travaux précurseurs insistent sur une manière d'être au monde des individus spécifiques au cadre urbain, caractérisée par une forme de distance, « *une qualité de l'Homme urbain d'affabilité naturelle et d'usage du monde enveloppant ses contacts avec les inconnus* » (Beuscart, Peerbaye, 2003). Le terme d'urbanité n'est pas utilisé en tant que tel dans les travaux de l'Ecole de Chicago. Si Isaac Joseph traduisait le « *urbanism as a way of life* » de Louis Wirth (1938) par « l'urbanité comme mode de vie »[57], le texte originel spécifie bien « *urbanism* » et non « *urbanity* ». Néanmoins, on retrouve dans ces travaux précurseurs les grandes idées qui aboutiront à la définition de l'urbanité comme une somme d'interactions.

Du côté des architectes, Le Corbusier ne l'utilise pas non plus dans ses textes. Même du côté des sociologues de l'urbain des années 1960 et 1970, comme Henri Lefebvre, c'est un terme qui n'apparaît pas. Les idées qui sous-tendent ce terme sont, elles, présentes, notamment à travers la notion de vivre ensemble, déjà présente chez Simmel entre autres (Rémy, 1995). Il semble que le terme prenne une nouvelle dimension avec les premières traductions d'auteurs comme Jürgen Habermas et la redécouverte de Norbert Elias à la fin des années 1970, notamment grâce aux travaux de Jacques Dreyfus (1976). Finalement, l'apparition de cette notion d'urbanité va de pair avec le développement des travaux sur la notion d'espace public, qui recoupe par certains aspects des thématiques de l'urbanité. Il s'agit de réfléchir aux rapports spécifiques des individus au sein de ces espaces publics, souvent pensés dans un cadre urbain. Or, l'urbanité entendue comme une manière d'être aux autres, un savoir vivre ensemble, autant qu'une forme de distanciation polie, est un des caractères fondamentaux des espaces publics, notamment dans la mesure où c'est une des modalités fondamentales de l'anonymat. Ce terme semble apparaitre de concert avec l'essor du post-modernisme en géographie urbaine dans le monde anglo-saxon puis francophone, pensé contre le modernisme fonctionnel prôné par Le Corbusier et ses disciples[58].

[57] Voir Joseph, Isaac, 1984, « Urbanité et ethnicité », in Terrain, Anthropologie et sciences humaines, 3/1984, p.20
[58] Travaux anglo-saxons notamment (Jacobs, 1961, Mumford, 1971)

iii. La « redécouverte » de la rue

La « redécouverte de la rue » comme espace fondateur de la vie urbaine dans les années 1960 et 1970, après des décennies de négation de la rue par le courant moderniste, est un autre moment fondateur d'un retour à des problématiques prenant en compte la notion d'urbanité, même en l'absence du terme lui-même. C'est particulièrement le cas chez Henri Lefebvre (1970, et 1970). Ces réflexions émergent en réaction à la fonctionnalisation à outrance des nouveaux ensembles architecturaux hérités de la pensée de Le Corbusier, où la rue est relativement dépréciée. Dans la logique de Lefebvre, qui est aussi celle de Jane Jacobs dans *Déclin et survie des grandes villes américaines* (1961), la rue est le lieu « *où s'effectue le mouvement, le brassage sans lequel il n'y a pas de vie urbaine, mais séparation, ségrégation stipulée et fixée* » (Lefebvre, 1970, p. 29). Lefebvre s'inscrit alors en porte à faux avec l'idée développée par les modernistes et Le Corbusier, qui estimaient qu'il fallait « briser la rue-corridor » (cité par Charmes, 2006, p.5). La rue est aussi un théâtre spontané où le « je » devient spectacle et spectateur, parfois acteur. Elle est aussi au centre de ce que Michel de Certeau (1990) appelle « la ville habitée », dans la mesure où la rue est par excellence le lieu de la quotidienneté. Une quotidienneté qui est « le meilleur et le pire » pour reprendre une expression d'Henri Lefebvre (1970) mais qui est surtout le reflet fidèle de nos sociétés, de ses forces comme de ses travers, l'ordinaire de la vie quotidienne de nos sociétés. Un ordinaire dont Lefebvre défend l'extraordinaire. Pour lui, la rue, c'est le désordre. Et ce désordre « *vit. Il informe. Il surprend. D'ailleurs ce désordre construit un cadre supérieur* » (1970, p.30). La rue se répète et elle change, comme la quotidienneté et comme l'urbanité qui est aussi évolutive et jamais figée. Elle se réitère « *dans le changement incessant des gens, des aspects, des objets et des heures »* (Lefebvre, 1970, p.99). Il est à noter que ces travaux précurseurs sur la rue ont été repris et remis en perspective avec les évolutions récentes, liées notamment à la gentrification, par Eric Charmes, qui prend l'exemple de deux rues de Belleville. A travers cette étude, il cherche à considérer la rue à la fois dans ce qu'elle engendre comme interactions et dans sa forme en elle-même (Charmes, 2006). Il pose, à travers cet exemple de Belleville, la question de la mixité sociale, comme forme de diversité sociale. Cette idée de diversité, sociale notamment, est sous-jacente à celle de redécouverte de la rue dans le sens où l'entend Jane Jacobs (1961), c'est-à-dire de lieu d'expérience de l'altérité.

Dans ce cadre, si l'urbanité est le propre des sociétés urbaines, la rue, comme espace public, en constitue un champ d'étayage parfait. Dans la rue et comme dans une grande part des espaces publics, on frôle des inconnus dans une diversité presque inépuisable et qui n'engage à rien

(Lefebvre, 1970 mais aussi Goffman, 1990). Ce non engagement, cette distanciation polie, qui caractérisent aussi en propre les espaces publics urbains, sont aussi des limites de la rue. En effet, la rue est un lieu où l'on se côtoie. Dans la rue, c'est le « on » qui l'emporte ; ce « on » de l'anonymat qui fonde l'espace public et qui crée des conditions d'interaction. Et puis le cadre de la rue a été le théâtre d'un autre bouleversement, celui de la piétonisation, symbolique d'un grand nombre de villes contemporaines, où la rue devient « marchandise » (Paquot, Pumain, Kleinschmager, 2006). Ce changement de paradigme dans l'attente que la société manifeste à l'égard du piéton (du piéton flâneur au piéton consommateur) était déjà mis en évidence par Walter Benjamin dans *Paris capitale du XIXe siècle* (2009 (1939), p.16-17). Ce changement de paradigme est entré dans les mœurs au point que la rue piétonne et ses magasins sont aujourd'hui assez naturellement associés à l'idée d'urbanité. Mais cette hypothèse pose aussi la question débattue d'une urbanité des centres commerciaux de périphérie, symbole de la « ville polycentrique » et de la « ville au choix » énoncée par Chalas (2001) mais dont la fonction fondamentalement commerciale et le caractère standardisé pose question.

iv. L'émergence du terme urbanité dans le champ opérationnel

L'émergence de ce terme s'inscrit aussi dans le contexte théorique et opérationnel du *new-urbanism.* Celui-ci se développe à partir des années 60 et 70, en opposition à l'urbanisme moderne prôné notamment par Le Corbusier. En prônant la densification et en mettant au centre de ces préoccupations les notions de diversité et de mixité, le *new urbanism* cherche à créer de l'urbanité par opposition à un urbanisme moderne présenté comme déshumanisant. On retrouve aussi dans ces réflexions une nouvelle place accordée à la rue. Finalement, dans cette optique, faire de l'urbanité, c'est humaniser l'urbanisme, à la fois en laissant une place importante à l'appropriation par les individus des espaces publics créés par l'architecte urbaniste, et en réfléchissant à une nouvelle place prise par les individus dans le processus de création urbaine même[59].

Mais ce *new-urbanism* peut aussi être perçu comme un excès de nostalgie et comme une vision réactionnaire de l'urbanisme. Il met en avant, dans ses réalisations, des modèles de villes denses centrées autour de places publiques et structurées par l'idée de vivre ensemble, mais où domine souvent l'entre-soi au sein d'espaces artificialisés, pensés en dehors du monde (Ellis, 2002). De Port-Grimaud, dans le golfe de Saint-Tropez, jusqu'à Célébration en Floride (la ville Disney),

[59] Réflexions sur la participation dans le cadre des projets urbains qui naissent aussi dans les années 1970 (Bacqué, Gauthier, 2011).

on retrouve ces limites dans les réalisations phares du *new-urbanism*. Il ne s'agit pas de remettre en cause l'urbanité de ces espaces, mais l'urbanité qui y est proposée reste incomplète, contrôlée, et programmée, sans parler de l'esthétique parfois discutée de ces réalisations du *new-urbanism*, perçue comme kitsch et idéalisée. Ce courant a notamment été très puissant dans les pays anglo-saxons où il est aujourd'hui critiqué (Ellis, 2002, Winstanley, Thorns, Perkins, 2010).

Cette idée d'humanisation de l'urbanisme est aussi centrale avec l'émergence du développement durable à la fin des années 1980 et notamment après la publication du rapport Bruntland en 1987 (Emelianoff, 2007). Ainsi, l'émergence de la notion de ville durable a placé au cœur des enjeux la notion d'urbanité, notamment à travers la nouvelle place faite par l'urbanisme durable à la densité. Les logiques actuelles de participation habitante aux projets d'urbanisme, via des consultations et à travers l'émergence de la notion d'*empowerment*, participent aussi d'une certaine manière à mettre des formes d'urbanité (au sens d'interactions entre les individus) au cœur des questionnements des aménageurs.

v. Vers une « banalisation » du terme dans la littérature scientifique

Ainsi un concept à la base très théorique, mobilisé par des auteurs n'ayant pas de prétentions opérationnelles, va circuler dans les années 1990 comme un mot outil pour les aménageurs dans la mise en valeur de projet d'aménagement. De concept fort, le terme va se retrouver en partie vidé de son sens et devenir ce que l'on peut appeler une norme malléable pour les acteurs de l'aménagement. Alain Bourdin a ainsi noté un contexte qui voit le « *triomphe des concepts flous* » (2010, p.21), concepts flous, ou mous, dont l'urbanité peut faire partie à certains égards. Pour illustrer cette diffusion, relevons quelques exemples d'utilisation du terme urbanité dans le titre de publications de géographie.

Les exemples retenus sont très loin d'être exhaustifs et même circonstanciés mais ils sont, à notre sens, particulièrement révélateurs de certaines tendances plus générales[60]. A partir de thématiques très diverses, on note que le terme d'urbanité est utilisé en tant que tel soit dans le titre, soit dans le paragraphe de présentation de l'article. Partant, la notion semble *a priori* être centrale dans le développement. Or, assez rapidement la notion d'urbanité dans ces textes apparait pour le moins flou.

[60] A partir de la mise en place d'une veille scientifique sur le terme urbanité, débutée dès la première année de ce travail de recherche, on repère très rapidement que cette notion semble n'avoir absolument aucun sens précis démontrant ainsi qu'il est bien utilisé de manière flou aujourd'hui.

Ce constat d'un flou théorique autour de l'urbanité n'est pas récent. Dans l'article « Urbanité et ethnicité » d'Isaac Joseph, publié en 1984, le terme d'urbanité n'est pas véritablement défini et l'article est surtout centré sur la question de l'ethnicité dans la ville. On note aussi que ce terme d'urbanité est particulièrement récurrent dans des titres de numéro spéciaux de revues, que ce soit des revues de géographies (*Espaces et Sociétés*, 1991[61] ou 2012[62]), d'ethnologie (*Ethnologie Française*, 2015[63] ou d'histoire (*Histoire Urbaine*, 2003[64]). Dans ces différents numéros spéciaux, il n'est jamais défini pour lui-même dans l'introduction et est assimilé au terme urbain ; le terme d'urbanité sert quelque part de synonyme « scientifique » au terme d'urbain.

L'urbanité peut aussi être définie, soit de manière implicite comme s'opposant à la ruralité (Le Caro, 2010), soit à partir de la définition de l'urbain (Guy, 2010) selon trois dimensions : une dimension physique (morphologique), économique (ici en termes de concentration, de populations et d'activités dans le contexte de l'article) et politico-sociale (à travers ici la confiance entre acteurs). Un gradient d'urbanité est rapidement envisagé en fonction de l'unique critère de densité, ce dernier étant le seul vraiment envisagé dans les faits. Ce qui par exemple conduit Catherine Guy à dire que, dans les cas de délinquance urbaine observée dans le périurbain « *l'urbanité seule ne suffit pas à expliquer la défiance* » (2013, p.89), l'urbanité étant seulement pensée en terme de densité de bâti et de population ici. La formule peut étonner dans la mesure où elle semble uniquement reliée à des questions de densité d'habitants et du bâti.

La liste des publications dont le titre contient le terme urbanité assimilé à celui de ville ou d'urbain, est très longue et difficilement épuisable[65]. A partir de ce constat, on peut formuler quelques hypothèses. Soit le terme est compris comme un mot valise et utilisé comme idée d'appel par l'éditeur pour « faire vendre », soit le terme est censé être suffisamment évocateur pour les lecteurs pour convenir qu'il ne soit jamais ni développé ni même défini dans le développement. Dans tous les cas, ces textes n'utilisent pas le terme urbanité en tant que concept mais bien en tant que notion fluctuante.

Le terme d'urbanité peut aussi être utilisé dans le cadre d'autres thématiques, dans les réflexions autour de la question de savoir si le numérique peut faire territoire par exemple (Bailleul, Bulot,

[61] Le numéro « Succès de la ville, crise de l'urbanité » de la revue *Espaces et Sociétés*, 1991
[62] Le numéro spécial « Urbanité et Tourisme » de la revue *Espaces et Sociétés*, 2012
[63] Le numéro « Propreté, saleté, urbanité » de la revue *Ethnologie française*, 2015
[64] Le numéro spécial « La ville entre Urbanité et ruralité » de la revue *Histoire Urbaine*, 2003
[65] Pouzoulet, 2003, Olivera, 2005, Bleuzen, 2007, Nahrath et Stock, 2012, Servais, 2014, etc. Dans toutes ces publications l'urbanité est considérée comme ce qui fait l'urbain et est utilisée dès lors comme synonyme d'urbain.

2015). Là aussi le terme d'urbanité est surtout utilisé comme un synonyme de faire ville ou un simple moyen de rappeler que les réflexions proposées s'inscrivent dans un cadre urbain. Un autre exemple d'utilisation du terme, dans un champ spécifique, concerne le lien qui a pu être fait entre urbanité et propreté[66] dans certains travaux. On peut penser notamment à l'ouvrage coordonné par Marion Segaud *Le propre de la ville : pratiques et symboles* (1992), dont le titre de la troisième partie est « Urbanité, civilité, propreté » (p.145) ; une partie qui s'ouvre sans introduction ni définition précise de ce qui sera appelée urbanité par la suite. A la lecture des articles liés à cette troisième partie, on constate que l'urbanité est utilisée ici dans un double sens, à la fois comme synonyme de ce qui fait la ville et à la fois au sens de civilité comme le laisse entendre le titre de la partie. L'urbanité renvoie alors aux formes de relations sociales, à une « attitude urbaine », au sens de polie et respectueuse. Mais l'urbanité est aussi perçue dans certaines publications comme synonyme d'expérience de l'altérité, d'ouverture aux autres, contribuant à l'idée qu'on s'épanouirait plus dans un cadre urbain (Abel, 2008).

A titre d'exemple, on peut développer le cas de Daoulas sur Sarajevo (2013), l'urbanité est associée à une coexistence pacifique entre cultures au sein de la ville de Sarajevo, ainsi qu'à la notion de rencontre, de fête et d'ambiance urbaine qui verrait son apogée lors de l'organisation des JO d'hiver de 1984, où les athlètes auraient été notoirement bien accueillis et où l'ambiance aurait été particulièrement chaleureuse. Elle est alors aussi un héritage historique du « *komsiluk* » yougoslave, une forme de vivre ensemble communautaire, de coexistence pacifique et de multi-culturalisme dont le symbole, dans le tissu urbain, peut-être la proximité entre lieux de cultes catholiques (la cathédrale), et lieux de cultes orthodoxes et musulmans. Ces différents lieux de cultes dialoguent alors dans l'espace sonore de la ville, dans « le tintement des cloches » pour reprendre une expression de Daoulas. Sarajevo est alors présentée en 1992 comme la ville de la mixité sociale et religieuse. Et pour l'auteur, les raisons de sa destruction seraient justement à chercher dans la dimension symbolique de mixité qu'elle revêtait auprès de groupes prônant au contraire un strict communautarisme, ici les serbes de Bosnie notamment. Des acteurs auxquels l'auteur oppose l'armée de Bosnie-Herzegovine, vue comme « *une armée de Valmy défendant l'idée d'une république multi-culturelle* » (2013, p.60). Il n'y a donc pas de hasard dans les cibles choisies par les artilleurs serbes lors du siège de 1992-1995 où ce sont les symboles de cette mixité qui sont visés, le quartier olympique, les centres culturels ou les mosquées. D'autant plus que ce siège met aussi face à face une population serbe de Bosnie vivant au sein d'espaces ruraux dans une forme d'entre soi, face à

[66] Au sens de non sale

une population urbaine bosniaque plus ouverte au multi-culturalisme. On retrouve donc dans ce siège une dimension idéologique dans la représentation de la ville et de ce qu'est la ville. Cette urbanité perdue dans le cas de Sarajevo, après « l'urbicide » du siège, est aujourd'hui utilisée comme marque d'appel dans le but de redonner à Sarajevo une image internationale, notamment via la création d'une Association pour les Forums d'Urbanisme de Sarajevo (AFUS) et l'organisation de forums mondiaux de l'urbanisme. L'ambition de l'AFUS est de faire de Sarajevo, la capitale de « l'urbanité retrouvée » au XXIe siècle.

Notons également que, dans la logique de « ré-humanisation » de la ville à l'œuvre dans l'urbanisme durable, les acteurs, notamment de l'aménagement, semblent jouer sur ce terme d'urbanité (perçu comme unanimement positif) pour attirer un certain type de populations sensibles à ces arguments de durabilité, d'humanisation de la ville et de vivre ensemble (Florida, 2004). Et en termes de dynamiques urbaines, le développement de l'idée d'urbanité dans les discours des acteurs de l'urbanisme va aussi de pair avec le processus de gentrification à l'œuvre dans les villes européennes depuis les années 1980. Cette constatation est aussi le marqueur d'un vrai processus de marchandisation de la ville, et de son vocabulaire, dans le cadre du développement du marketing territorial et urbain. Le terme d'urbanité devient dès lors aussi un enjeu idéologique, politique, voire économique et commercial pour les villes. Si le registre d'utilisation du mot urbanité est globalement un registre positif, cette notion peut aussi être associée à des champs moins positifs, notamment liés à la question du stress urbain, où la valence du terme est plutôt négative[67].

Cependant, quelques définitions de l'urbanité peuvent être tentées dans le cadre de publications affichant le terme urbanité dans le titre, sans pour autant qu'une réflexion sur ce qu'est l'urbanité soit développée dans la suite du propos. Ces définitions introductives vont souvent dans le sens d'une prise en compte d'une multiplicité de dimensions, relevant à la fois « *des formes socio-spatiales et des usages citadins divers* » (Sanchez, 2004, p.115).

Plus généralement, il est à noter que la notion d'urbanité se développe surtout dans les années 1990 et les années 2000, et paradoxalement le développement de son utilisation de manière assez floue, ou comme synonyme d'urbain, se fait dans un contexte où certains auteurs visent à lui donner du sens (Jacques Lévy notamment dans les années 1990 puis au début des années 2000). Si l'on se réfère au travail de recension des titres et des mots clés des articles parus dans *L'espace géographique* depuis 1972, entrepris par France Guerin-Pace, Thérèse Saint-Julien et

[67] Voir notamment l'ouvrage *La ville inquiète, habitat et sentiment d'insécurité*, Bernard, Yvonne et Segaud, Marion, Paris, l'Harmattan, 2004.

Anita W. Lau Bignon (2012)[68], on note que le mot clé « urbanité » est caractéristique d'articles sortis dans les années 2000-2010, période que les auteurs caractérisent comme celle du champ lexical autour des « mondes nouveaux ».

On peut finalement identifier trois manières différentes de présenter (de façon floue) le terme d'urbanité dans cette littérature scientifique :

- soit floue et utilisée comme quasi synonyme du mot « urbain », représentant à la fois une image morphologique de la ville, tout autant que certaines pratiques « connotées d'urbanité », ou encore associées à un vivre ensemble symbolisé par des évènements. C'est le biais le plus classique dans l'utilisation du terme urbanité, que l'on retrouve de manière récurrente dans la littérature scientifique contemporaine.
- soit réduite à une unique prise en compte de la densité conduisant, par exemple, à poser une urbanité faible par la seule justification du nombre d'habitants (par exemple Guy, 2010).
- soit pas du tout explicitée, considérant que l'utilisation de ce terme en lui-même suffit à sa compréhension (par exemple Wallez,et Aubré, 2005, Giui et Wambergue, 2013). C'est une façon d'envisager l'urbanité que l'on retrouve très souvent dans des publications et même dans des thèses (par exemple Hervouet, 2005).

2. Un renouveau théorique du concept d'urbanité

i. Redonner du sens à l'urbanité

Dans ce contexte où le terme d'urbanité se vide petit à petit de son sens, émergent des travaux où l'utilisation de ce terme va être centrale dans les problématiques de recherche, notamment sur la question de la mesure de la ville (Levy, 1993, 1997). Jacques Lévy est notamment parmi les premiers à développer l'acception de l'urbanité comme mesurable et quantifiable, avec des indicateurs spécifiques permettant cette quantification. L'article « Paris, l'urbain, l'urbanité » (1993) marque notamment l'émergence claire de cette nouvelle définition de l'urbanité qui vise à la doter d'une force scientifique nouvelle et opérationnelle. Ces théories sur l'urbanité vont aboutir à la constitution de modèles d'urbanité (Lévy, Lussault, 2003), définis comme résultat d'une combinaison densité/diversité. Cet objectif de faire émerger des modèles contribue à redonner du sens à un terme qui perdait petit à petit de sa substance.

[68] Travail basé sur l'analyse de 1090 articles parus dans *L'Espace Géographique* depuis la création de la revue en 1972. Les mots clés ne sont apparus qu'en 1974 dans *L'Espace Géographique*.

Ces travaux mettent aussi en avant une ambition de quantification de l'urbanité en se basant sur une grille d'indicateurs (cf. Tableau 1).

Tableau 1 : Les deux modèles d'urbanité contemporains, une proposition d'indicateurs d'urbanité (Levy, Lussault, 2003) – p.1058

	Modèle d'Amsterdam	Modèle de Johannesburg
Densité	+	-
Compacité	+	-
Interaccessibilité des lieux urbains	+	-
Présence d'espaces publics	+	-
Importance des métriques pédestres	+	-
Co-présence habitat/emploi	+	-
Diversité des activités	+	-
Mixité sociologique	+	-
Fortes polarités intra-urbaines	+	-
Productivité marchande par habitant	+	-
Auto-évaluation positive de l'ensemble des lieux urbains	+	-
Auto-visibilité et auto-identification de la société urbaine	+	-
Société politique d'échelle urbaine	+	-

Ces deux modèles présentent deux combinaisons d'indicateurs à travers une grille de lecture comparative, basée sur des critères de densité et de diversité au sens large, particulièrement heuristiques, si l'on s'inscrit dans une logique où l'urbanité est définie comme un moyen de caractériser des espaces. Cette quantification est néanmoins fortement critiquée, notamment par les chercheurs qui s'inscrivent dans une définition de l'urbanité pensée avant tout à partir des interactions. En effet, quantifier des interactions semble quasiment impossible, comment quantifier notamment la mixité sociologique, et est-ce même un bon indicateur d'urbanité ? (Charmes, 2009). Par ailleurs, raisonner selon des modèles d'urbanité est aussi un risque de classer des espaces et de les juger de manière plus ou moins positive, ce qui conduit finalement

à opérer une hiérarchisation des espaces. La controverse sur les gradients d'urbanité (Charmes, Vermeersch, Launay, 2013 face à Lévy, 2013) nait notamment de cette question de la hiérarchisation potentielle des espaces issus de ce modèle.

Moins polémiques, les travaux d'Yves Chalas (2000, 2001) s'inscrivent aussi dans cette logique de rechercher un sens à l'urbanité. Celle-ci y est clairement définie et identifiée et n'est pas un simple terme « d'habillage ». Il réfléchit notamment à une nouvelle série de manières de caractériser cette urbanité, distinguant, la « ville mobile », la « ville territoire », la « ville nature », la « ville polycentrique », la « ville au choix », la « ville des vides et des pleins », la « ville à temps continu »[69].

ii. S'inscrire dans une géographie critique et sociale de l'urbanité

Au vu de l'importance accordée ici à la notion de relativité et aux liens étroits unissant urbain, économie et modèle libéral aujourd'hui, par ailleurs largement discutés en sciences sociales, le champ de la géographie urbaine critique constitue un cadre de réflexion apte à comprendre la notion d'urbanité dans ses différents niveaux d'échelle. En effet, la géographie urbaine critique permet de questionner celle-ci dans le cadre de la globalisation mais plus spécifiquement de la métropolisation (définie comme mouvement de concentration des richesses, des populations et des activités dans les grandes villes). La critique du modèle dominant de métropole est très forte en géographie urbaine. Elle se fonde sur des rapports de domination entre espaces et groupes sociaux à des échelles diverses :

- à l'échelle du monde, entre espaces profitant de ces dynamiques métropolitaines et espaces subissant ces logiques métropolitaines.
- à l'échelle des continents, entre régions au cœur de ce système métropolitain et espaces périphériques.
- à l'échelle nationale, entre métropoles et espaces ruraux (c'est l'idée principale de Christophe Guilluy dans *Fractures françaises*, 2010).
- ou à l'échelle des métropoles, entre ville-centre et espaces périurbains et de banlieues notamment.

Le processus de métropolisation ne profite pas à tous au sein de ces villes. Et les jeux d'acteurs aujourd'hui, au sein des métropoles, sont envisagés à partir des rapports de domination entre ceux qui ont le pouvoir au sein de la fabrique de la ville, ceux qui se situent au niveau de la

[69] Nous y reviendrons plus tard dans ce chapitre.

« Ville Panorama » pour reprendre de Certeau (1990), et ceux qui se situent au niveau de la « Ville Habitée », les habitants, qui peuvent subir les volontés planificatrices des premiers. La manière de voir et de penser ce qui fait la ville, et donc l'urbanité, va être très différente pour les uns et pour les autres dans la mesure où la ville n'est pas vécue de la même manière par tous. Cette pensée urbaine critique est aussi héritée des courants de la sociologie urbaine des années 1970, notamment des courants lefebvriens et marxistes, qui pensaient l'urbain à partir de relations dissymétriques entre puissants et dominés, exploitants et exploités (Le Breton, 2012, p.9). Ces sociologies urbaines, dépouillées de leur idéologies (Le Breton, 2012, p.10), sont encore particulièrement stimulantes aujourd'hui pour aborder l'urbain, notamment dans le cadre d'une approche relevant de la géographie sociale, d'où un positionnement ouvertement en phase avec une géographie sociale s'intéressant à l'étude de la dimension spatiale des rapports sociaux (Sechet, Veschambre, 2006). Ces approches critiques de l'urbain émergent depuis une quinzaine d'années dans le champ de la géographie française, suite notamment à la redécouverte des travaux de Lefebvre par la géographie depuis la fin des années 1990, et un intérêt renouvelé à la géographie radicale anglo-saxonne, notamment aux travaux de David Harvey ou de Neil Brenner (Gintrac, Giroud, 2014).

Certains auteurs anglo-saxons ont proposé des grilles de lecture de ce nouvel espace urbain complexe qui se met en place. On retiendra ici la grille matricielle de l'espace proposée par David Harvey en 2006 qui permet de positionner l'ensemble des acteurs de la ville dans leurs manières de voir et de penser ces villes contemporaines (cf. Tableau 2).

Tableau 2 : Une matrice générale des spatialités (Harvey, 2006, p.137)

	Material Space (experienced space)	**Representations of Space (conceptualized space)**	**Space of Representation (lived space)**
Absolute Space	Walls, bridges, doors, stairways, streets, buildings, cities, mountains, territorial makers, physical boundaries, gated communities etc.	Cadastral and administrative maps, landscape description, location, Newton and Descartes	Feeling of contentment around the hearth, sense of security, sense of power from ownership
Relative Space (time)	Circulation and flows of energy, water, air commodities, people information, money, capital	Thematical and topological maps, non euclidiean geometries and topology, perspectival drawings, time space compression and distanciation, Einstein and Riemann	Tension of time space compression, of speed, of motion
Relational Space (time)	Energy potentials, sounds, odors and sensations, social relations	Surrealism, existentialism, psychogeographies, cyberspace, metaphors or internalization of forces and powers, Leibniz, Whitehead, Deleuze and Benjamin	Visions, fantasies, desires, frustrations, memories, dreams, phantasms, psychic states (agoraphobia, vertigo, claustrophobia)

Ici les aménageurs, architectes et autres concepteurs de la ville se soucient avant tout de « l'espace matériel » (*Material Space*) et des « représentations de l'espace » (*Representations of Space)* et raisonnent essentiellement en pensant à « l'espace absolu » (*Absolute Space*) et « l'espace relatif » (*Relative Space*) (autant d'éléments qui constituent aussi le cœur de ce que Michel de Certeau appelle la « Ville panorama »). La « Ville habitée », qui est la ville vécue au jour le jour par les habitants, relève quant à elle plus de « l'espace relationnel » (*Relational Space*), plus difficile à conceptualiser et concevoir pour les aménageurs. Ces limites et critiques adressées au modèle normatif d'aménagement des villes contemporaines devront ici être considérées dans ce travail de recherche.

Les différents champs que couvrent aujourd'hui les questionnements autour de l'urbanité nous amènent à envisager, d'une part, la dimension collective du rapport des sociétés à la ville, et, d'autre part, cette dimension individuelle, constitutive de la « ville habitée ». Et cette dimension individuelle nécessite aussi de s'extraire de limites disciplinaires préétablies pour élargir notre champ d'investigation.

iii. Pour une (nécessaire) approche interdisciplinaire de l'urbanité

Si la question de l'urbanité s'entend au préalable comme une question de géographie urbaine, elle n'en nécessite pas moins une approche interdisciplinaire sans laquelle elle perd de son intérêt et de sa force. En effet, si l'urbanité renvoie au cadre urbain et aux processus d'aménagement, une de ces acceptions repose aussi sur les dimensions sociales, notamment les interactions entre habitants au sein de ce cadre. Et l'attention portée aux interactions nécessite de mobiliser des approches plus sociologiques, notamment urbaine. Malgré la faible utilisation du terme urbanité par les sociologues de l'urbain[70], il peut parfois renvoyer à « manières d'être ensemble en ville » (Chadoin, 2004). Et le champ des travaux en sociologie urbaine portant sur les interactions sociales, les questions de vivre ensemble, permet d'irriguer certaines questions de notre problématique. Et les réflexions relatives aux rapports interpersonnels en milieux urbains, ou plus simplement du « vivre ensemble », ne peuvent s'affranchir des questions liées au système de valeurs et à ces transformations au fil des siècles conduisant au « vivre ensemble contemporain », transformé par les nouveaux modes de communication entre individus (notamment numériques).

Ce vivre ensemble, basé sur une indifférence polie et une propension à accepter l'altérité, est le fruit d'un processus historique et d'une lente stratification. Envisager l'urbanité contemporaine ne peut donc se faire sans une réflexion d'ordre historique, que nous avons menée dans le chapitre précédent.

Le concept d'urbanité, s'il doit être déconstruit, présente aussi la particularité d'envisager le rapport à la ville de manière plus collective qu'individuelle (Levy, Lussault, 2003, Monnet, 2001). Ce serait dans ce cadre, la capacité des sociétés à vivre ensemble dans certaines conditions morphologiques, notamment basées sur l'accessibilité à des services, une certaine sécurité, une certaine propreté, etc. Bref, une vision lissée de l'espace urbain portée notamment par les acteurs de l'aménagement. Or, les rapports aux espaces de vie des individus, notamment urbains, peuvent varier en fonction de leur parcours de vie, de leur culture et de leur niveau de socialisation, de leur rapport à la densité au cours de leur parcours résidentiel ou de leur rapport personnel à l'altérité par exemple. Ainsi, s'intéresser à l'urbanité requiert aussi une approche psychologique, autorisant une entrée par l'individu, et de là, permet d'envisager le rapport à l'espace et aux modes d'habiter des individus.

[70] On ne retrouve ce terme ni chez Lefebvre (1970, 1970, 1972), ni chez Chombart de Lauwe (1952, 1965, 1982), ni chez Castells (1972, 1972), ni plus récemment chez Grafmeyer ou Authier (2011).

La ville, les rapports aux milieux urbains, la qualité de la vie urbaine, constituent des questions fondamentales de la psychologie environnementale, notamment en France. Ainsi, les travaux précurseurs de Jodelet et Milgram (1976), de Moser (1992), ou de Ramadier (1997) en psychologie sociale et surtout en psychologie environnementale, se sont penchés sur le fait urbain et notamment sur l'étude des représentations sociales liées à ce fait urbain. Parmi ces études, on peut citer celles liées au stress urbain, permettant d'étudier l'urbanité par la négative (Moser, 1992), à la question de l'urbanophilie et de l'urbanophobie (Félonneau, 2004), à la ville idéale (Félonneau et Lecigne, 2007), ou à un contexte plus général d'approches de son environnement urbain (Fleury-Bahi, 1997, Marchand, 2005, 2007, Marchand, Weiss, 2006, Depeau, Ramadier, 2011, Marchand, Depeau, Weiss, 2014). Dans la mesure où l'on a vu que les approches actuelles autour de l'urbanité étaient pour la plupart pensées selon un prisme collectif et non individuel, et que ce prisme était soumis à des très nombreuses controverses, intéressantes en elles-mêmes, mais difficiles à éclaircir, il nous semble particulièrement pertinent de déplacer le curseur sur l'individu et sur une approche de l'urbanité envisagée au prisme de la relativité individuelle. Dans un tel cadre, la psychologie environnementale offre des approches pertinentes et permet de proposer des clés de compréhension, de lecture, et d'analyse particulièrement intéressantes, que ce soit au niveau théorique ou méthodologique. A ce titre, les sciences sociales, depuis une trentaine d'années, se penchent sur ces aspects individuels, via notamment le champ de la géographie des émotions et le champ des ambiances (travaux de l'UMR Cresson par exemple[71]). Cette approche de l'urbain se fait elle-même dans un cadre très interdisciplinaire mêlant géographie, sociologie, architecture, anthropologie et psychologie sociale et environnementale. Dans ce cadre, la ville est une forme, « *un cadre bâti qui devient expérience vécue, personnelle et collective* » (Thibaud, Thomas, 2004, p.102). Et l'ambiance urbaine résulte de la rencontre d'une ville, d'un cadre bâti et d'un environnement, et de ceux qui l'habitent. De là, l'approche interdisciplinaire permet d'appréhender les rapports individuels à l'espace dans une diversité de dimensions sociales, cognitives, idéologiques et morphologiques.

Une telle approche est aujourd'hui assez classique dans le cadre de sciences sociales qui s'ouvrent largement à ces logiques interdisciplinaires à la fois par injonction et par « nécessité ». Cette ouverture à d'autres disciplines permet notamment de repenser certains objets géographiques avec un regard neuf, « déplacé » ou complémentaire. Elle contribue

[71] Thibaud & Thomas, 2004 ; Thomas, 2010 ; Thibaud 2015.

également à réinventer la géographie. Ce qui ne va pas sans une nécessaire inventivité dans l'hybridation théorique comme méthodologique (Latham, 2003).

L'urbanité, tout comme l'objet ville, nécessite donc, du fait de sa complexité, de s'inscrire dans une approche interdisciplinaire, qui seule peut permettre de réfléchir à cette question de manière « totale ». La géographie aujourd'hui, et plus spécifiquement la géographie urbaine, ne peut s'envisager sans une telle démarche. En effet, l'objet urbain est à ce point complexe et met aux prises un tel nombre de déterminants et de réalités sociales, qu'une simple approche spatiale ne peut permettre de l'embrasser dans son ensemble. Cette question de l'interdisciplinarité pose aussi la question de la pertinence du découpage en champs disciplinaires, alors que dans d'autres contextes, anglo-saxons notamment, les études urbaines sont aujourd'hui considérées comme une discipliné à part entière.

II. Urbain, urbanité, citadinité

La complexité des débats et controverses sur l'urbanité nait aussi du flou qui peut exister dans l'utilisation des termes, y compris dans le champ scientifique. C'est notamment le cas entre les termes urbain, urbanité et citadinité.

1. L'urbanité, un concept en débat

i. De l'altérité à la dimension individuelle de la ville : urbanité et citadinité

Il semble qu'une des composantes centrales de l'urbanité soit aussi une posture individuelle d'ouverture dans le rapport aux autres dans l'espace urbain, d'acceptation de la confrontation à l'altérité, notamment dans l'espace public. Cette posture renvoie au savoir vivre ensemble, à « *ces manières d'être en ville* » selon Monnet (1999, p.106, cité in Dorier-Apprill, 2001, p.95). Ce vivre ensemble rappelle également le rapport à l'autre décrit par Simmel. Pour l'auteur, l'urbanité doit être envisagée à travers la notion de rencontre et d'imprévu. L'urbanité renverrait finalement, pour reprendre une expression de Simmel citée par Beuscart et Peerbaye (2003, p.4), à des « *manières et modalités diverses de combiner distance et proximité entre hommes* ». Si l'urbanité est une manière d'être aux autres, fondée sur une « distanciation polie » au sens de Pierre Sansot (1984), qui préfigure aussi l'espace public, elle doit relever d'une posture volontaire d'ouverture de la part des individus. En effet, cette distanciation polie n'est pas

forcément une fermeture à l'autre mais au contraire la possibilité de rencontre et d'expérience de l'altérité. Cette forme d'expérience se rapprocherait des notions d'imprévu, de non programmable et de non programmé, formalisant la notion d'évènement au sens de Lefebvre. Pour ce dernier, l'évènement relève d'une situation urbaine née d'une interaction, ou d'un mode d'appropriation, inattendu ou imprévu au sein d'un espace public (Lefebvre, 1970). L'urbanité, serait aussi cette propension des individus à inventer de nouvelles formes de rapports sociaux spontanés, quitte à ce que ces évènements (si l'on pousse cette logique à son paroxysme) produisent du désordre, du non désiré (pour les pouvoirs publics ici). L'urbanité est donc aussi la capacité d'invention ou de réinvention perpétuelle du vivre ensemble. Elle n'est pas figée. Notons, au passage, que « l'évènement » tel qu'il est pensé aujourd'hui dans le cadre de l'urbanisme contemporain par les pouvoirs publics des grandes villes, notamment françaises, est très loin de cette notion d'évènement chez Lefebvre. Dans le sens défini par l'auteur, ces évènements contemporains relèvent avant tout du non évènement, car ils sont banalisés, contrôlés, et stéréotypés[72].

L'urbanité serait alors un lien opérant entre la capacité sociale des individus et la potentialité des espaces urbains en terme de liens et d'interaction sociale (Dorier-Apprill, 2001, p.81). Ce serait donc aussi un mode de territorialisation, au sens ici d'appropriation symbolique au niveau individuel (sentiment d'appartenance ou de connivence) (Monnet, 1999, in Dorier-Apprill, 2001, p.93). Cette dimension symbolique conduit alors à questionner le rapport entre urbanité et citadinité. En effet, on l'a vu, l'urbanité peut être définie de deux façons ; comme une façon de caractériser des espaces plus ou moins urbains et/ou comme des modes d'interactions entre des individus dans un environnement, quels qu'ils soient. Gervais-Lambony (in Dorier-Apprill, 2001, p.93) estime lui justement que l'urbanité relève davantage des formes urbaines, de la construction de la ville sur le temps long alors que les pratiques des habitants en milieu urbain relèveraient de la citadinité. La citadinité, serait entendue d'un point de vue plus individuel. Ce sont d'abord les pratiques mêmes des individus, et la façon dont ces pratiques permettent de s'approprier les espaces, qui sont un préalable nécessaire à un investissement des individus en tant que citoyen au sein des territoires. Ce concept n'est pas au cœur de notre réflexion ici, mais il semble nécessaire de clarifier dès à présent notre position vis-à-vis de ce terme. Pour Michel Lussault, la citadinité est définie comme « *la dimension actorielle de l'urbanité* » (Lussault, 2003, p.160). Cette dernière relèverait donc plus du collectif. Elle constitue *« un ensemble* –

[72] L'exemple des festivals et autres manifestations « évènementielles » dans les grandes villes françaises, quasi hebdomadaires aujourd'hui, sont un bon exemple de cette banalisation de l'évènement.

très complexe et évolutif – de représentations nourrissant des pratiques spatiales, celles-ci en retour, par réflexivité, contribuant à modifier celles-là » (Lussault, 2003, p.160). Il s'agit d'une compétence propre à chaque acteur, qui possède une citadinité protéiforme « *qu'il investit dans chaque action urbaine* », d'où une difficulté à créer des grilles de lecture fiables de cette citadinité.

La notion de citadinité est particulièrement utilisée dans le cadre de l'étude des villes arabes, villes qui évoluent très vite aujourd'hui. Elle contribue à étudier la qualité des espaces publics mais aussi les évolutions rapides des pratiques et des représentations des individus au sein de ces villes (Berry-Chikhaoui, 2000, Coignet, 2008, Stadnicki et Touber, 2008).

Contrairement à la notion d'urbanité, qui peut se penser en termes de gradients et d'indicateurs, il est beaucoup plus difficile de donner une clé de lecture simple de la citadinité.

ii. Appréhender l'opérationnalisation de l'urbanité

L'urbanité reste un concept fort dès lors qu'il est utilisé à des fins opératoires. Ainsi, les réflexions menées par Jacques Lévy et Michel Lussault, qui envisagent de distinguer urbanité *a priori* et *a posteriori,* visent finalement à concevoir des outils de « mesure » suffisamment sensibles pour permettre de comparer certaines villes du monde, malgré les différences culturelles entre les espaces urbains interrogés. C'est notamment dans cette logique qu'ont été conceptualisés les modèles de Johannesburg et d'Amsterdam, comme deux modèles d'urbanité possibles, à certains égards antagonistes, et qui pourraient se décliner en fonction des contextes locaux (Levy, 2003, pp.952-956). L'un, Johannesburg, serait typique de villes où l'urbanité *a posteriori*[73] est relativement faible ; c'est, pour caricaturer, le modèle des villes nord-américaines et des villes africaines. L'autre, Amsterdam, serait typique de villes où l'urbanité est plus forte ; c'est plutôt le modèle des villes européennes et est-asiatiques notamment. Dans cette optique, la gamme de mesure de l'urbanité contribue à caractériser des espaces urbains dans une logique « objectiviste ». L'idée de Lévy et Lussault est de donner une grille de compréhension de l'urbanité qui soit valide, réutilisable et reconnue par tous, l'urbanité *a priori* faisant ici office d'urbanité universelle, non discutable, mais vérifiable toutefois par l'urbanité *a posteriori*.

Dans cette logique de mesure de l'urbanité, Levy crée aussi la notion de gradient d'urbanité. Cette notion résulterait d'une combinaison densité/diversité plus ou moins forte et permet

[73] Urbanité *a priori* et *a posteriori* définies en introduction.

d'intégrer les espaces périurbains à ces logiques d'urbanité. Mais ces gradients ne sont pas uniquement envisagés de manière systématique dans la mesure où, avec l'émergence de la ville polycentrique (Chalas, 2000), des centralités extérieures aux centres historiques et aux centres géométriques émergent et reconfigurent l'urbanité traditionnellement centrée sur ces espaces.
L'appréhension de l'urbanité nécessite de penser des principes pour la mesurer. C'est précisément ce que propose Lévy (1997) à l'aide de sept principes :

- Réfléchir en fonction d'un couple densité/mixité.
- Distinguer urbanité *a priori* et *a posteriori*.
- Distinguer urbanité absolue et urbanité relative.
- Mesurer l'urbanité en tous points, c'est-à-dire ne pas présupposer d'un périmètre de ce qu'est la ville et de ce qu'est le périurbain.
- Prendre en compte les différentes métriques qui animent la ville : pédestre, automobile etc.
- Ne pas négliger de prendre en compte les réseaux qui structurent la ville dans un monde de mobilité généralisée.
- Et enfin chercher des indicateurs simples.

Mais ces logiques de gradients et d'indicateurs posent aussi un certain nombre de limites. En effet, la notion de gradient d'urbanité nécessite de prendre en compte de très nombreux facteurs, en terme de représentation de la ville, de parcours de vie, de pratiques quotidiennes ou de motivations résidentielles. Et c'est une difficulté majeure lorsque l'on questionne la notion d'urbanité. S'interroger sur une urbanité *a priori*, c'est se placer du côté de la « ville panorama » de de Certeau et refuser de prendre en compte les pratiques individuelles et surtout les représentations individuelles. Ces dernières sont en effet très difficiles à mesurer, y compris dans le cadre de l'appréhension d'une urbanité relative. On pourrait essayer de contourner cet écueil par une entrée par la citadinité, mais ce concept semble difficile à quantifier.

iii. De nouvelles urbanités

Dans un monde où l'urbain tend à être généralisé mais aussi fragmenté, où l'on constate l'émergence de nouvelles formes urbaines, on peut s'interroger sur ces nouvelles formes d'urbanités qui renouvellent la vision classique du terme. C'est notamment l'exemple de la question périurbaine. Le périurbain prend de plus en plus de place dans les pays occidentaux en terme de populations concernées par le phénomène et il modifie en profondeur l'environnement urbain classique, opposant fortes densités de la ville-centre aux faibles densités de la campagne

environnante. Pour prendre le seul exemple français, le périurbain représenterait en 2011 près de 20 000 communes pour une population de près de 16 millions d'habitants (chiffres de Eric Charmes, 2011, pp. 1-2). Ces chiffres sont issus d'une catégorisation Insee assez réductrice dans sa définition du périurbain. Pour l'Insee, le périurbain se définit sur deux critères fondamentaux : un critère paysager et un critère fonctionnel. Il faut tout d'abord, pour qu'une commune soit périurbaine, qu'il y ait une coupure paysagère d'au moins 200 mètres non bâtis entre le pôle urbain composé d'une ville-centre et des communes de banlieues et ces communes dites périurbaines. Il faut ensuite, au niveau fonctionnel, que 40% au moins de la population active d'une commune travaille dans le pôle urbain pour qu'une commune soit dite périurbaine. Dans un contexte de dilatation des distances entre le lieu de travail et le lieu de résidence, on voit que cette définition et ce seuil de 40% peut avoir des limites. Mais cette catégorisation de l'Insee, même limitée, offre l'intérêt de proposer une définition cadrée du périurbain.

Si cette réalité est déjà intégrée à la question des gradients d'urbanité de Jacques Levy, certains auteurs, comme Laurent Cailly (2004) ou Yannick Sencébé (2013), vont jusqu'à se poser la question du périurbain comme modèle émergent de l'urbanité, voire de l'émergence d'une « périurbanité ».

Chalas (2001) lorsqu'il envisage 7 marqueurs de l'urbanité contemporaine (la mobilité – le territoire – la nature – le polycentrisme – le choix – le vide et le temps continu) va aussi dans le sens de la réflexion sur de nouvelles formes d'urbanités émergentes. Ces 7 marqueurs aboutissent pour Chalas à faire émerger des réalités socio-spatiales nouvelles :

- la « ville mobile »,
- la « ville territoire »,
- la « ville nature »,
- la « ville polycentrique »,
- la « ville au choix »,
- la « ville des vides et des pleins »,
- la « ville à temps continu ».

Pour Chalas (2001), il faut ainsi réfléchir à la « ville mobile » et à la place que les mobilités ont aujourd'hui pris dans nos villes. Indéniablement, les mobilités structurent largement les villes contemporaines et sont à la base même de la réalité urbaine contemporaine, qui est celle des villes fragmentées, ou des villes au choix. Derrière ce concept de ville mobile, il y a aussi l'idée de la nécessité de s'interroger sur les types de métriques que l'on retrouve dans la ville. Cette

réflexion sur les métriques n'est pas nouvelle puisqu'elle avait déjà été mise en avant par Pierre George (1961) ou par Jacques Levy (1997). Qu'elles soient pédestres, cyclistes ou automobiles, ces métriques, et les pratiques qu'elles mettent en jeu, n'offrent pas les mêmes conditions de représentation de la ville ni les mêmes façons de vivre ces villes. Ainsi ces métriques, et ce qu'elles permettent en termes d'interactions, produisent des ambiances différentes, à la fois pour les individus qui les pratiquent et pour les espaces qui les portent. Et se poser la question des métriques amène à penser la question de l'accessibilité, qui est aujourd'hui particulièrement centrale dans nos sociétés mobiles (Rifkin, 2000). Au sein de nos sociétés contemporaines, la maîtrise de ces mobilités est même devenue un véritable marqueur de classe particulièrement discriminant, c'est l'idée essentielle de la théorie des classes mobiles (Ollivro, 2000).

Mais la notion de ville mobile invite aussi à interroger le rôle des outils numériques et objets connectés dans l'urbanité contemporaine. Si ces technologies peuvent créer du lien social, de l'imprévu, de l'évènement au sens de Lefebvre (1970), et de l'espace public virtuel, peut-on pour autant parler d'urbanité virtuelle ? Sans doute que non dans la mesure où cette urbanité n'est plus alors matérielle et où l'urbanité doit rester non artificielle. Néanmoins, l'urbanité pourrait être sous-tendue par le virtuel. Et on peut aussi interroger ce que la ville digitale fait à l'urbanité. C'est d'ailleurs le sens des réflexions d'Hélène Bailleul et de Thierry Bulot (2015).

La « ville territoire » invite à réfléchir au fait, qu'à l'heure de la mobilité généralisée, les territoires de vie des urbains sont aujourd'hui particulièrement plus étendus qu'ils ne l'ont jamais été, notamment dans le cadre de la Métapolis (Ascher, 1995) et d'un urbain généralisé ou fragmenté aujourd'hui. Il semble donc, pour envisager l'urbanité aujourd'hui, nécessaire de prendre en compte une multitude d'échelles, allant du très proche (la « proxémie » de Hall, 1978), au plus lointain, qui peut être très lointain. Ainsi, pour un navetteur effectuant le trajet le Mans-Paris, la gare Montparnasse fait partie intégrante de la vie quotidienne et est devenue une composante comme une autre de son espace vécu au quotidien.

En outre, la « ville nature » envisage de prendre en compte dans l'urbanité contemporaine, non la simple place qu'a la nature dans la ville mais aussi la capacité de la nature à faire la ville, notamment à travers certains mouvements de ruralisation de la ville (Mathieu, 2017). Car, dans le cadre d'un monde où l'urbanité serait diffuse et partout présente, englobant donc la ruralité, cette dernière peut aussi produire de nouvelles formes d'urbanité. C'est l'exemple de la diffusion de l'agriculture urbaine entre autres (Ba et Aubry, 2011). Ces réflexions sur une urbanité des espaces ouverts et naturels renversent la vision traditionnelle d'une urbanité pensée dans un cadre densément bâti et invitent à réfléchir sur des lieux qui pourraient être « urbains »,

au sens de provoquant des conditions de réalisation de formes d'interactions sans pour cela être densément bâtis (Banzo, 2009).

Pour ce qui concerne la « ville polycentrique », on se situe dans une optique plus classique d'émergence de centralités périphériques qui peuvent prendre le pas dans les pratiques quotidiennes des urbains sur les centralités traditionnelles, notamment le centre-ville. C'est l'exemple de certains grands centres commerciaux de périphérie ou de certains cinémas multiplexes. Un exemple type pour le cas français étant la création de centralités périphériques autour de grands pôles d'échange, notamment des gares, processus que l'on retrouve souvent avec l'arrivée d'une ligne à grande vitesse au sein des métropoles françaises[74].

Pour Chalas (2001), l'urbanité contemporaine serait aussi caractérisée par ce qu'il appelle la « ville au choix », que l'on peut assimiler à la ville à la carte et qui rejoint l'idée d'une fragmentation des espaces de vie des individus, plus seulement à l'échelle de la ville constituée, mais de l'agglomération, voire des espaces de vie plus lointains des individus. On passerait ainsi d'une dialectique logement/quartier à une dialectique logement/agglomération en termes d'espaces vécus pour les urbains contemporains. Ce qui change aussi la manière de voir l'urbanité, qui a longtemps été associée à l'idée de centralité.

En outre, dans la prise en compte de la morphologie urbaine, Chalas (2001) note qu'il ne faut pas uniquement se pencher sur les pleins (au sens d'espaces bâtis). Les vides et l'usage qui en est fait, la place qu'ils ont dans la ville, font aussi urbanité et doivent être interrogés. Ce sont des espaces qui laissent une large part à l'appropriation par les habitants, avec ce que cela peut entrainer d'imprévu.

Enfin, il semble primordial pour Chalas, d'introduire aussi une dimension temporelle dans l'étude de l'urbanité. En effet, aujourd'hui les villes tendent à vivre en continu, 24h/24 pour reprendre une expression de Luc Gwiazdinski (2003), tout spécialement les très grandes villes. Cette nouvelle donne temporelle implique autant d'urbanités différentes en fonction des temporalités urbaines, qu'elles soient par exemple diurnes ou nocturnes.

Ces réflexions de Chalas (2001) ont le mérite de poser de nouvelles questions et de nouvelles manières de réfléchir à l'urbanité, en sortant d'un cadre traditionnel basé sur une centralité unique et sur un espace défini et dense. Les dialectiques classiques centre/périphérie – continuité/discontinuité – mixité/ségrégation – plein/vide cèdent dès lors le pas à la ville paradoxale du tout à la fois, à la ville « sans lieu ni borne » à l'urbanité plurielle et insaisissable.

[74] La création du quartier autour de la Part Dieu à Lyon dans les années 1970 et 1980, le quartier Eura Lille dans les années 1990, le quartier Euro Rennes aujourd'hui.

iv. Une urbanité polysémique et polymorphe

Derrière le terme d'urbanité se cache donc une multiplicité de sens qui peut, à terme, nuire à la force de l'urbanité en tant que concept et l'affaiblir, même si certains auteurs se sont penchés sur la manière de redonner un sens fort à l'urbanité en l'insérant au cœur de leur problématique, Chalas et Lévy notamment.

Mais l'urbanité, en plus d'être polysémique tend aujourd'hui à être polymorphe au sens où elle peut s'incarner dans des lieux très divers en fonction du sens qui lui est donné, d'où l'importance de la notion de relativité dans notre manière de l'investiguer. Ce caractère polymorphe de l'urbanité était déjà mis en avant par Kévin Lynch dans les années 1960 avec son concept de « points structurants ». Des points structurants qui pouvaient être de nature très diverses. Mais, de manière « traditionnelle », si l'on entend l'urbanité comme manière d'être ensemble en ville, le lieu par excellence de réalisation de cette urbanité est l'espace public, envisagé dans le sens d'Isaac Joseph, comme lieu essentiel de la coexistence réglée des différences (1984).

L'urbanité est aussi rattachée à la notion de centralité urbaine, qui peut s'incarner dans une place centrale ou dans la figure classique de la rue de l'hyper-centre ou du centre historique dans les villes européennes. La centralité, c'est « *ce qui est au centre, ou ce qui est un centre* » (Brunet, 1992, p.95) et ce qui est au centre est souvent associé aux notions de densité, les centres anciens des villes européennes étant par essence caractérisés par une forte densité du bâti et une forte diversité. Ces derniers sont également historiquement marqués par une expérience de l'altérité et une tradition forte de l'échange (Brunet, 1992, p.95). De la même manière, la place du marché peut être envisagée comme une figure symbolique de l'urbanité (De la Pradelle, 1995). Le marché fait ville car il rassemble une forte densité de population, donc une densité issue de milieux différents, une diversité, sur un espace public souvent assez central, au moins symboliquement. Pour Lussault, le centre urbain est « *un géotype urbain caractérisé par l'association maximale de la densité et de la diversité des relations sociales* » (2003, p.144). Cette logique classique est notamment à la base de la théorie dite des gradients d'urbanité qui se posent comme décroissants à mesure que l'on s'éloigne de ce centre urbain. Cette théorie des gradients se fonde sur une série de géotypes définis qui discriminent à la fois de façon absolue et de façon relative des « sous » espaces urbains. La série commence pour Lussault « *par le géotype central (qui n'est pas nécessairement en position de centre géographique) qui possède l'urbanité la plus importante. Cette importance donnée à la centralité résulte du constat empirique du caractère fondamental de sa structuration au sein de toutes les*

organisations spatiales. La suite de géotypes généraux court jusqu'au non-urbain et couvre la quasi-totalité des états urbains observables » (Lussault, 2003, p.967). On peut noter que le caractère fondamental de ce géotype central peut largement être nuancé, notamment dans la hiérarchie qu'il induit entre espaces (exemple de la Défense qui est une centralité mais périphérique).

Mais la recherche actuelle en études urbaines (Cailly, 2004, Brès, 2006, Charmes, Veermersch, Launay, 2013) tend aussi à s'intéresser à de nouveaux lieux d'émergence de l'urbanité, dans le cadre d'un urbain aujourd'hui dit « généralisé ». En partant de ce postulat, on retient aussi implicitement que l'urbanité est aujourd'hui généralisée et plus uniquement limitée aux villes et à ces centres urbains précédemment évoqués. Ainsi, urbanité et centralité ne seraient plus autant corrélées qu'elles ont pu l'être historiquement. Chalas, autour de la notion de « ville polycentrique » et à la « carte » (2001), défend cette idée de l'émergence de nouvelles centralités périphériques qui peuvent être autant de nouveaux lieux d'urbanité. C'est notamment l'exemple controversé des centres commerciaux. Dans la ville à la carte, les habitants de ces nouvelles aires urbaines peuvent ne plus fréquenter la centralité historique qu'à de très rares occasions, vivant entre périphéries urbaines à la fois pour le travail, les loisirs et les sociabilités. Cette périphérisation serait un des éléments centraux de cette nouvelle urbanité, marquée par l'émergence de nouveaux lieux (d'urbanité), ceux des nouveaux lieux de mobilités alternatives. Ces derniers ont particulièrement été travaillés par Antoine Brès qui s'est attaché à démontrer que ces nouveaux lieux de mobilités alternatives avaient un intérêt dans la mesure où ils naissaient souvent de manière informelle avant d'être institutionnalisés. C'est l'exemple des points de covoiturage (Brès, 2006). Cette institutionnalisation peut aussi donner lieu à l'émergence de services ou de commerces à proximité de ces espaces, par exemple une boulangerie, ou un commerce ambulant de pizzas, qui sont autant d'urbanités opportunistes et temporaires pouvant émerger en un lieu donné. Ainsi, émergent des lieux d'urbanité potentiels où des personnes diverses peuvent se rencontrer, créant des moments où la densité devient temporaire. Si l'urbanité qui émerge ici est alors temporaire, elle n'en demeure pas moins intéressante à interroger.

De même l'urbanité est traditionnellement associée à des espaces publics, par exemple la place ou la rue, qui sont des géotypes de l'urbanité. Mais par extension, cette idée s'applique aussi aux espaces de promenades urbaines publiques, très symboliques. On peut retenir l'exemple des « ramblas » espagnoles évoquées par Rieucau (2013), promenades urbaines qui deviennent des symboles de l'urbanité des villes espagnoles. C'est dans ces espaces que s'exerce le vivre

ensemble. D'ailleurs, l'espace public se caractérise fondamentalement par l'anonymat et par une forme d'indifférence polie qui va de pair (Simmel, 1913, Tonnelat, 2016). Tout endroit où l'on peut frôler un inconnu dans une forme d'indifférence polie, et faire l'expérience de l'altérité peut potentiellement être un lieu d'urbanité. En ce sens, des espaces semi-publics comme un café, une gare, ou un centre commercial, peuvent aussi être des lieux d'urbanité.

On peut aussi évoquer l'exemple des modes de transport, qui deviennent de plus en plus des lieux de vie à part entière. C'est ce que montre Lanéelle (2004) avec l'usage des TGV ou encore Cailly (2006) qui parle d'une « flurbanité » où les modes de transports, loin d'être une forme de « non-lieu » (Augé, 1992), s'apparentent à une forme à part de vie collective où la socialisation devient forte. A l'intersection des travaux de Cailly et de Brès, on peut aussi citer les travaux de Hervouet (2005) qui s'attachent spécifiquement aux mobilités dans le périurbain pour faire émerger de nouveaux lieux d'urbanité, au centre d'un nouveau système urbain, et d'une « *urbanité périurbaine qui serait le pendant géographique et social de la citadinité de la ville dense* » (2005, p.416). Si les termes employés ici d'urbanité et de citadinité sont à prendre avec précaution (le terme d'urbanité en lui-même n'est ni défini ni interrogé en introduction) ces réflexions vont dans le sens d'une urbanité qui prendrait aujourd'hui des formes différentes selon les lieux investigués. Ainsi, si l'on estime que tout théâtre social peut être lieu d'urbanité, on peut aller jusqu'à considérer des lieux comme la plage, pourtant en elle-même peu densément bâtie, comme un lieu d'urbanité potentiel, avec ses codes propres. C'est notamment l'idée défendue par Rieucau (2009). De la même manière, une enceinte sportive, un stade de foot lors d'un match par exemple, peut devenir un haut lieu d'une urbanité toute temporaire (Bing, 2013), une fois le match fini le stade se vide et perd toute urbanité jusqu'au match suivant. Mais on voit aussi où de telles réflexions peuvent nous mener. Tout ou presque devient alors urbanité dès l'instant qu'il y a interaction ou pratiques de sociabilité sur un espace.

Si ce caractère polymorphe est donc essentiel à la compréhension de l'urbanité participant à en faire un concept plus fourre-tout que flou, il semble nécessaire de l'entendre de façon plus nuancée et d'imaginer des formes différenciées qui seraient alors le produit ou le résultat d'un vécu individuel ou, dit autrement, reposerait sur un sentiment (d'urbanité).

2. Les gradients d'urbanité, principe et controverses

i. Un gradient d'urbanité variable selon les modes d'habiter ? Un gradient morphologique à repenser

De la logique de « mesurer l'urbanité en tout point » pensée par Jacques Levy (1997), on peut retenir qu'il est nécessaire pour envisager l'urbanité d'aller au-delà de la configuration standard entre centre et périphérie selon une logique auréolaire. Les réalités actuelles échappent en effet de plus en plus à ce schéma basique, notamment par la recréation de centralité en périphérie des villes. Ce qui fait dire à Jacques Levy que la forme spatiale de la ville, la « forme urbaine » avec ses discontinuités et ses gradients, doit être non le point de départ mais le point d'arrivée de la recherche (1997). C'est la recherche qui doit identifier les gradients d'urbanité des villes d'aujourd'hui. Il faut préciser que les gradients d'urbanité, tels qu'ils sont envisagés par Jacques Lévy, sont des opérateurs sans valeurs hiérarchiques. Ils permettent une lecture de l'urbain non basée sur une continuité linéaire qui irait du centre-ville au rural, et de mettre en avant des espaces possiblement morphologiquement périphériques mais avec des caractéristiques et des ambiances urbaines résultant d'une combinaison densité/diversité forte. Le point de départ ne doit pas restreindre les périmètres de recherche mais plutôt considérer un tout urbain, au sens où aujourd'hui l'urbain comme phénomène diffus semble prendre le pas sur la ville stricto sensu (Choay, 1993). Ce tout urbain nécessite de s'affranchir des limites classiques et de recomposer l'urbain par les pratiques relevées par les enquêtes.

S'affranchir des limites classiques implique de dépasser les notions administratives et statistiques de ville centre, de banlieue, de pôle urbain, de périurbain et de rural pensées par l'INSEE. Pour rappel, le pôle urbain est composé d'un ensemble de communes, la ville centre, celle qui compte le plus d'habitants, et ses banlieues. Ces banlieues sont pensées dans le cadre d'une continuité du bâti. Le périurbain lui se définit par une double dimension, paysagère et fonctionnelle (voir précédemment). L'aire urbaine est alors l'addition du pôle urbain et du périurbain. A chacun de ces niveaux statistiques correspond un niveau théorique pensé notamment par François Moriconi-Ebard (2000). La « ville politique » est la ville centre, dont le caractère central est aussi un héritage historique. « L'agglomération » est le pôle urbain pensé comme un milieu géographique aux limites morphologiques identifiables, et « l'aire métropolisée » est l'aire urbaine aux limites de plus en plus floues et indéfinies. Cette dernière catégorie rejoint l'idée de Métapolis évoquée par François Ascher (1995) et l'idée d'un urbain en voie de généralisation autant en termes de formes urbaines que de mentalités. Mais cette

délimitation avant tout institutionnelle, si elle présente l'intérêt d'être acceptée par tous les acteurs et de poser une base de réflexion, n'en semble pas moins dépassée dans nos sociétés actuelles de la « ville polycentrique » et de la « ville au choix » (Chalas, 2001).

Dans le cadre de la « ville polycentrique », marquée par l'étalement urbain, on constate notamment l'émergence de centralités jusque dans des territoires éloignés des centres villes des villes centres, lieux classiques de la centralité. C'est l'exemple de grands centres commerciaux en périphérie ou des centres tertiaires périphériques. Ces centres commerciaux sont des lieux révélateurs de pratiques de consommation et de manières d'être fortement marquées par des effets de mode qui sont aussi partie prenante de l'urbanité et des modes de vie urbains, dans la mesure où ces effets de mode sont surtout et d'abord diffusés à partir des villes, lieu où prend place la « sociabilité du nombre » (Moncomble, in Stebe, Marchal, 2009). Ces centres commerciaux de périphérie sont donc des « *lieux d'évaluation individuelle des manières d'être* » (Chalas, 2001,p.125). Dans ce cadre de la ville polycentrique, les habitants des communes périurbaines sont de moins en moins « dépendants » du pôle urbain et vivent de plus en plus de périphérie à périphérie (Marchal et Stébé, 2015). La ville centre et le pôle urbain sont ainsi de moins en moins pratiqués, et ce, même pour des activités de loisirs « traditionnelles » comme le cinéma par exemple[75]. Cette émergence de centralités périphériques remet donc en cause une approche continue de gradients d'urbanité des centres villes vers la périphérie.

Cette logique de « ville polycentrique » va de pair avec la logique de « ville au choix ». A l'heure de la mobilité généralisée, et notamment de la mobilité individuelle permise par l'automobile, l'offre urbaine accessible aux individus est démultipliée. Le choix est désormais individuel. Nous vivons dans un monde où les qualités de l'urbanité sont de plus en plus présentes, y compris au-delà de l'urbain au sens morphologique du terme. Cette ville au choix implique un nouveau rapport aux espaces de vie, ainsi qu'un nouveau rapport à certaines échelles, notamment celle du quartier. Aujourd'hui, l'espace proche au sens de vécu quotidiennement peut être lointain d'un point de vue euclidien[76]. Le point fixe des pratiques urbaines aujourd'hui, en ville centre, en banlieue, dans le périurbain, voire dans le rural, c'est le logement, et de moins en moins le quartier[77](Chalas, 2001, p.145). Ce niveau d'échelle du quartier semble perdre de son sens à l'heure de l'accessibilité généralisée, même si il conserve

[75] L'émergence et de développement des grands complexes de cinéma en périphérie est un bon exemple de la déconcentration de ces activités de loisirs traditionnellement associées à la centralité (Augros, 2013).

[76] Exemple des navetteurs chez Lanéelle, 2004

[77] Même si cette remarque est à nuancer aussi en fonction des moyens à disposition des ménages, c'est notamment ce que montre Lionel Rougé à propos des modes d'habiter périurbain différenciés des retraités, entre étirement du territoire pour les plus âgés et recentrage sur le domicile pour les plus modestes (2014).

une pertinence pour les individus (Authier, Bacqué, Guerin-Pace, 2007), notamment en termes identitaires (Guerin-Pace, 2007). Et cette échelle du quartier est aussi mise en avant dans le paradoxal concept de « village urbain » que l'urbanisme durable tend à imposer aujourd'hui. La ville au choix est donc clairement la ville de la multi-appartenance en fonction des pratiques et des modes d'habiter. Ce qui implique aussi un bouleversement de la notion d'urbanité en l'ouvrant à d'autres échelles.

Ainsi l'urbanité attesterait de cette capacité singulière - qui fut longtemps le propre des urbains et qui n'est plus systématiquement le cas aujourd'hui - *« à exercer de multiples manières d'être, à expérimenter la simultanéité des gens, des produits, des symboles, des œuvres mais aussi des mondes qui constitueraient l'univers social* » (Toussaint, in Stebe, Marchal, 2009, p.503).

ii. Vers de nouveaux gradients

De là, il paraît nécessaire de repenser l'idée de gradients d'urbanité qui iraient systématiquement en faiblissant au fur et à mesure que l'on s'éloignerait d'un centre-ville pensé comme le lieu de l'urbanité « absolue ». L'urbanité serait aujourd'hui plus diffuse, de moins en moins conditionnée par les formes urbaines et de plus en plus conditionnée par les pratiques, relevant des modes d'habiter individuels. Ainsi, les « rurbains », souvent issus des villes, s'ils rejettent l'urbanité au sens morphologique de densité et de mixité, déplacent à la campagne des pratiques et des modes d'habiter urbains. Ils restent connectés au monde via Internet, pratiquent des sports « urbains », jogging, roller… et se font livrer les journaux comme en ville (Bailly, 2009).

Le rôle d'Internet, en tant que moyen de diffusion d'un mode de vie urbain, est primordial. Grâce à Internet, on peut en effet vivre dans un espace très rural et avoir accès à un très grand nombre de services, ce qui n'était pas possible auparavant. Cette accessibilité numérique à un grand nombre de services et de produits bouleverse les manières de penser l'accessibilité aux services commerciaux de manière générale. Les habitants peuvent ainsi vivre dans l'espace physiquement clos de leur maison et dans un espace rural, tout en étant, grâce à Internet, reliés au monde et profiter de certaines offres urbaines. C'est l'exemple de Chichery, en Bourgogne, évoqué par Marchal (2009, in Stebe, Marchal, p. 401). Mais ces habitants vivant dans l'espace clos de leurs maisons sont néanmoins sans cesse projetés hors de leur maison grâce ou à cause d'Internet[78]. Ils sont physiquement présents dans des espaces où on a peu d'urbanité (au sens

[78] Voir les travaux du GIS Marsouin sur l'usage du numérique en Bretagne, et notamment de l'observatoire OMNI, Observatoire, mesure et analyse du numérique et de l'innovation.

strict de combinaison densité/diversité) mais psychologiquement absents, projetés dans des espaces virtuels à fort potentiel d'urbanité. Cette dialectique évoquée précédemment logement/monde, qui peut s'envisager en termes d'urbanité, peut être interrogée au sein de n'importe quel espace dans les pays industrialisés, urbains comme ruraux. Cette argument va dans le sens, de ceux qui défendent la thèse d'un règne de l'urbain et d'un urbain généralisé.
Le seul gradient morphologique ne peut donc plus suffire. Il faut lui ajouter un gradient plus fin qui permettrait d'envisager des spécificités liées aux pratiques de chacun. Et se pencher sur ces pratiques nécessite aussi de prendre en compte le capital économique des individus, qui influence fortement les pratiques individuelles. Les pratiques urbaines des individus, et leurs fréquences ne sont en effet pas identiques en fonction des possibilités économiques de chacun (Rougé, 2005, 2014). Dépasser ces gradients morphologiques est au cœur des travaux de Marc Dumont dans lesquels il propose non plus de parler de périurbain mais de sub-urbain (Dumont, Bossé, 2006). Le concept de sub-urbain permettrait de penser les espaces urbains périphériques et « inter-villes » en sortant de la définition du périurbain de l'Insee, définition réductrice et ne permettant pas de saisir cette réalité de manière fine et contrastée.

iii. La mixité sociale : une notion centrale mais en débat

Dans le cadre d'une définition de l'urbanité comme combinaison densité-diversité, la mixité sociale apparaît comme un élément central de diversité au même titre que la mixité générationnelle par exemple. Cette notion de mixité sociale, qui serait plus importante dans les villes, et notamment dans les grandes villes, est aujourd'hui un des enjeux de l'urbanisme. On note toutefois que cette notion de mixité est depuis longtemps questionnée dans le champ des études urbaines et que les travaux de l'école de Chicago (Park, 1925), de Jacobs (1961), de Mumford (1971), ou de Lefebvre (1970), mettaient déjà l'accent sur le caractère fondateur de la mixité pour faire « urbanité ». Dans ces différents travaux, ainsi que dans la Charte d'Aalborg, les effets de cette mixité sociale sont perçus comme normativement positifs. Ce qui se traduit aujourd'hui en France par une institutionnalisation de la mixité sociale. Cette mixité est érigée en modèle dans le cadre de l'urbanisme durable et dans les différentes lois régissant l'urbanisme aujourd'hui[79]. Mais cette notion est contestée et débattue depuis plusieurs décennies et, dès les années 1970, des voix se font entendre pour montrer comment le vœu pieux de mixité sociale n'efface pas pour autant les barrières, ni la distance que les classes

[79] Voir l'article 55 de la loi SRU de 2000 sur les 20% du parc de logements sociaux pour les communes de plus de 3500 habitants, 1500 pour l'agglomération parisienne, porté à 25% dans le cadre de la loi Duflot de 2013

sociales entretenaient entre elles (Chamboredon, Lemaire, 1970). Il ne s'agit pas ici pour nous de remettre en question les bienfaits possibles de la mixité sociale mais de critiquer le caractère normatif que cette mixité revêt aujourd'hui.

Cette notion s'invite plus récemment dans le cadre des débats sur la gentrification qui ont animé les années 2000 en France. Ce processus de remplacement des catégories « populaires » des centres villes par des catégories relevant de ce que Richard Florida appelle les « Classes Créatives » (2014) pose en effet la question du lien entre ces nouveaux arrivants, recherchant cette mixité sociale *a priori,* et les populations « populaires » vivant dans ces quartiers jusqu'ici. Dès 2010, la revue « Espaces et Sociétés » sortait un numéro interrogeant les « paradoxes » de la mixité sociale (Blanc, Bidou-Zachariasen, 2010). L'exemple parisien a notamment été largement étudié, entre tenants d'un remplacement des catégories populaires qui seraient dès lors repoussées hors de Paris même[80], et ceux qui érigent les gentrifieurs en protecteur de la mixité sociale[81]. Mais la controverse ne s'arrête pas à ces deux postures figées. Eric Charmes (2009, 2016), puis Matthieu Giroud (2016), ont largement discuté par la suite cette question des effets positifs fondés ou non de la mixité sociale. Ces derniers invitent notamment à la prudence sur le caractère normatif de la mixité sociale opposée à la ségrégation, qui certes n'est pas souhaitable, mais qui peut tout de même déboucher sur des processus positifs, de solidarité notamment, que des quartiers gentrifiés ne proposent pas toujours (Bacqué, 2016). Un autre aspect fondamental, mis en avant dans le cadre de ces controverses est la distinction entre un discours institutionnel se positionnant ouvertement en faisant de la mixité sociale un objectif central des politiques de la ville, et l'effet concret de ces politiques sur le terrain. En effet, on constate souvent que ces dynamiques mènent, non pas à plus de mixité, mais à la création de nouvelles formes de distinction dans ces espaces, pouvant aller jusqu'à des logiques de clubbisation (Charmes, 2011). Nouvelles logiques de distinction qui peuvent par exemple passer par du contournement de la carte scolaire[82], voire par du refus pur et simple d'accueillir sur son territoire certains équipements[83], et entrainer des formes d'entre-soi poussées à leur paroxysme (Pinçon-Charlot, 2007).

[80] Clerval, 2013

[81] Lévy, in Libération 24 octobre 2013 en réaction à un article de Anne Clerval du 19 octobre 2013 également dans Libération

[82] Charmes, Eric, 2007, « Carte Scolaire et « clubbisation » des petites communes périurbaines », in *Sociétés contemporaines*, 2007/3, n°67, pp.67-94

[83] Exemple de la commune de Coubron, voisine de Clichy-sous-Bois chez Eric Charmes (2011)

La notion de mixité reste à considérer avec circonspection du fait de ces nombreuses controverses et de son usage dans les politiques d'aménagement qui l'inscrivent alors dans des logiques idéologiques qui appellent réflexions et discussions.

iv. Des « gradients d'urbanité » controversés

Penser des gradients d'urbanité nécessite de pouvoir mesurer cette urbanité, de la quantifier en différents lieux. D'après la position adoptée par Jacques Levy, où le terme d'urbanité est clairement défini comme une combinaison densité/diversité et s'insère dans une problématique où il a une place conceptuelle à part entière, une telle opération est possible. En revanche, pour d'autres qui voient dans l'urbanité une notion floue, qui serait partout et nulle part, qui relèverait des interactions, il serait impossible à la mesurer, et a fortiori de la quantifier. Ainsi, cette notion de gradient d'urbanité - si elle est parfaitement envisageable pour certains, qui en font le cœur de leur recherche - est parfaitement dénuée de sens pour d'autres.

La mise en lien des morphologies urbaines avec les résultats électoraux tend à montrer des associations possibles entre formes urbaines et tendances politiques. Cette relation questionne alors une des dimensions de l'urbanité, celle de l'altérité et du rapport à l'altérité. Ainsi, si on regarde une carte de France des résultats électoraux de ces dernières années, on peut noter que les habitants des grandes métropoles votent moins pour les «extrêmes » que ceux des espaces non urbains (périurbains ou ruraux). Cette approche est notamment défendue par Fabien Escalona et Mathieu Vieira qui ont théorisé le concept « d'idéopôle » comme laboratoire de la recomposition de l'électorat socialiste (2012). Les idéopôles sont définis comme « *des métropoles régionales attractives, intégrées aux réseaux de l'économie globalisée – tant du point de vue économique que culturel – et principalement axée sur les secteurs de l'économie de la connaissance* » (Escalona, Vieira, 2012, p.2). Suivant cette logique, on aurait une opposition très nette entre les manières de voter de ces centres urbains, vecteurs d'une urbanité forte et les espaces en dehors de ces centres urbains, qui seraient plus tentés par les extrêmes. Cette logique est aussi décrite par Jacques Lévy, notamment dans l'analyse des scrutins sur le référendum Européen de 2005 et suite aux élections de 2012 (article dans Libération en 2005 et dans le Monde en 2012). Dans ces articles, il explique que les espaces où l'urbanité est forte résistent mieux aux votes contestataires et à l'abstention que les espaces périphériques, périurbains notamment. Les élections de ces 20 dernières années tendent plutôt à confirmer ces hypothèses. Ce qui a donné lieu à une controverse en 2007 dans *Les annales de la Recherche Urbaine* entre Jacques Lévy (2007), défendant ses positions, et Fabrice Ripoll et Jean Rivière

(2007), critiquant cette idée de hiérarchie des espaces et de supériorité en termes de légitimité de certains espaces (les centres villes en l'occurrence) sur d'autres espaces (le périurbain ici). Christophe Guilluy (2010, 2014) a aussi défendu cette théorie d'un lien entre type de vote et lieu de résidence, à travers ce qui lui apparait comme une fracture entre les espaces gagnants de la métropolisation, soit les grandes villes, et les autres espaces, dont le périurbain, les petites villes et les espaces ruraux. Mais Eric Charmes, Stéphanie Vermeersch et Lydie Launay (à la suite de Cailly, 2004, ou Dodier, 2012, notamment) ont aussi défendu l'idée d'un périurbain pluriel ne pouvant être assimilé à un objet unique en termes de vote (2013).

Cette controverse qui a alimenté le débat sur les gradients d'urbanité au mois de mars 2013 est intéressante à divers titres. D'abord, elle tend à donner à l'urbanité une place centrale dans nos sociétés, plus spécialement ici pour expliquer des comportements politiques. En effet, et même si Eric Charmes critique le lien entre gradient d'urbanité et vote, sa théorie de la clubbisation peut aussi s'interpréter en termes d'urbanité et comporte elle aussi un volet politique. S'appuyant sur les résultats d'une grande enquête auprès des classes moyennes dans les banlieues parisiennes et londoniennes, Eric Charmes, Lydie Launay et Stéphanie Vermeersch montrent la multiplicité des figures que l'on peut rencontrer dans le périurbain et qu'il est illusoire de faire du périurbain un géotype homogène (2013). De même, ils précisent que le vote extrême dans ces espaces rattrapés par « l'étalement urbain » est surtout le fait des autochtones qui n'acceptent pas que leur cadre de vie soit « altéré » par l'arrivée de populations souvent modestes et d'origines immigrées. Ils vont ainsi à rebours de l'idée d'un périurbain lointain fait de « petits blancs » qui auraient le sentiment d'être déclassés, à la marge et oubliés par la République, électorat présenté par Guilly comme le terreau de l'extrémisme. L'exemple de la grande banlieue parisienne est à ce titre intéressant. Des villes comme Sens, par exemple, sont aujourd'hui des villes marquées par une réelle diversité et sont loin d'être des espaces homogènes. Mais Jacques Lévy dans la réponse qu'il fait à ce premier article (2013) pointe quelques limites à l'approche proposée précédemment. Il note tout d'abord que sa théorie des gradients d'urbanité est très souvent réduite à une simple approche de combinaison entre densité et diversité qui irait en s'amenuisant à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville. Or, cette idée est souvent perçue de manière caricaturale par le monde de la recherche en géographie, notamment parce que les critiques contre Lévy se basent sur des écrits destinés à la presse quotidienne et qui sont à ce titre simplifiés par rapport à ses écrits scientifiques. La notion de gradient d'urbanité est en effet plus nuancée qu'elle ne paraît. Le texte que Lévy a proposé en 1997 avec Florence Haegel mérite notamment qu'on y prête attention.

Dans ce texte, Lévy défend l'idée de l'importance de la prise en compte des parcours individuels dans l'approche des gradients d'urbanité et défend une approche fine de ces gradients. Dans ce travail, il va finalement dans le même sens que Charmes, Launay et Vermeersch en défendant l'idée de la nécessité d'une approche fine et empirique. Il ne faut pas non plus perdre de vue que cette théorie des gradients d'urbanité reste pour beaucoup une clé de lecture intéressante de l'urbain contemporain, même si elle demande à être affinée. Une autre critique de Lévy dans cette réponse de mars 2013, repose sur le caractère qualitatif de l'enquête menée par Charmes, Launay et Vermeersch, laquelle montre certes une situation particulière et la nécessité d'approcher cette question des gradients d'urbanité sans idéologie et de manière fine, mais elle n'en propose pas pour autant des outils pour comprendre de manière générale cette notion de gradients. Or, pour Lévy, le rôle du géographe est aussi de fournir des outils théoriques généraux pour comprendre l'espace, dussent-ils être critiquables. Et manifestement avec cette notion de gradient d'urbanité, il semble parvenir à créer un outil théorique provoquant le débat au sein de la sphère de la géographie urbaine. On retrouve le même type de débats autour des travaux de Guilluy (2010, 2014), dont la méthodologie est vertement critiquée (Bergel, Rivière, 2016) mais qui pose des questions sur les périphéries et le rapport du politique aux périphéries d'une part, et des habitants des espaces périphériques au politique d'autre part. Débats qui ont été largement relancés récemment dans le cadre de la crise dite des « Gilets jaunes ». Or, il nous semble primordial que le géographe puisse se positionner sur ces questions de société, voire qu'il doive se positionner. Ce positionnement nécessaire du géographe va aussi de pair avec un engagement dans la géographie sociale que nous revendiquons et dans une recherche en prise avec les enjeux politiques (et donc forcément spatiaux) des sociétés contemporaines.

Cette notion de gradients d'urbanité ouvre donc un champ de réflexion fertile et concentre une bonne part des thématiques essentielles de ce travail, que ce soit un lien à l'idéologie, à la question de la mesure de l'urbanité, aux débats inhérents à la géographie urbaine française, ou aux rapports que les groupes ou les individus entretiennent avec les espaces urbains.

Conclusion - Une notion inenvisageable en dehors de la notion de relativité

Il semble impossible au regard de la pluralité de définitions possibles de l'urbanité de s'accorder sur une définition définitive du terme.

Au-delà des aspects morphologiques ou fonctionnels, l'urbanité émane aussi des expériences habitantes et donc de rapports aux espaces à la fois vécus, perçus et représentés. Dans ce sens,

on peut faire l'hypothèse de relations différenciées et l'urbanité s'inscrirait dans une forme de relativité construite à partir des histoires de vie individuelle et résidentielle. Au-delà de ces questionnements épistémologiques, quel est le ressenti des individus et leur définition de l'urbanité ? Répondre à cette question nous conduit à interroger le ressenti et le sentiment développé par les individus sur la ville. Celui-ci est compris comme le sentiment qu'a chacun de ce qu'est la ville, qui serait variable en fonction des individus, de leur parcours de vie et de leur parcours résidentiel. Si l'on s'inscrit dans cette logique, le sentiment d'urbanité serait alors un système de signes cohérents pour chacun mais différents selon les individus. Un système de signes qui seraient ressentis, et donc à la fois subjectifs (liés aux parcours de vie de tous, à leurs expériences personnelles) et objectifs (liés à des constructions culturelles de la ville). Ce sentiment d'urbanité pourrait être alors considéré comme la part représentationnelle de la citadinité, vue comme dimension actorielle de l'urbanité (Lussault, 2003, p.160). Ce qui nous amène aussi à questionner la notion des identités urbaines et la part de celles-ci dans la construction du sentiment d'urbanité. « *Il n'y a pas en effet qu'un seul type d'identité urbaine mais toute une variété qui correspond aux styles de vie propres à chaque ville et à chaque individu, intégrant leur sentiment d'appartenance et le degré d'identification à la ville* » (Marchand, Weiss, 2006, p.28).

De toutes ces définitions de l'urbanité émerge le caractère particulièrement polysémique de la notion. Une notion qui peut prendre tellement de sens différents qu'elle peut finir par en être presque dénuée. La combinaison densité/diversité sert à caractériser des espaces pour Lévy et Lussault (2003). Elle est définie par d'autres auteurs comme des manières d'être en ville (Monnet, 1999, p.106, cité in Dorier-Apprill, 2001, p.95), alors que Berque propose une forme de synthèse de ces deux définitions en en faisant « la matérialité et la substance de la ville » (1993, cité in Dorier-Apprill, 2001, p.94). Si l'urbanité est effectivement devenue au fil du temps un mot « valise » dans le champ des études urbaines, elle n'en demeure pas moins intéressante à interroger dans sa relativité. Plutôt que de réfléchir à en donner une définition claire, ce qui semble vain, on peut interroger cette notion sous un nouvel angle, qui vise à l'aborder dans une perspective individuelle, par ce concept de « sentiment d'urbanité » dont il s'agit maintenant de saisir les modalités de construction.

Chapitre 3 – Relativité de l'urbanité selon les individus et les modes d'habiter

Passée une approche historique de l'urbanité, mettant l'accent sur une relativité des valeurs données à la ville en fonction des contextes idéologiques, puis des débats scientifiques autour de ce concept dans la littérature contemporaine, il convient maintenant de l'appréhender sous le prisme de l'individu dans la ville. En effet, on a vu auparavant que l'urbanité était un concept entendu de manière très collective où la place des individus était peu évoquée. Or, il nous semble qu'interroger ces aspects individuels pourrait conduire à faire émerger de nouvelles pistes de recherche pour réfléchir à cette notion d'urbanité. C'est précisément l'objet de ce chapitre où il s'agit de penser l'urbanité à partir des individus et leurs modes d'habiter. En effet, ce qui fait la ville est conditionné par des manières de penser collectives[84], qui sont autant de « cadres de l'expérience » (Goffman, 1991). Mais les individus, par les pratiques qu'ils ont de la ville au quotidien, et les représentations qu'ils ont de celle-ci, peuvent développer des rapports différenciés et évolutifs à la ville au cours de leurs parcours de vie (Marchand, Weiss, 2006). Il s'agit finalement ici de penser des rapports entre individus, cadres de vie et systèmes de valeurs. L'objectif de ce chapitre est de dérouler la réflexion qui conduit à proposer la notion de sentiment d'urbanité qui est au cœur de ce travail, à partir des travaux existant sur les rapports des individus à la ville.

Si le premier chapitre tisse des liens entre géographie, urbanisme, histoire et histoire des idées et si le second chapitre met en avant des liens entre géographie, urbanisme et sociologie urbaine, ce troisième chapitre propose plus spécifiquement de mettre l'accent sur les apports de la sociologie et de la psychologie, notamment de la psychologie environnementale, pour mettre en lien les représentations et les pratiques dans les rapports à la ville des individus.

[84] Que ce soit par des systèmes de valeurs urbanophobes ou urbanophiles portées socialement, ou par des acteurs de l'aménagement, pouvoir public comme cabinets d'architectecture ou d'urbanisme.

I. Une urbanité des individus. Identité, attachement et représentations urbaine

Jusqu'ici le terme d'urbanité a été envisagé dans un cadre collectif de rapport à la ville. Il s'agit maintenant d'envisager la pertinence de distinguer des rapports non plus collectifs mais individuels à la ville pour comprendre l'urbanité.

1. L'individu et la ville

i. « La ville des individus »[85]

Norbert Elias, dans la *Société des individus* (1991), invitait à dépasser la séparation entre le sujet que serait l'individu et l'objet que serait son environnement, en insistant sur la nécessité de penser en termes de chassé-croisé ou d'interrelations les études urbaines entre le pôle du sujet, l'urbain ou le citadin, et le pôle de l'objet, la ville en l'occurrence. Pour illustrer cette nécessité, il utilise l'image de la circulation en ville, circulation qui exige de l'individu un conditionnement de sa pratique, un autocontrôle pour s'adapter à des situations potentiellement inattendues et être efficace en termes de déplacements en toutes circonstances. Par-là, il invite aussi à se demander quel genre d'individu nait de ces interrelations dans cet environnement si spécifique. Ce qui pose l'hypothèse d'un lien très fort entre la forme de la ville, sa topographie, sa morphologie urbaine d'une part, et les pratiques que les habitants en ont d'autre part. Mais ce qui conduit aussi à imaginer qu'en retour, les pratiques des individus contribuent à modeler la ville, en la rendant vivante et en lui donnant corps. Cette logique d'une rencontre entre la ville et les individus qui l'habitent est aussi à la base des études sur les ambiances que développent Jean-Paul Thibaud et Rachel Thomas (2004, 2010, 2015), où l'ambiance résulte d'une mise en réseau d'éléments morphologiques et cognitifs.

Pour prendre une analogie plus anatomique, si la ville est la structure, elle n'est rien sans les individus qui l'irriguent comme le sang irriguerait le corps humain et donnerait vie à un squelette. D'où cette idée de « ville des individus », qu'utilise notamment Olivier Chadoin (2004). Nous avons déjà évoqué le rôle que les individus peuvent prendre ou peuvent avoir dans la manière d'envisager l'évolution des villes, à la fois en termes de valeurs, mais aussi en termes

[85] Chadoin, 2004

de modèle de ville. Créateurs de ville idéale de papier ou de pierre, idéologues pro ou anti urbain, ont, au fil du temps, donné corps aux villes, tout autant qu'une âme, en laissant une place plus ou moins importante aux individus dans ces villes. Et même quand on se penche sur les théories urbaines et du côté des chercheurs spécialistes de cet objet urbain, on note que tous n'envisagent pas ce rapport des individus à la ville sous le même angle, selon par exemple la définition que l'on donnera du concept d'urbanité ou la place que l'on accordera à une possible quantification du fait urbain. Cette relativité de l'appréhension de la question urbaine par les individus était présente comme un fil rouge au sein des deux premiers chapitres, sans pour autant être au cœur du questionnement ni envisagé pour elle-même.

La question d'un monde contemporain dominé par l'urbain généralisé peut, elle-même, être posée en termes individuels. Si l'on s'inscrit dans cette logique avec Neil Brenner (2014), ou avant lui, par exemple, avec Lefebvre (1970), tout individu serait donc urbain aujourd'hui. S'il est vrai que la révolution numérique a contribué à largement développer un accès aux services pour tous, cet idéal égalitaire étant un des ressorts initiaux du développement de ce réseau planétaire, peut-on pour autant dire que les pratiques des individus sont toutes aujourd'hui des pratiques imprimées, nées, pensées, issues d'espaces urbains ? Un habitant d'un espace très rural, ou même d'un espace périurbain, qui parfois a fait un choix résidentiel dicté précisément par une volonté de fuir l'urbain, pour des raisons diverses, idéologiques, économiques, militantes ou financières, se définit-il comme urbain ? Cela pose la question de l'identité résidentielle des individus et c'est un des principaux paradoxes de la théorie du tout urbain. Un individu qui a fait le choix, dans son parcours résidentiel, de fuir l'urbain, peut-il être considéré comme urbain ? Et au-delà de ces questions matérielles et fonctionnelles, tout individu se sent-il urbain au sein de cet « urbain généralisé » ? Et le simple fait qu'il se définisse autrement que comme urbain ne suffit-il pas à ce qu'on considère qu'il subsiste autre chose que l'urbain, que ce soit le rural, le rurbain ou autre ? C'est plutôt cette dimension identitaire individuelle sur laquelle nous allons nous focaliser ici. Si la mémoire collective prend appui sur la matière (Halbwachs, 1997), et donc sur le bâti et les formes urbaines, elle fonde des identités urbaines distinctes. L'identité urbaine est ici notre entrée pour envisager la question des rapports entre la ville et les individus.

ii. La notion d'identité urbaine

L'idée d'identité urbaine est développée depuis déjà plusieurs décennies, même si, comme pour la notion d'urbanité, tous ne l'utilisent pas de la même façon. Kevin Lynch dans les années

1960 l'envisageait en termes « de rapport à l'image de la ville » (Lynch, 1971, p.9). Lynch entend par là que tout objet urbain requiert une identification en termes d'image mais que cette identification ne sera pas toujours la même en fonction des individus, en fonction des contextes culturels dans lesquels ils se situent et en fonction des attentes de la ville qu'ils en ont. Celles-ci peuvent en effet changer d'un contexte culturel à un autre. Lynch donne ainsi l'exemple du drugstore, qui sera de suite identifié par un américain, sans doute pas par un Boschiman (peuple de chasseurs nomades sud-africains). Dans ce cadre, l'identité urbaine est d'abord et avant tout une production des acteurs de la ville qui, par leurs actions, le dessin ou le design choisi pour telle ou telle infrastructures, ont un impact sur la manière dont les individus vont s'approprier ces lieux et se les représenter. Si le résultat peut être très différent en fonction des rapports culturels présents et passés des sociétés à l'urbain, la formation de l'image de la ville en termes de formes et de structures urbaines, qui contribue à créer une identité urbaine partagée, est une construction sociale pour Lynch.

Cette identité urbaine est aussi à envisager à partir du concept d'identité spatiale, développé dans le cadre de la psychologie environnementale, notamment dans les travaux précurseurs de Proshansky par le biais du concept de *place identity* (1978, 1983). Pour lui, il s'agirait d'une sous-structure de l'identité individuelle, concernant la perception par l'individu de son environnement quotidien de vie (Proshansky, 1983, p.59). Elle repose sur une somme de souvenirs, de ressentis, de valeurs, d'attitudes et de préférences que l'individu développerait par rapport à son environnement direct de vie et serait partie prenante de la construction du « soi » (Sarbin, 1983, Krupat, 1983). Cette identité serait variable dans le temps, c'est-à-dire évolutive, et serait aussi largement influencée par l'extérieur, les autres, leurs discours, et leurs propres souvenirs, et ressentis, etc. L'identité spatiale serait ainsi une construction naissant d'interactions entre les individus et l'environnement qui les entoure, à la fois en termes morphologiques et sociaux. Et cette idée de « *place identity* » se focalise plutôt sur « des processus micro-spatiaux » (Lalli, 1992, p.285). Alors que des géographes, notamment du côté allemand, utilisent cette idée de « *place identity* » mais pour analyser des processus s'inscrivant à des échelles dépassant le simple cadre micro-spatial. On peut penser aux travaux sur les notions d'identité ou de conscience régionale (Blotefogel et al., 1986 ou Weichart, 1990).

Plus récemment cette notion d'identité spatiale a aussi été investie par les géographes français à l'échelle des individus. Ainsi, pour Guy Di Méo, comme pour Proshansky et comme pour d'autres théoriciens de l'identité avant lui en sociologie (Mead, 1963) ou en psychologie sociale

(Tajfel, 1982) , l'identité[86] se forge dans le cadre d'une dynamique évolutive reliant le passé, le présent et le futur (2002). Il s'agit d'un récit, d'une mise en scène, « *une construction pouvant s'élaborer à plusieurs échelles : de l'individu au monde, dans une sorte de continuum spatio-temporel* » (Di Méo, 2002, p.176). Ces identités vécues par chacun ne seraient donc ni uniques, ni exclusives, pas plus que totalement partagées, mais multiples et complexes. Di Méo pense ainsi une identité qui aurait une part individuelle, une part sociale et une part collective. La part individuelle, c'est ici le fait que l'identité serait d'abord un phénomène psychologique ou psycho-social nous renvoyant à la notion de soi. Pour Di Méo l'identité personnelle « *forme donc une structure psychologique non figée, évolutive. Elle s'édifie, se transforme et s'actualise sans cesse, au gré de l'expérience tant sociale que spatiale des individus. L'identité sociale ne se réduit pas à une qualification purement individuelle […] elle résulte d'un rapport interactif avec les autres, de ce frottement avec l'altérité qui caractérise toute situation sociale* » (Di Méo, 2002, p.176). La part du social quant à elle serait largement due à l'intériorisation par l'individu des valeurs, des idéaux et des normes propres à la société à laquelle il appartient. « *Elle reflète le statut personnel (…) au gré de son expérience sociale* » (id., p.176). Cette part du social est, elle aussi, évolutive dans la mesure où « *la culture se transforme en permanence au contact des rapports sociaux* » (id.p.176). Enfin, la part collective serait une représentation sociale construite, relevant du mythe et de l'idéologie, participant à créer une personnification du groupe et favorisant par-là l'identification de l'individu à celui-ci (id., p.177). Ces différentes parts de l'identité s'incarnent dans des lieux et des espaces qui raisonnent à ces différents niveaux d'échelles pour les individus. Ces espaces sont appropriés par les individus, qui y projettent des valeurs ou des images contribuant à une appropriation de ces espaces et donc à la création de territoires. Appliqués à la question de l'urbain, ces trois niveaux d'échelle dans la construction des identités urbaines peuvent tout à fait fonctionner. Et ces niveaux d'échelle s'inscrivent dans une logique de relativité. Cette identité serait évolutive, elle se modifierait tout au long de la vie des individus. Et l'identité des individus est aussi nourrie des appartenances aux lieux, elles-mêmes évolutives « *selon les contextes et les moments du cycle de vie, certaines appartenances sont mises en avant, d'autres écartées momentanément ou durablement, parfois même occultées* » (Guerin-Pace, 2006, p.299). Florence Guerin-Pace parle de « *patrimoine identitaire géographique* » des individus (2006, p.299), constitué des lieux où

[86] Pour Di Méo l'identité est ici pensée au-delà d'une distinction entre identité sociale et identité spatiale, il l'envisage ici comme un tout.

ils sont nés, où ils ont grandi, où sont leurs racines familiales, où ils ont vécu, mais aussi ceux où ils se projettent ou ceux dont ils rêvent.

2. L'individu dans la ville

i. Interroger la notion d'identité urbaine

A l'heure de l'urbain fragmenté et émietté (Bourdin, 2010, Charmes, 2011, Brenner, 2014, etc.), quel sens peut signifier un urbain généralisé ? Et à l'ère de l'urbain généralisé, que signifie se sentir urbain? Se sentir urbain est-il encore un signe distinctif ? Et ne se définit-on pas comme urbain par rapport à la ville ? Ce qui tend à questionner l'aphorisme de Françoise Choay sur « la mort de la ville et du règne de l'urbain ». A penser que l'urbain serait généralisé, comment qualifier l'habitant d'espaces dits « ruraux »? Et le simple fait qu'il puisse encore se définir comme « rural », ne suffit-il pas à faire subsister une forme de réalité de la catégorie « rural »? La même question se pose sur l'identité du périurbain, que l'installation dans le périurbain relève d'un choix de mise à distance de la densité et de la diversité de la ville centre (Cailly, 2004), ou que ce choix résidentiel soit opéré sous la contrainte (Rougé, 2005). En résumé, l'ensemble de ces questions conduit à se demander « qu'est-ce que se sentir urbain » ? Et conduit à interroger ces catégories spatiales au regard du processus d'identité urbaine prolongé du sentiment d'urbanité.

Cette série de questions nous amène ainsi à réfléchir aux catégories spatiales pré-construites par le géographe (centre-ville, banlieue, périurbain, périphérie) mais aussi à la manière dont les individus se définissent vis-à-vis de ces catégories. Il s'agit finalement de penser l'espace non exclusivement à partir de catégories spatiales pré-construites, mais plus largement, à partir d'une logique compréhensive fondée sur le discours des individus. Ce point de départ pour « repenser » le rapport des individus à l'espace ne doit pas pour autant renier les catégories spatiales pré-construites, dans la mesure où celles-ci peuvent être mobilisées par les individus eux-mêmes. Promouvoir cette démarche basée sur le discours des individus, c'est donc aussi s'interroger sur la manière dont ces catégories sont reçues et appropriées par les individus. A l'heure des controverses sur le périurbain (Lévy, 2007, 2013, Charmes, Vermeersch, Launay, 2013) et sur les périphéries (initiées notamment par Guilluy, 2010, 2014, discutées par Ripoll et Rivière, 2007, et Bergel et Rivière, 2016), les individus se définissent-ils comme des « périphériques » au sens d'appartenant à des espaces périphériques ? Et à partir de quels éléments ? Vis-à-vis de quels autres espaces ? De quelles autres populations ? Ces catégories

de territoires qui peuvent apparaître comme dévalorisées sont-elles finalement aussi porteuses d'identités spatiales spécifiques ? Cette question de la définition identitaire relative à des territoires vis-à-vis desquels on se reconnaitrait ou pas (la campagne pour un habitant du centre-ville d'une très grande ville, ou précisément l'inverse pour un habitant d'un espace rural par rapport à la très grande ville) nous invite aussi à considérer les notions d'urbanophilie et d'urbanophobie sous-jacentes aux idéologies évoluant dans nos sociétés et reprises par les individus en fonction de leur appartenance spatiale et/ou identitaire (Félonneau, 2004).

Cette question des identités urbaines, si elle reste relativement peu développée dans le champ de la géographie urbaine, est plus densément étudiée par la psychologie environnementale. En effet, les chercheurs issus de cette dernière discipline se penchent sur cette question des identités urbaines en s'intéressant à la fois à la dimension proprement identitaire du discours sur la ville, aux valeurs qui sous-tendent ces identités, à la notion de ville idéale (Moser, Weiss, 2003, Félonneau et Lecigne, 2007), mais aussi au lien entre attachement au lieu et identité spatiale construit tout au long des parcours de vie des individus (Marchand, Weiss, 2006, Bernardo, Palma-Oliveira, 2016). Cette identité spatiale se construirait même dans les rapports aux espaces dans ses modalités comportementales, comme celles des déplacements (Depeau & Ramadier, 2011). Ces enjeux liés aux pratiques quotidiennes, nous invitent à convoquer les principes clés du processus d'identité associé aux lieux (Breakwell, 1992 ; Twigger-Ross & Uzzell, 1996), à savoir le principe de continuité et de distinction (Depeau & Ramadier, 2011). Ces principes de distinction et de continuité sont ici intéressants à reprendre, notamment en les connectant à la question des parcours résidentiels et des rapports aux autres et aux espaces (continuité dans les parcours résidentiels et distinction par rapport à d'autres types d'espace - l'urbain relativement au rural ou le périurbain ou le rural par rapport à l'urbain). La valorisation de référents spatiaux intégrés par les sociétés et portant une dimension plus ou moins urbanophile ou urbanophobe (Salomon Cavin, Joëlle, 2005) joue aussi dans la construction de ces identités urbaines. Elles sont donc des produits de constructions à la fois collectives et individuelles, nécessitant une approche prenant en compte le parcours de vie des individus et les discours de ceux-ci sur la ville.

La notion d'urbain pour les individus est donc complexe à appréhender et ne correspondrait qu'à une terminologie scientifique qui n'aurait que de faibles valeurs heuristiques pour l'habitant, tout du moins dans les modes d'identification à certaines dimensions du territoire. D'où certaines limites de l'aphorisme de Françoise Choay de « mort de la ville et de règne de

l'urbain », si l'individu ne sait pas définir l'urbain. Ainsi, dans notre méthodologie, nous privilégierons le terme de ville au terme d'urbain.

Cette question du sens vécu des identités urbaines pose donc une multitude de défis aux chercheurs : défis à la fois théoriques dans la manière de confronter des catégories spatiales préexistantes à des catégories issues des représentations et développées par les individus dans leurs discours (ma ville, mon quartier, mon bloc d'immeubles, mon lotissement, voire mon logement), mais défis aussi méthodologiques, pour parvenir à saisir ces catégories issues des représentations. Ce double enjeu nécessite aussi finalement de repenser une épistémologie de l'urbain (Brenner, Schmidt, 2015) nécessairement issue d'une hybridation disciplinaire en interrogeant aussi les catégories spatiales et l'utilisation de certains concepts par les chercheurs. Ces enjeux théoriques et méthodologiques sont centraux dans le champ des études urbaines, où justement les « experts » et « chercheurs » sont « attendus » par les politiques et par les habitants, non seulement sur des questions de prises en compte de modes de vie individuels différents au sein d'un même espace, mais aussi en termes d'inégalités de modes de vie entres espaces. C'est aussi le sens des questionnements de Guilluy dans *la France périphérique* (2014). Cette prise en compte des modes d'habiter individuels pluriels au sein d'un même espace et entre espaces s'inscrit aussi dans le sens du processus de participation dont on fait aujourd'hui un élément central des politiques d'urbanisme et d'aménagement de nos villes.

ii. *Place attachment* et *place identity* : dépasser le concept d'identité spatiale

Si la géographie, dans le contexte francophone, a relativement peu produit de concepts pour prendre en compte les expériences des individus et le lien entre ces expériences et la perception de l'environnement, la psychologie sociale et environnementale propose, elle, différents concepts pour aborder ces représentations dans un cadre global. Le processus d'attachement trouve notamment son origine dans des travaux en psychologie sur l'arrachement aux lieux de vie des individus et l'impact psychologique de cet « arrachement » sur les individus (Fried, 1963). Le concept de « *place attachment* » est défini comme « *une partie de l'expérience humaine représentée par les affects que ressentent les individus, de différentes manières et de différentes intensités, en référence à des lieux où ils sont nés, où ils vivent ou agissent ; mais aussi en relation avec les autres personnes qui vivent et interagissent dans ce même lieu* » (Giuliani, 2003, p.137). Le processus d'attachement au lieu est variable tout au long du parcours de vie des individus et n'est donc pas figé mais évolutif. La notion de « *place identity* », est

quant à elle entendue comme « *la part des identités personnelles des individus qui est basée et construite sur des caractéristiques physiques ou symboliques des lieux dans lesquels les individus vivent* » (Bonaiuto et al., 2002, p.163). Il a aussi été montré que les « identités ancrées » (settlement identity), comme désir de maintenir des distinctions personnelles ou propres (Feldman, 1990) et le « sens des lieux » (*sense of place*), comme un sens accordé au lieu en fonction des parcours de vie, des parcours résidentiels et des représentations individuelles (Tuan, 1980) sont aussi dépendants des ambiances urbaines et de la morphologie des lieux. C'est notamment le sens des travaux menés à Tours au sein de l'UMR Citeres, où des géographes vont se saisir de ce concept d'attachement, que ce soit autour des ambiances sensibles (Feildel, 2010), des dynamiques affectives construisant cet attachement au lieu (Audas, 2011) ou de l'aménagement et de la morphologie des lieux (Martouzet, 2014). Cette ouverture de la géographie à des concepts venus d'autres horizons disciplinaires est une source de renouvellement théorique et méthodologique, qui permet aux géographes de dépasser les cadres traditionnels de la conception du rapport des individus à l'espace. Ces travaux (que l'œuvre d'inspiration phénoménologique de Yi Fu Tuan anticipait), par leur focale sur un « être-là » des individus et par la caractérisation de cet « être-là », à la fois en termes d'appréhension sensible (Feildel, 2010) ou de temporalités de vie (Audas, 2011), permettent précisément de répondre aux questions que pose cette fragmentation de l'urbain contemporain à l'échelle des individus. Et elle permet aussi de prendre en compte les ambiances urbaines dans la perception des individus des lieux. Cette attention portée au concept d'ambiance, qu'elle soit sonore (Torgue, 2012), qu'elle interroge la place des corps dans la ville (Paquot, 2006), qu'elle mette en avant une dimension cognitive[87], ou qu'elle questionne la place de la marche dans la constitution de ces ambiances urbaines (Thomas, 2010[88]), pose autrement le rapport de l'individu à son environnement urbain. L'individu devient acteur de la construction de cet environnement, qui n'est plus perçu sous un angle uniquement morphologique.

Ce lien entre caractéristiques morphologiques, représentationnelles et personnelles[89], complexifie considérablement la question d'une approche individuelle de l'urbanité. D'autant qu'au regard de l'attachement au lieu (*place attachment*), l'approche individuelle de l'urbanité doit aussi être envisagée en lien avec une appartenance sociale (Bernardo, Palma-Oliveira, 2016), et des représentations individuelles (Lewicka, 2009). Pour Trentelman (2009, cité par

[87] Voir rapport Ambioflux, 2011, Woloszyn, Albisser, Depeau, Leduc, Luckel, Piombini.
[88] Voir plus généralement les travaux de l'UMR Cresson sur cette question des ambiances.
[89] Au sens de conditionné par des histoires de vie et des parcours individuels

Raymond, Brown, Weber, 2010, p.422), le concept d'attachement au lieu est d'autant plus difficile à définir qu'il est fonction de deux dimensions :

- La dimension socio-culturelle des lieux
- La dimension morphologique, ou bio-physique des lieux

Cette dimension individuelle de l'urbanité serait donc relative aux trajectoires sociales des individus (Ramadier, Dias, 2016) mais aussi à un ensemble de facteurs caractérisant le rapport à la ville (urbanophilie ou urbanophobie) variant selon des représentations collectives, sociales mais aussi individuelles (Félonneau, 2004).

iii. Identité et représentations sociales

Cette question des identités nous entraine aussi vers le terme de représentations sociales. Ces représentations, « véritables systèmes d'interprétation de l'environnement social, sont des modes spécifiques de connaissance de réel permettant aux individus d'agir et de communiquer » (Fraysse p.651). Les travaux sur ces représentations sociales émergent dans les années 1970 dans le domaine de la psychologie sociale (Moscovici, 1976) et sont définies initialement comme « des ensembles d'informations, de croyances et d'attitudes élaborés et partagés par les membres d'un groupe social donné à l'égard d'un objet de leur environnement » (Lheureux, Lo Monaco, 2011, p.213). Elles recouvrent donc « l'ensemble des croyances, des connaissances et des opinions qui sont produites et partagées par les individus d'un même groupe à l'égard d'un sujet social donné » (Guimelli, 1999, p.63). Ici l'objet social qui va nous intéresser c'est l'objet urbain, ou plus précisément l'objet ville.

Ce concept de représentations est aujourd'hui utilisé dans d'autres champs des sciences sociales, notamment la géographie (Gumuchian, 1991) et plus particulièrement la géographie sociale (Keerle, 2006, Di Méo, 2008, par exemple) dont nous nous revendiquons. Et ce concept est en effet particulièrement stimulant ici pour aborder le rapport des individus à leur environnement urbain et à l'objet ville. Les travaux en psychologie sociale et environnementale sur les représentations sociales présentent aussi l'intérêt de développer une série de propositions méthodologiques pour traiter de ces représentations, notamment dans le cadre d'une approche structurale de l'appréhension de ces représentations (Abric, 1994, 2003, Vergès, 1992, 1994). La méthodologie que nous présenterons dans une deuxième partie s'inspire en bonne partie de ces travaux sur les représentations sociales.

Les travaux en psychologie sociale et environnementale, et plus récemment en géographie, ont donc permis de mettre en avant des facteurs de relativité pour appréhender l'urbanité au niveau

individuel, sur lesquels nous nous appuierons largement ici. L'importance tant des parcours de vie, que du contexte idéologique, ou des expériences individuelles, conduit en effet à envisager cette approche individuelle de manière globale.

II. Le concept de sentiment d'urbanité

Le concept d'urbanité est central dans ce travail, cette seconde partie a pour objectif de comprendre le cheminement menant à proposer ce concept, et ce qu'il peut apporter à la recherche contemporaine sur les études urbaines.

1. Un concept variable selon les modes d'habiter

i. L'échelle des quartiers de vie

Comme on a pu le préciser précédemment, réfléchir à l'urbanité dans le cadre urbain nécessite de dépasser la dialectique traditionnelle logement/quartier pour lui préférer une dialectique logement/monde. Néanmoins, il semble encore pertinent d'interroger ce concept de quartier, au sens notamment que Jane Jacobs lui donne (1961), c'est-à-dire au sens d'échelle de l'interconnaissance pour chaque individu. Et cette interconnaissance est à envisager dans un sens large, ici à l'échelle des espaces du quotidien, entre voisins, ou avec des commerçants, des connaissances plus ou moins proches, etc. Dans ce sens, la vision classique du quartier vantée par Jane Jacobs peut sembler remise en question dans le contexte de fragmentation urbaine contemporain. En effet, dans le contexte de la mobilité généralisée, d'une ville fragmentée, d'une ville au choix, polycentrique, théorisée notamment par Yves Chalas (2001), l'échelle de vie de l'individu au sein de l'espace urbain s'est considérablement étendue. Le quartier au sens d'unité morphologique autour du domicile fréquenté par un individu n'a plus de véritable sens en termes d'espace vécu. Il est lui-même éclaté et fragmenté. Or, c'est ce quartier traditionnel qui est au fondement de la vision classique de l'urbanité articulée autour de la rue et des rues directement adjacentes au logement de chacun.

On peut réfléchir à l'émergence de ce que l'on pourrait appeler des « quartiers de vie » caractérisés par des déconnexions et discontinuités spatiales marquées entre lieux, sans que cela ne remette en cause l'investissement de l'individu dans ces lieux, notamment en termes d'interconnaissance. Prenons par exemple, un cas certes extrême, mais particulièrement

intéressant, celui d'un navetteur Le Mans-Paris, développé notamment par Xavière Lanéelle (2004). Il habite au Mans, dans un quartier au sens traditionnel du terme, où il a des interconnaissances, des habitudes, etc. Mais le TGV qu'il emprunte tous les jours devient aussi un de ses lieux de vie, presque un quartier de vie en soi, où l'individu développe d'autres interconnaissances. La Gare Montparnasse à Paris devient par ailleurs un espace parcouru quotidiennement, de même que les restauras parisiens qu'il fréquentera le midi, ou la boulangerie qu'il fréquentera avant de reprendre le train le soir. Certes, dans ce cadre, la révolution des transports bouleverse les distances mais elle conduit aussi à des re-créations de sociabilités qui ne sont pas des réinventions, mais des relocalisations de sociabilités traditionnelles (Lanéelle, 2004) bâties sur le modèle du quartier de vie au sens classique du terme. On peut donc faire l'hypothèse que l'échelle des quartiers de vie est particulièrement intéressante à envisager dans la mesure où elle demeure, malgré ses reconfigurations, centrale pour les individus en termes de sociabilités.

ii. La nécessité de prendre en compte les modes d'habiter individuels et les pratiques des individus

Lors de la dernière décennie de nombreux travaux se sont penchés sur la question des modes d'habiter, notamment dans le milieu périurbain, en s'attachant notamment à démontrer la diversité des modes d'habiter au sein de ces espaces, qui jusqu'ici, étaient pensés comme univoques (Rougé, 2005, Cailly, 2004, Charmes, 2011, Dumont, Hellier, 2010, Dodier, 2012, 2013). Ces travaux, ainsi que d'autres sur les espaces de banlieues, notamment parisienne (Veermersch, 2011), montrent tous que les réalités urbaines contemporaines ne sont plus marquées par un mode d'habiter unique mais par une pluralité de modes d'habiter en fonction des pratiques spatiales et de l'identité sociale de chacun (Cailly, 2004).

Ainsi, dans le cadre de ce que l'INSEE appelle le périurbain, on peut relever différentes catégories de populations. D'abord ceux que Lionel Rougé appelle « les captifs du périurbain » (2005), soit des populations pour qui le choix résidentiel relève avant tout de la contrainte et qui, du fait des faibles ressources dont ils disposent, seraient captifs du lieu de résidence, et ne pourraient envisager ni loisirs, souvent loin, ni de trop fréquentes mobilités vers la ville centre ou les centralités périphériques à cause du coût que ces mobilités engendreraient. Pour eux, on a *a priori* une urbanité au sens de combinaison des rapports densité/diversité faible, urbanité qui se réduit au niveau du logement, du foyer, mais qui va pouvoir être virtuelle via les possibilités de sociabilités et les services offerts par internet, ces urbanités restant toujours

incomplètes. Ces individus, qu'Eric Le Breton appelle aussi les « insulaires » (2000) peuvent autant vivre dans les espaces dits ruraux que dans les espaces dits de banlieue ou de centre-ville. Il donne ainsi un exemple, celui de Faïza, jeune femme d'origine égyptienne qui arrive en France à 24 ans pour être mariée à un homme qu'elle ne connaît pas. Elle vit à Nantes avec ce mari puis divorce à 30 ans. Au moment de l'enquête, elle vit à Saint-Nazaire dans un foyer et s'est engagée dans une remise à niveau scolaire et une aide proposée par l'atelier Rayon d'action de la fédération des maisons de quartiers de Saint-Nazaire. Cette aide consiste en des ateliers aussi simples que faire du vélo ou lire un plan de bus ou un plan de ville. Cet exemple, qu'Eric Le Breton a pu analyser comme caractéristique de ces « insulaires », au regard d'autres analyses de trajectoires individuelles, est marqué par un profond hiatus. On se retrouve face à des populations qui ont une grande expérience de la mobilité au niveau international, qui sont venues de pays sub-méditerranéens ici, qui ont fréquenté les lieux de la mobilité mondialisée que sont les aéroports ou les gares pour venir en France, mais qui, paradoxalement, éprouvent les pires difficultés pour être mobiles à l'échelle très locale une fois arrivées en France. Ce hiatus peut s'expliquer par l'arrachement que représente ce premier voyage, plus subi que choisi. Faïza, elle, vit au moment de l'enquête dans la périphérie de Saint-Nazaire et ne sort presque jamais de chez elle. La seule idée d'aller en ville l'effraie, elle a en effet peur de se perdre, peur d'être jugée, d'être « *embarquée dans une mauvaise direction* » (Le Breton, 2000, p. 69). Dans ce contexte, observé par Eric le Breton en région parisienne et dans d'autres agglomérations françaises auprès de population très diverses, les maisons de quartier ont finalement pour mission d'apprendre à ces femmes l'urbanité, ses codes, ses repères, ses manières d'être, de se déplacer etc. Pour ces populations, habiter le centre-ville, le périurbain ou le rural ne fait pas sens en terme de pratiques. On reste face à des insulaires vivant dans une sphère de l'enfermement et ayant des modes d'habiter très spécifiques. Les notions de densité et de diversité, et donc l'urbanité, font peur à ces populations qui les rejettent, n'en maîtrisant pas les codes. Physiquement et concrètement pour ces populations, la dialectique relève de la logique logement/quartier, même si aujourd'hui grâce à internet cette dialectique peut s'élargir à un rapport logement/monde.

A contrario, une famille plus aisée habitant le « périurbain », ou à plus forte raison habitant le centre-ville, peut, elle, se permettre de fréquenter à la fois le centre-ville, les lieux de centralités périphériques et les urbanités virtuelles permises par Internet. De même, tous ne sont pas égaux face à l'expérience de l'altérité, de la rencontre et de la mixité. Les espaces dits périurbains ont aussi leur population de « gentrifieurs » qui travaillent leur image de population ouverte à

l'altérité et demandeuse d'urbanité. L'urbanité requiert en effet « *une appréciation des autres, une stratégie intelligente de l'évitement, l'usage d'une politesse collective, (...) la maîtrise du temps et des rythmes mais aussi l'art des passages, des connexions, le bricolage avec la signalétique. Il s'agit d'un jeu incessant entre l'extradétermination de soi et l'introversion de soi* » (Moncomble, in Stebe, Marchal, p. 387). L'urbanité relève donc d'une capacité singulière, longtemps le propre des urbains, à « *exercer de multiples façons d'être, à expérimenter la simultanéité des gens, des produits, des symboles, des œuvres, mais aussi des mondes qui constitueraient notre univers social* » (Toussaint, in Stebe, Marchal, 2009, p. 503). François Moriconi-Ebrard l'énonce d'une autre manière en estimant que « *celui qui connaît bien une grande ville n'est guère dépaysé lorsqu'il arrive dans une autre* » (2000, p.1). Autrement dit, celui qui n'a pas l'habitude de fréquenter une grande ville sera perdu, car n'ayant ni repères, ni signes familiers. Cette capacité à maîtriser des codes est variable en fonction du capital social et spatial des individus[90], c'est ce que Thierry Ramadier appelle « la lisibilité sociale » (Ramadier, 2009). Le rapport logement/monde est très différent pour des populations plus aisées dans la mesure où le monde ne se réduit plus ici à une potentialité virtuelle mais à des possibilités réelles et à des lieux concrets. Mais entre ces deux cas extrêmes, on retrouve une grande majorité de la population, les classes moyennes, catégorie remise en cause aujourd'hui en termes de définition à cause de sa grande hétérogénéité (Damon, 2012[91]). Ce sont ces populations, majoritaires dans le cadre du « périurbain » (Donzelot, 2004) ou de la banlieue (Vermeersch, 2011), qui sont les premières concernées par la fréquentation des centralités périphériques, par une expérience de la ville marquée par des liens de périphérie à périphérie et par la « ville au choix ». La dialectique est ici avant tout une dialectique logement/agglomération. Un facteur culturel et social, influençant fortement les pratiques urbaines des populations et leur manière d'être en ville semble donc aussi fondamental.

On peut alors identifier trois types de population, en reprenant la typologie d'Eric Le Breton (2005) basée d'une part, sur les pratiques de mobilités, qui sont centrales dans la façon d'appréhender la ville et d'autre part, sur l'idée de société d'archipel théorisée notamment par Jean Viard (1994). A partir de cette logique d'archipel Eric le Breton distingue :

90 Capital spatial défini ici comme « l'ensemble des ressources spatiales matérielles (habitat, mobilités), immatérielles (télécommunications) et idéelles (le stock de compétences, d'appétences et d'imaginaires spatiaux) que doit nécessairement mobiliser l'individu dans sa vie quotidienne pour poursuivre ses actes, développer des stratégies et accéder à d'autres biens sociaux (capital économique, culturel ou social) » (Lussault, 2003)

91 Voir aussi le projet « Middle Classes in the City : Social Mix or Just People Like Us ? », financée par l'ANR et l'Economic & Social Research Council (2010-2013), et coordonnée par Marie-Hélène Bacqué et Gary Bridge. Vaste enquête effectuée auprès de 400 individus des classes moyennes franciliennes et londoniennes, résidant en centre-ville, en banlieue ou en couronne périurbaine.

- « les insulaires », ceux qui ne sont pas mobiles, qui restent sur leur île qu'est le logement, tout au plus le quartier.
- « les petits plaisanciers », ces classes moyennes qui sont mobiles à une échelle un peu plus vaste mais toujours limitée.
- « les navigateurs au long cours » qui eux n'ont pas de contrainte de mobilité.

Ces trois types de population semblent de prime abord peu concernés par les questions d'urbanité. Or, leurs mobilités et leurs rapports aux espaces sous-entendent une capacité à maîtriser un environnement proche et lointain. Certains savent se repérer dans l'espace, fréquentent les espaces centraux, savent jouer sur les attentes de la société et sont bien dans le cadre d'une évaluation sociale des manières d'être en ville. Mais ces trois catégories, qui sont autant de façon de penser des gradients d'urbanité en fonction des appartenances sociales, ne sont que des profils types et ne doivent pas être généralisés mais validés par des cas individuels. On est alors dans une logique où l'urbanité est aussi une « compétence » à acquérir que l'on aurait ou pas, qui serait partie intégrante d'un capital spatial, d'où un accès inégalitaire à cette urbanité. Ces différentes réflexions nous amènent aussi à envisager le caractère essentiel des pratiques de mobilités des individus dans leurs rapports au monde et à l'espace qui les entoure (Cailly, 2007, Fournier, 2008). Les mobilités sont alors envisagées comme une dimension transversale à toute les pratiques sociales, sans exception (Le Breton, 2005). Cette dimension transversale des mobilités, aussi vue comme clé de lecture des inégalités sociales, a été particulièrement développée dans la recherche du début des années 2000, développée par Jean-Pierre Orfeuil sous l'angle sociologique de l'aptitude à la pratique des territoires (2002), ou par Jean Ollivro à travers ses « classes mobiles » basée sur l'idée de fixité et de mobilité choisie ou subie (2000). Cette thématique croisant mobilités et inégalités sociales est d'ailleurs devenue une thématique particulièrement interdisciplinaire, où géographe, aménageurs, sociologues, psychologues et économistes travaillent main dans la main[92].

Dans une logique empruntée à la sociologie, il semble aussi intéressant de réfléchir en termes d'habitus résidentiels. Cette idée, à rapprocher de celle de capital spatial de Bourdieu (1979) ou, dans le champs anglo-saxon, de la notion de « *Settlement Identity* » développée notamment par Feldman (1990)., nous entraîne à penser l'urbanité par les individus et à penser la construction de cet habitus résidentiel à la fois dans les parcours résidentiels individuels tout

[92] Un exemple récent, parmi d'autres, concerne l'ouvrage *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités,* codirigé par Jean-Pierre Orfeuil, ingénieur des mines, docteur en statistiques et professeur en Aménagement, et Fabrice Ripoll, géographe (2015).

autant que dans des constructions idéologiques qui traversent nos sociétés, en fonction de l'appartenance sociale ou des cultures urbaines spécifiques de chaque groupe.

Reprendre l'idée de « *Umwelt* » (environnement en allemand) dans le cadre d'une réflexion sur la ville peut s'avérer pertinent. Cette notion d'*Umwelt* est à l'origine développée dans le champ de la biologie par Jakob von Uexküll et défend l'idée que des organismes peuvent vivre dans le même environnement sans pour autant vivre dans le même monde sensible en fonction de leurs caractéristiques propres. Cette notion a été développée pour les hommes dans un environnement urbain. On peut donc poser l'idée d'un « *Umwelt* » urbain à analyser comme possible cause d'une différence de représentation de la ville entre individus selon leurs expériences propres, et finalement selon le mode d'habiter de chacun et les représentations et valeurs que ces modes d'habiter sous-tendent.

Ce développement permet de mettre en avant l'idée que le gradient d'urbanité ne peut être le simple fait de morphologies urbaines et qu'il faut remettre à plat l'objet urbain, considéré ici comme généralisé, pour envisager la notion d'urbanité. Aujourd'hui, ce seraient plus les pratiques de chacun, en termes de mobilités, de loisirs… qui feraient ces gradients d'urbanité, dépassant une simple combinaison densité/mixité morphologique. Ce qui va dans le sens d'un gradient diffus et beaucoup plus difficile à modéliser qu'un simple gradient auréolaire. Ce nouveau gradient d'urbanité, par sa complexité et son caractère diffus, est aussi révélateur du monde actuel, de sa complexité et de l'emboitement d'échelles qui le constitue. Un monde actuel qui est celui de « la ville paradoxale », sans « lieu ni borne » (Chalas, 2001, p.124), qui est partout à la fois mais que tous n'appréhendent pas de la même façon. Nous sommes face à des villes qui seraient « *le reflet physique, à l'échelle de l'environnement immédiat, des inquiétudes désordonnées des sociétés face au monde contemporain en mouvement* » (Stebe, in Stebe, Marchal, 2009, p.613).

Mais ce développement permet aussi de comprendre comment le rapport à la ville des individus, et l'urbanité envisagée à l'échelle individuelle, peut devenir une compétence pour les individus, fonction de leurs expériences propres.

2. Une urbanité ressource et compétence pour les individus

i. Le rôle des espaces de vie et des parcours résidentiel dans la construction des identités urbaines :

Si les pratiques quotidiennes, et notamment les pratiques de mobilités des individus, peuvent influencer la manière qu'ils ont de vivre et de se représenter leur environnement proche, les espaces de vie des individus et leurs parcours résidentiels vont aussi avoir un rôle important (Dureau, 1999, Audas, 2011, Imbert, Dubucs, Dureau, Giroud, 2014, Ramadier, Dias, 2016), tout comme leurs appartenances sociales (Bernardo, Palma-Oliveira, 2016). La notion d'espaces de vie des individus, définis comme « *l'ensemble de lieux qui modèle le champ d'action des individus* » (Lelièvre, Robette, 2010), a notamment été développée dans le champ de la démographie. Cette notion est pertinente dans la mesure où elle permet de prendre en compte non seulement les lieux composant l'environnement actuel de vie des individus mais aussi l'ensemble des lieux fréquentés au cours du parcours de vie. Qu'il s'agisse des lieux résidentiels ou encore des autres lieux associés aux pratiques spatiales quotidiennes, tel que les lieux de scolarisation, les lieux appréciés ou évités etc. Envisager l'identité spatiale dans le sens où la définit Di Méo (2002) ou Proshansky avant lui (1978, 1983), c'est-à-dire comme un rapport qui se forge dans le cadre d'une dynamique évolutive reliant le passé, le présent et le futur, nécessite donc de s'intéresser à la fois aux espaces de vie actuels des individus mais aussi aux lieux qui ont pu les marquer au cours de leurs parcours de vie.

Les travaux de Françoise Dureau sur la reconnaissance du caractère multi-local des pratiques spatiales (1999), ne se limitant pas au seul lieu de résidence actuel et interrogeant les autres lieux fréquentés au quotidien par les individus, ainsi que les lieux fréquentés dans le passé du parcours de vie, s'inscrivent dans la même démarche de complexification des liens entretenus entre les individus et leurs espaces de vie. Dans ses travaux, puis dans les travaux collectifs menés depuis (Imbert et al., 2014), l'accent est mis autant sur les pratiques de mobilités des individus que sur les espaces fréquentés par les individus, dans une perspective large, allant des espaces résidentiels aux espaces professionnels jusqu'aux espaces de loisirs des individus. Cette logique va dans le sens de celle de France Guerin-Pace lorsqu'elle parle de « *patrimoine identitaire géographique* » des individus (2006). Ce « patrimoine identitaire géographique » serait en perpétuelle construction et évolution et ne serait pas figé dans le temps.

Un autre élément intéressant dans la démarche de ces auteurs, porte sur la perspective rétrospective mise en place, qui cherche à interroger les pratiques et les lieux fréquentés par les

individus lors de l'enquête et depuis leur naissance. Dans cet ordre d'idée, il est par exemple intéressant de prendre en compte le rapport des individus à leurs environnement de vie à des moments précis de leurs vies, notamment en cas de bi-résidentialité, que ce soit lors des études ou plus tard à la retraite en cas de fréquentation de résidence secondaire (Imbert, Deschamps, Lelièvre, Bonvallet, 2014). Cette prise en compte dans les études urbaines de données biographiques, et donc fondamentalement individuelles, est aujourd'hui établie mais n'est finalement pas si ancienne que cela, tout du moins pour la géographie. En effet, la sociologie urbaine utilise ces méthodes depuis les travaux de l'Ecole de Chicago, notamment les travaux de Thomas et Znaniecki sur les trajectoires d'immigrants polonais[93]. Ces démarches se poursuivent aujourd'hui et visent à prendre en compte les trajectoires résidentielles des individus, afin « *d'envisager les mobilités résidentielles comme ayant un sens* » (Authier, 2010, p.3). Suivant cette logique « *les mobilités et immobilités résidentielles ne prennent tout leur sens que par rapport à une trajectoire de vie qui engage de façon plus large les différents domaines d'implications des êtres sociaux* » (Grafmeyer, Authier, 2011). Les trajectoires résidentielles sont aussi fonction des ressources que les individus peuvent, ou ne peuvent pas, mettre en jeu pour être mobiles à des échelles diverses, du local à l'international. Pour Nathalie Ortar ces mobilités résidentielles relèvent même d'une véritable « compétence sociale » (2015). Cette dimension biographique, fondamentale dans l'approche des mobilités résidentielles, nous semble particulièrement manquée dans le cadre des réflexions produites sur l'urbanité dans le champ scientifique. Quelle que soit la définition de l'urbanité retenue, une combinaison densité/diversité ou une somme d'interactions dans un cadre plus ou moins urbain, elle est d'abord et avant tout ce qui fait la ville, et ce qui fait la ville ce sont aussi des expériences individuelles (ou collectives d'ailleurs) qui trouvent leurs explications dans des processus biographiques. Cette dimension biographique est donc absolument fondamentale, dans la mesure où elle ne s'appuie pas forcément sur des critères objectifs de qualité paysagère ou d'esthétisme mais sur le souvenir, la mémoire, et l'attachement subjectif à un territoire.

ii. L'utilité du concept de capital spatial

Le concept de capital spatial est défini par Jacques Lévy et Michel Lussault dans le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés (2003, pp.124-126) comme « *un ensemble de ressources accumulées par un acteur, lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa*

[93] *The polish peasan in Europe and America*, 1918 – dans lequel Thomas et Znaniecki suivent un groupe d'immigrants polonais et étudient leurs vies dans leur pays d'origine et aux Etats-Unis

stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société ». Ce concept a été largement repris dans les années 2000 dans le cadre de travaux sur la constitution des identités spatiales individuelles (notamment Cailly, 2004, 2007, Fournier, 2008). Il conduit à envisager l'espace et sa pratique comme une forme à part entière de capitalisation (Cailly, 2007). Mais cette notion fait aussi l'objet de débat et de discussion dans le champ géographique. Elle serait, dans l'acception de Lévy, une notion large, un peu floue, et surtout critiquable par le manque de critères fournis par Lévy pour circonscrire ce capital spatial (Ripoll, Veschambre, 2005). Fabrice Ripoll va jusqu'à proposer la notion de « *dimension spatiale des ressources sociales* » pour préciser cette notion de capital spatial (2010). Dans la mesure où la présente recherche visera à préciser des critères pour délimiter cette notion de capital spatial[94] nous maintenons pour notre part l'usage de ce terme.

A l'origine, ce concept de capital, théorisée par Bourdieu dans *La distinction Critique sociale du jugement* (1979), vise notamment à élargir l'idée d'une dotation de capital inégale d'un individu à un autre en portant l'attention sur la dimension spatiale du capital. Même s'il revient en 1993 sur cette idée de capital spatial, et notamment sur l'interprétation d'un capital spatial vu comme une forme à part entière de capitalisation, on peut penser, avec Cailly (2007) qu'il s'agit ici d'un capital au sens de biens cumulables et utilisables pour produire d'autres biens sociaux. On peut d'ailleurs renforcer un capital au détriment d'un autre ; par exemple, on peut acheter un logement plus cher pour accéder à une localisation plus prestigieuse. Ce capital spatial comprend deux éléments centraux, un patrimoine et des compétences. Le patrimoine est constitué de lieux, de territoires, de réseaux, dont dispose l'acteur. La compétence est la capacité de chaque acteur à gérer ses ressources et à en acquérir d'autres. Il s'agit donc d'une théorie laissant à l'acteur une certaine marge de manœuvre en fonction de choix qu'il opère, ou qu'il n'opère pas. Jacques Lévy note qu'aujourd'hui ce n'est « *plus tant l'échelon maximal d'accessibilité que l'articulation des différentes métriques, la faculté à les utiliser de manière complémentaire au mieux de leur efficacité qui sert désormais de référence au capital spatial. D'où l'expression de métrise. La capacité à tirer parti des métriques pédestres, des espaces locaux ou infra-locaux et des lieux singuliers de toute échelle – toutes choses ressortissant au monde de la lenteur – devient un élément essentiel pouvant augmenter la valeur du capital spatial d'un acteur contemporain* » (2003, p. 126).

Le patrimoine se construit tout au long du parcours de vie et puise aussi sa source dans les valeurs et le capital social transmis par les parents et le monde dans lequel évoluent les

[94] Ce sera notamment une part centrale de la méthodologie présenté dans les chapitres 5 et 6.

individus. Quant aux compétences, elles peuvent se matérialiser par des pratiques spécifiques, notamment en termes de choix résidentiels et de pratiques, de loisirs ou de mobilité par exemple. Nous sommes ici face à un concept qui permet de compléter l'approche par les modes d'habiter par une entrée socio-spatiale touchant à des éléments plus individuels, en fonction de choix individuels autant que d'un héritage social. Cette double dimension nous semble particulièrement prégnante dans la question de la définition d'un sentiment d'urbanité construit à la fois sur un patrimoine, par des compétences et des ressources. C'est une des hypothèses fortes sur laquelle peut déboucher cette approche théorique. Pour redonner du sens à l'urbanité, il nous semble donc pertinent de l'aborder dans un cadre individuel et plus subjectif, via la question d'un sentiment d'urbanité relevant à la fois de représentations, de pratiques et d'affects. Ce qui nécessite de prendre en compte à la fois le rôle de l'héritage social familial et collectif et le rôle des stratégies individuelles et des choix, ou contraintes de cadres de vie.

iii. Le sentiment d'urbanité : un impensé entre urbanité et citadinité

On a vu que l'urbanité pouvait être entendue de deux manières : comme une façon de caractériser des espaces urbains en fonction d'une combinaison densité/diversité et comme une manière d'être en ville, au sens ici d'interactions entre des individus, et finalement de normes régulant le vivre ensemble. La citadinité, quant à elle, est pensée comme l'ensemble des pratiques et des usages que développent les individus pour s'approprier l'espace plus ou moins urbain sur lequel ils vivent (Lussault, 2003). Dans le cas de l'urbanité, on est donc sur une approche essentiellement collective du rapport à la ville. C'est la société qui est interrogée ici, notamment dans les normes qu'elles se donnent pour favoriser le vivre ensemble dans un milieu urbain. De même l'urbanophobie ou l'urbanophilie désignent des imaginaires collectifs, des systèmes de croyances, de symboles, de mythes, de valeurs et de signes qui peuvent orienter les pratiques de chacun et influencer la valeur que chaque individu accorde à la ville (Salomon Cavin, 2007). Mais ces deux notions d'urbanité et de citadinité, qui peuvent jouer un rôle dans notre questionnement, appartiennent à un imaginaire commun, précédant l'expérience individuelle. A l'inverse, dans le cadre de la citadinité, on interroge une dimension qui est plus individuelle. Il s'agit de comprendre comment les individus, par leurs pratiques et leurs usages, peuvent s'approprier certains espaces plus ou moins urbains.

Néanmoins, il est à noter qu'entre le concept d'urbanité et celui de citadinité subsiste une sorte d'impensé, qui concernerait le processus de construction des représentations sociales (au sens ici de construites par la société) et individuelles. Cet impensé concerne donc aussi la dimension

très subjective basée sur les affects, jugements ou évaluation. Enfin, l'idée de sentiment permet de sous-tendre une dimension temporelle, à la fois diachronique et synchronique pour évoquer l'idée de variabilité des rapports aux espaces.

Ces deux systèmes de représentations, sociales et individuelles, sont à la base des pratiques des individus (donc de la citadinité) et de la façon de penser collectivement le rapport à la ville (donc de l'urbanité). Si l'on reprend le schéma matriciel de Harvey (2006, voir précédemment), ni le concept d'urbanité ni celui de citadinité ne permettent de comprendre ce qui est au croisement de l'Espace Relationnel (*Relational Space*) et des Espaces des Représentations (*Space of Representations*). Et c'est précisément cette intersection qui est à explorer, cet entre-deux, où nous plaçons le sentiment d'urbanité. Un sentiment d'urbanité que l'on pourrait définir comme suit :

C'est l'état affectif et socio-cognitif d'un individu caractérisant son rapport aux espaces urbains 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, de son attachement au lieu et de son identité spatiale. Cet état est basé sur un processus construit tout au long de la vie d'un individu. Autrement dit, cet état est donc défini à partir de trois dimensions fondamentales : une dimension temporelle (liée aux 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 est variable et relatif selon ces trois dimensions. Cette relativité peut donc être envisagée en fonction :

- des parcours de vie, des lieux de résidence passés et des pratiques passées
- des modes d'habiter présents et futurs, en lien avec les pratiques, les préférences et les représentations.

Un autre intérêt de processus de sentiment d'urbanité, est qu'il permet une approche de la notion d'ambiance urbaine par les individus, à travers la morphologie et la dimension sociale des espaces, mais aussi à travers une appréhension cognitive.

Figure 1 : Le sentiment d'urbanité : un processus socio-cognitif relatif en fonction de quatre facteurs de relativité

La principale question orientant notre travail revient alors à revisiter le concept d'urbanité et à construire celui de sentiment d'urbanité, à chercher à comprendre selon quels critères il peut fonctionner, et si on peut dresser une typologie de facteurs de relativité.

Les enjeux de notre travail se situent finalement à deux niveaux, théorique et opérationnel :

- **Enjeux théoriques :** il s'agit ici de chercher à construire le sentiment d'urbanité afin d'en dégager une typologie fondée sur des aspects individuels. Cette typologie permettrait de donner une clé de lecture simple de la réalité urbaine contemporaine éclatée et qui serait fondée, non plus sur des types d'espaces et leurs fonctions, mais sur des liens entre les individus (leurs pratiques, leurs représentations de leurs espaces de vie et des autres espaces) et leurs espaces de vie.
- **Enjeux d'aménagement :** ces enjeux découlent ici des enjeux théoriques. En effet, il s'agit de questionner les catégories établies dans la manière de penser les limites des projets d'aménagements actuels. Il s'agit de poser une multiplicité d'acteurs et d'aspirations en fonction de la typologie pensée précédemment. Une nouvelle typologie permettrait aux acteurs de l'aménagement de penser selon des catégories non plus

économico-sociales, et donc collectives, mais centrées sur le rapport à la ville des individus. Et donc de raisonner non plus seulement en termes d'appartenance à des classes ou à des groupes, culturels ou sociaux, mais en termes de parcours individuels, en se référant à d'autres disciplines que la géographie urbaine classique, notamment à la psychologie environnementale qui peut apporter des éléments nouveaux dans la manière de penser et de concevoir nos villes et de convoquer des éléments subjectifs d'explication dans la conception de celles-ci.

La sphère collective et la sphère individuelle s'interpénètrent dans la construction du sentiment de l'urbanité mais ne se superposent pas l'une à l'autre.

Il faut dès lors se poser la question de comment se construisent ces représentations ? Quels facteurs peuvent expliquer ces constructions ? Peut-on essayer de dresser une typologie de sentiment d'urbanité en fonction : des parcours résidentiels (notamment des échelles de parcours résidentiel), du capital spatial des individus et de leur pratiques quotidiennes (de mobilité, de loisirs, etc.) ? C'est là tout l'enjeu méthodologique de notre travail. Comment aborder cette dimension à la fois sociale et individuelle ?

Conclusion première partie :

On l'a vu, l'urbanité est aujourd'hui devenue un concept aussi fourre-tout que flou, difficile à clarifier malgré différents efforts pour lui donner, ou lui redonner, du sens (Lévy, 1997, 2003, Chalas, 2001). Nous avons fait le choix d'appréhender l'urbanité par sa relativité ;

- une relativité historique en fonction des contextes et des valeurs urbanophobes ou urbanophiles adossées à ce terme ;
- une relativité épistémologique, au sein d'un champ scientifique où la notion d'urbanité est débattue, questionnée, controversée ;
- mais aussi une relativité en fonction des individus, de leurs pratiques, de leurs représentations et de leurs parcours de vie, soit des éléments relevant de la biographie des individus.

Dès lors, le rapport des individus à la ville, et à ce qui fait la ville, est conditionné à la fois par un cadre culturel collectif et partagé, et par des expériences individuelles liées aux parcours de vie, aux parcours résidentiels ou aux pratiques de vie des individus. Cette dimension individuelle du rapport à ce qui fait la ville, et donc à l'urbanité, s'inscrit dans le cadre du capital spatial propre aux individus, et est à la fois une ressource et une compétence mobilisée ou non par les individus. Cette dernière relativité à l'échelle individuelle est ici interrogée à travers ce que nous appelons le « sentiment d'urbanité ». C'est ce processus de sentiment d'urbanité qui est l'axe fort de notre travail. L'attention accordée à ce processus a aussi pour but de faire émerger une manière de voir l'urbanité chez les habitants, en vue de confronter la définition habitante aux définitions ébauchées chez les chercheurs. Cette ambition de confronter la parole habitante à la parole des chercheurs, et finalement d'essayer de faire dialoguer des éléments théoriques avec des représentations d'habitants, doit à notre sens être au cœur du projet contemporain des sciences sociales.

Mais une telle confrontation ne va pas sans défis méthodologiques majeurs, qui seront l'objet de notre seconde partie.

PARTIE II – ABORDER LA RELATIVITE DU SENTIMENT D'URBANITE

Une première partie a montré que le terme d'urbanité reste complexe et difficile à saisir et qu'elle soulève certaines difficultés. Il s'agit dans cette deuxième partie de s'attacher à résoudre deux d'entre elles. Tout d'abord, il s'agira de chercher à clarifier et spécifier dans un premier chapitre les débats théoriques sur la notion d'urbanité, en leur donnant corps grâce à la mise en œuvre d'entretiens réalisés avec des chercheurs en sciences sociales en France et en Suède sur le thème de l'urbanité en général. Cette démarche a semblé particulièrement pertinente pour soulever les nuances d'acceptions et possibilités d'opérationnalisation de la notion d'urbanité, et ce d'autant que les débats et controverses autour du terme d'urbanité restent fort en France, comme nous l'avons vu dans une première partie. Les diverses dimensions de ces débats et controverses structurent d'ailleurs la démarche méthodologique, à la fois dans la construction de la grille d'entretien mais aussi dans l'analyse des réponses de chercheurs. La seconde difficulté (ou enjeu) repose sur la méthodologie proposée pour aborder la question de l'urbanité à l'échelle individuelle, autrement appelée, le sentiment d'urbanité.

Notre méthodologie, présentée ici en deux chapitres distincts, s'articule autour de deux techniques principales : des parcours photos commentés, et un questionnaire en ligne. Cette double méthodologie se justifie par la difficulté à aborder la dimension individuelle, tout en se donnant une entrée quantitative complémentaire. Il peut également sembler surprenant d'envisager, au sein d'une même partie, des chapitres de résultats (ici liés aux entretiens réalisés avec les chercheurs) et des chapitres plus méthodologiques ; mais nous défendons ce choix dans la mesure où les résultats des entretiens avec les chercheurs ont été fondamentaux à la fois dans le choix des terrains et dans la construction du questionnaire. L'objectif est donc double, il s'agit d'apporter du contenu théorique complémentaire à la première partie et, à partir de ce contenu, de construire une méthodologie.

Chapitre 4 – Une approche théorique complémentaire

Face à la notion d'urbanité, l'approche bibliographique préalable n'est pas sans limite. En effet, le terme d'urbanité recouvre une pluralité de sens, dont certains restent peu opératoires. Par ailleurs, la notion reste souvent mobilisée sans arrière-fond théorique solide. Compte tenu des limites auxquelles la recherche bibliographique se heurtait, il a été fait le choix d'approfondir cette « exploration » théorique, en investiguant directement auprès des chercheurs le sens de la notion d'urbanité. Ainsi, une série d'entretiens avec des chercheurs travaillant sur le champ de l'urbain a été menée.

Une telle démarche a pour objectif initial de donner aussi la parole aux chercheurs et de saisir les différentes « écoles de pensée » et les différents débats qui agitent aujourd'hui les problématiques autour de l'urbanité et plus largement autour de l'objet urbain en France. Cette démarche a aussi permis d'ouvrir la palette d'acceptions associées à l'urbanité à d'autres champs disciplinaires, et à des références bibliographiques associées.

Cette approche complémentaire est aussi une première manière d'ouvrir notre questionnement à des enjeux plus opératoires, et notamment en ce qui concerne la sélection possible de terrains d'études pour aborder la question du sentiment d'urbanité. En effet, là aussi, il est assez difficile d'identifier dans la bibliographie des « haut-lieux » de l'urbanité, du fait du caractère polymorphe dont elle est dotée. La grille d'entretien, créée pour cette série de rencontres avec des chercheurs, est donc aussi construite de manière à ménager des pistes de réflexion pour faire émerger des terrains de recherche.

Les premiers entretiens ont été réalisés avec chercheurs francophones. Par ailleurs, suite à un séjour d'étude de deux mois en Suède en mai et juin 2016, au département de Géographie de l'Université de Lund, nous avons pu réaliser quelques entretiens avec des chercheurs suédois, danois et anglo-saxons. Ces derniers, basés sur la même grille que celle utilisée avec les chercheurs francophones, ont permis d'aborder la question de la relativité plus culturelle[95] pour appréhender l'urbanité, une relativité non envisagée dans une première partie.

[95] A la fois en termes de langue et de vocabulaire et en termes de références théoriques.

I. Faire discuter des chercheurs sur l'urbanité

Dans un premier temps, l'intérêt d'une telle approche complémentaire et la question de la recherche du bon interlocuteur seront envisagés. Le choix des chercheurs interrogés n'est en effet pas anodin et répond aussi à l'impératif d'interdisciplinarité identifié dans la première partie de ce travail. Mais, au-delà de la question des locuteurs, la grille d'entretien et la méthode d'analyse retenue seront aussi présentées.

1. Une approche théorique complémentaire

i. Les chercheurs interrogés, l'enjeu de l'interdisciplinarité

Pour ce qui concerne la sélection des chercheurs interrogés, elle s'est effectuée d'abord dans le cadre de la recherche d'une pluralité disciplinaire, puis par capillarité et par cercle de connaissances. Au-delà de l'aspect interdisciplinaire, il nous semblait aussi primordial de prendre en compte un échantillon de chercheurs travaillant sur des thématiques diverses autour de l'urbain, y compris certains pour qui la thématique de l'urbain est plus marginale[96].

[96] Yvon le Caro est ruraliste par exemple, mais le rural se définissant aussi en opposition au rural, il est intéressant d'interroger un « ruraliste ».

Tableau 3 : Chercheurs interrogés, disciplines et conditions de passation

Nom	Discipline	Lieu entretien	Nature entretien	Date	Durée
Marc Dumont	Géographe	Rennes - bureau	Face à face	04//11/2013	1h46
Philippe Menerault	Géographe	Rennes – hall de l'Université	Face à face	05/11/2013	50mn
Yvon Le Caro	Géographe	Rennes - bureau	Face à face	14/11/2013	1h17
Cyria Emelianoff	Géographe	Rennes - café	Face à face	09/12/2013	1h07
Jacques Lévy	Géographe	Paris - café	Face à face	12/12/2013	1h30
Théa Manola	Architecte	Paris - café	Face à face	13/12/2013	1h37
Eric Le Breton	Sociologue	Rennes - bureau	Face à face	20/12/2013	1h08
Daniel Le Coëdic	Architecte/Urbaniste	Brest - bureau	Face à face	14/01/2014	1h15
Stéphanie Vermeersch	Sociologue	Nanterre - bureau	Face à face	03/02/2014	1h06
Antoine Brès	Architecte/Urbaniste	Paris - bureau	Face à face	03/02/2014	1h05
Laurent Cailly	Géographe	Tours - bureau	Face à face	05/02/2014	1h54
Jean-Yves Chapuis	Architecte	Rennes – hall de la mairie	Face à face	07/02/2014	50mn
Eric Charmes	Urbaniste	Rennes - bureau	Par téléphone	10/02/2014	1h04
Rémy Allain	Géographe/ Urbaniste	Fougères – maison particulière	Face à face	03/04/2014	2h35
Ariella Masboungi	Architecte/ Urbaniste	Puteaux (La Défense) - bureau	Face à face	23/04/2014	1h47
Laure Planchais	Paysagiste/ urbaniste	Paris - bureau	Face à face	23/04/2014	1h
Antoine Grumbach	Architecte/ Urbaniste	Paris - bureau	Face à face	25/04/2014	1h18
Stéphane Degoutin	Photographe et chercheur en sciences humaines	Paris - bureau	Face à face	26/04/2014	1h02
Thierry Ramadier	Psychologue environnemental	Rennes - bureau	Par téléphone	07/05/2014	1h02
Jean-François Revert	Architecte/ Urbaniste	St Malo - bureau	Face à face	16/05/2014	1h50
Jean-Yves Authier	Sociologue	Rennes - bureau	Par téléphone	18/06/2014	42mn

Le choix des personnes interrogées s'est d'abord fait en réfléchissant *a priori* à un noyau de chercheurs susceptibles d'être concernés par notre champ d'étude, et d'abord par une sélection par la distance, en mobilisant les ressources internes à l'UMR-ESO, notre unité d'appartenance. Celle-ci a la caractéristique d'être riche de plusieurs sites universitaires et d'une variété d'enseignants chercheurs issus de disciplines différentes et travaillant sur des thématiques très variées, soit :

Marc Dumont (géographe, spécialiste des questions urbaines[97]) - Yvon Le Caro (géographe, spécialiste des questions plus rurales et notamment de l'articulation entre rural et urbain) - Cyria Emelianoff (géographe, spécialiste des questions de liens entre ville et environnements) – Rémy Allain (géographe mais aussi urbaniste) – Eric Le Breton (sociologue, spécialiste des questions de sociologie urbaine et notamment des questions de mobilités – qui n'est plus à ESO mais est toujours à l'université Rennes 2).

Nous avons pu profiter de l'encadrement d'un séjour d'étude de Master 1 Audit[98] à Lille pour rencontrer Philippe Menerault (géographe, spécialiste des questions de mobilités dans un cadre urbain), qui encadrait le voyage d'étude du côté lillois.

La sélection a été élargie ensuite à des chercheurs qui semblaient pertinents sur cette question de l'urbanité dans le champ des études francophones. Nous avons ainsi pu contacter et rencontrer :

Jacques Levy (géographe, spécialiste des questions urbaines et notamment de la question de l'urbanité) – Eric Charmes (urbaniste, spécialiste des questions liées au périurbain notamment) – Théa Manola (architecte) – Laurent Cailly (géographe, spécialiste des questions de mobilités notamment dans les espaces périurbains) – Daniel Le Coëdic (architecte et urbaniste).

Ce dernier est aussi un acteur du champ de l'aménagement et connaît plusieurs architectes urbanistes qui nous étaient plus difficiles d'accès *a priori*. Nous avons ainsi pu contacter et rencontrer différents acteurs plus centrés sur un aspect opérationnel :

Antoine Brès (architecte/urbaniste) – Jean-Yves Chapuis (architecte/urbaniste) – Antoine Grumbach (architecte/urbaniste, Grand prix de l'Urbanisme 1992) – Ariella Masboungi (architecte/urbaniste, mais aussi actrice du ministère de l'Environnement, elle était alors inspectrice générale du développement durable, Grand Prix de l'Urbanisme 2016) – Laure Planchais (paysagiste et urbaniste) – Jean-François Revert (architecte/urbaniste, Grand Prix de l'Urbanisme 1990)

[97] Aujourd'hui Professeur des Universités à l'Université de Lille.
[98] Master Aménagement Urbanisme Diagnostic et Intervention sur les Territoires à l'Université Rennes 2.

Via le réseau de la psychologie environnementale, des contacts ont pu être pris avec certains chercheurs sortant eux aussi de notre champ disciplinaire traditionnel et nous permettant une véritable approche interdisciplinaire dans notre recherche :

Stéphanie Vermeersch (sociologue, spécialiste des questions de sociologie urbaine) – Thierry Ramadier (psychologue environnemental, lui aussi travaillant spécifiquement dans le champ de la psychologie environnementale urbaine)

Enfin, nous avons pu profiter de circonstances et d'opportunités pour rencontrer certains chercheurs eux aussi extérieurs au champ disciplinaire géographique :

Stéphane Degoutin (photographe et chercheurs en sciences sociales comme il se définit lui-même, auteur notamment d'un ouvrage sur les enclosures résidentielles et les Gated Communities aux Etats-Unis, *Prisonniers volontaires du rêve américain*, 2006) – Jean-Yves Authier (sociologue, spécialiste de sociologie urbaine).

Ces entretiens ont été réalisés sur une durée de 8 mois de novembre 2013 à juin 2014.

Les entretiens se sont déroulés en face à face, à l'exception des entretiens avec Eric Charmes, Thierry Ramadier et Jean-Yves Authier, effectués par téléphone.

L'échantillon de 21 entretiens récoltés présente un panorama relativement satisfaisant du champ des études urbaines en les sciences sociales et humaines en France[99].

ii. Les chercheurs suédois

Le séjour de recherche effectué au département de géographie de l'université de Lund au printemps 2016 a permis de toucher des publics assez variés de chercheurs. En effet, les universités de Lund, et dans une moindre mesure de Malmö, ont la particularité d'accueillir des chercheurs issus du monde entier, à la fois de l'ensemble régional scandinave (suédois bien sûr mais aussi danois, Copenhague est à 45 minutes en train, ou finlandais) mais aussi des chercheurs du monde anglophone, anglais ou américain. Ce qui permet de faire varier non seulement les disciplines d'appartenance mais aussi les pays d'origine des chercheurs. Finalement, une série de 15 entretiens a pu être menée au cours de ces deux mois. Et comme pour les chercheurs français, les disciplines de ces chercheurs, travaillant de près ou de loin sur des problématiques liées à la ville, sont assez variées. Nous avons rencontré des chercheurs à

[99] Il est aussi à noter que les entretiens réalisés avec Rémy Alain et Jean-Yves Authier n'ont pas pu, pour des raisons techniques, être exploités de la même manière que les autres. Pour l'entretien avec Rémy Allain une défaillance de l'enregistreur, qui s'est arrêté au bout de 10 minutes d'entretien, rend l'entretien inexploitable. Pour l'entretien avec Jean-Yves Authier, réalisé par téléphone, des interférences à l'enregistrement, liées sans doute au haut-parleur du téléphone utilisé, rendent également l'entretien inexploitable. Ces deux entretiens n'ont donc pas fait l'objet d'analyse et ne sont pas intégrés dans les résultats.

Lund même, au département de géographie, mais aussi au département d'architecture (qui accueille les psychologues environnementaux) et au département de sciences politiques. Six entretiens ont été réalisés avec des chercheurs de l'Institut d'études urbaines de l'université de Malmö[100] et deux autres entretiens à Roskilde, une université danoise de sciences humaines et sociales.

Tableau 4 : Chercheurs interrogés en Suède et au Danemark

Chercheur	Discipline	Nationalité	Durée Entretien (mn)	Université
Henrik Gutzon Larsen	Géographie	Danoise	40	Lund - Keg (Geo)
Guy Baeten	Géographie	Suédoise	25	Malmo - Urban Studies Dep
Mattias Kärrholm	Architecture	Suédoise	32	Lund - Arch Dep
Katarina Nylund	Aménagement	Suédoise	61	Malmo - Urban Studies Dep
Carina Listerborn	Géographie	Suédoise	37	Malmo - Urban Studies Dep
Per-Markku Ristalammi	Ethnologue	Finlandaise	63	Malmo - Urban Studies Dep
Lina Olsson	Aménagement	Suédoise	40	Malmo - Urban Studies Dep
Kirsten Simonsen	Géographie	Danoise	47	Roskilde University
David Pinder	Géographie	Anglaise	35	Roskilde University
Tomas Wikström	Architecte	Suédoise	55	Malmo - Urban Studies Dep
Eric Clark	Géographe	Américaine	70	Lund - Keg (Geo)
Anders Lund Hansen	Géographe	Danoise	43	Lund - Keg (Geo)
Gunnar Sandin	Architecte	Suédoise	32	Lund - Arch Dep
Dalia Mukhtar-Landgren	Politiste	Suédoise	36	Lund - Dep Science Po
Maria Johansson	Psychologue environnementale	Suédoise	25	Lund - Arch Dep

[100] Il n'y a pas d'institut d'études urbaines à l'université de Lund.

La durée des entretiens est moins longue que pour les chercheurs français. Ce qui peut s'expliquer par des raisons de pratiques de la langue, rester concentré plus d'une heure en anglais sur un entretien « scientifique » n'est pas toujours aisé, mais aussi parce que les débats autour de ce terme d'urbanité sont beaucoup moins importants qu'en France. La grille d'entretien reprenait celle utilisée avec les chercheurs français et a été traduite (voir grille d'entretien en annexe).

2. Mettre en regard les discours scientifiques

i. Une grille d'entretien constituée de trois blocs thématiques

Ces entretiens ont permis de recueillir 25 heures et 41 minutes d'enregistrement, pour des entretiens de 1h12 en moyenne. 19 entretiens sur 21 ont pu être exploités de manière satisfaisante. Certains sont assez brefs, moins d'une heure, d'autres sont beaucoup plus longs, plus d'une heure quarante-cinq. Mais tous ont été réalisés à partir de la même base et du même guide d'entretien. Cette grille d'entretien s'articulait autour de 11 questions réparties en 3 grands blocs thématiques. Un premier bloc centré sur le terme d'urbanité en lui-même, un second bloc associé au possible caractère opératoire du terme urbanité et un troisième bloc associé à des liens théoriques entre cette notion d'urbanité et d'autres thématiques urbaines.
Les numéros indiquent ici l'ordre dans lequel les questions étaient posées, la question 11 étant la dernière posée mais relève bien du premier bloc thématique.

Premier bloc thématique : Représentation de l'urbanité :

1- Qu'évoque pour vous la notion d'urbanité ? (1a) Comment la définiriez-vous en 5 mots ? (1b)

2-Est-ce que cela évoque des lieux ou situations spécifiques ? Lesquel-le-s ?

3- Comment l'étudiez-vous ? Pourquoi ?

11-Pourriez-vous me citer 2 ou 3 auteurs clé (ou textes faisant référence) sur la notion d'urbanité ?

Deuxième bloc thématique : Comment rendre cette notion « opérationnelle » :

4-Comment la rend-on opérationnalisable (autrement dit comment l'observer, l'éprouver dans la recherche urbaine) ?

5-Quels indicateurs imaginez-vous ?

6-Evoquez l'idée de gradients d'urbanité. Lesquels envisagez-vous?

Troisième bloc thématique : L'urbanité face aux évolutions des sociétés contemporaines :

7- Comment envisagez-vous le rapport urbanité/mobilités ?

8- Comment envisagez-vous le rapport ruralité/urbanité ?

9- Comment envisagez-vous le rapport urbanité/virtualité (numérique)?

10-Comment envisagez-vous le rapport urbanité/société ?

Chacun des trois blocs thématiques permet d'envisager les thématiques fondamentales autour de la question de l'urbanité :

- La question théorique de sa définition même et de la représentation du terme chez les chercheurs, qui est fondamentale ici dans la mesure où le terme d'urbanité pouvait recouvrir des réalités conceptuelles différentes selon les chercheurs.
- La question du caractère opératoire de la notion, et par conséquent de sa mesure potentielle.
- La question du lien entre cette notion et d'autres grandes notions traversant le champ des sciences sociales aujourd'hui. D'autres grandes notions qui peuvent, par certains aspects, être complémentaires de cette notion d'urbanité et sur lesquelles se concentre aussi un certain nombre de travaux au sein des sciences sociales travaillant sur la question urbaine.

La construction de ces trois blocs thématiques s'inscrit aussi dans la lignée des grands débats théoriques touchant à cette notion d'urbanité et que nous avons évoqués dans une première partie.

Les entretiens avec les chercheurs dans le cadre suédois étaient basés sur la même grille d'entretien, traduite en anglais comme suit.

First block - Urbanity representation :

1 - What evokes the word urbanity for you? How would you define it in five words?

2 - Does it evoke specific places or specific situations? Which ones?

3 - How do you study it? Why?

11 - Could you quote me two or three key authors (or reference texts) on the topic of urbanity?

Second block - How to operate the notion of urbanity :

4 - How can it be operating (how to observe it in urban studies)?

5 - What indicators can you imagine?

6 - Evoke the idea of "shades of urbanity" ("gradient d'urbanité"). What do you think about this idea? Is some ideas like that exist in Sweden?

Third block - The urbanity towards the evolutions of contemporary societies :

7 - What do you think about the relationship between urbanity and mobilities?

8 - What do you think about the relationship between urbanity and rurality?

9 - What do you think about the relationship between urbanity and virtuality (in a numeric sense)?

10 - What do you think about the relationship between urbanity and society?

Il est intéressant de noter quelques éléments généraux sur le contexte suédois avant d'aller plus loin dans l'analyse des résultats de ces entretiens. D'abord, il faut noter que la plupart des débats qui agitent le champ des études urbaines en France, notamment la question de la quantification de l'urbanité et donc des gradients d'urbanité, n'existe, pour ainsi dire pas, dans le champ des études urbaines en langue anglaise. La question principale de débat dans ce champ linguistique est la question de l'urbain global, de ses implications et de sa réalité (Brenner, 2014, Brenner, Schmidt, 2015, Merrifield, 2014). Ce qui fait que certaines questions de la grille d'entretien en anglais sont un peu « tombées à plat » dans la mesure où les chercheurs étaient incapables de répondre à une question dont ils ne maîtrisaient pas véritablement les tenants et les aboutissants (Q4, Q5, Q6). Il est aussi à noter que, par le biais d'Erik Clark, qui était notre référent au département de Géographie de Lund, nous avons rencontré un certain nombre de chercheurs se déclarant ouvertement d'une approche marxiste, soit une tendance pas forcément représentative des chercheurs anglophones. Toutes les questions n'étant pas nécessairement pertinentes, a posteriori, dans le cadre de ces entretiens avec les chercheurs suédois, seules les intéressantes ont été traitées. Soit la question 1 sur la définition de l'urbanité, les questions sur son opérationnalisation et la question des références mobilisées par les chercheurs (question 11).

ii. Une méthode d'analyse à la croisée d'approches qualitatives et quantitatives

Certaines questions permettaient ici d'extraire des réponses hiérarchisées dans le discours des chercheurs, notamment les questions 1, 2, 5 et 11. La méthode de collecte, basée sur la recherche de représentations sociales associées au terme urbanité, s'inspire des techniques de recueil des représentations sociales souvent mobilisées en psychologie sociale. Pour ces questions précises, l'ordre d'apparition des réponses est un indicateur d'analyse du discours qui permet, selon la méthode structurale des représentations sociales (Vergès, 1992), de procéder à une analyse en termes de fréquences et de pondération des termes associées aux mots inducteurs mobilisés dans la question. Cette méthode, associée à un codage thématique des réponses (sur lequel on reviendra) a permis de faire ressortir des fréquences avec lesquelles certains termes ou idées

étaient citées. En nous inspirant librement de la méthode proposée par les auteurs de la théorie du noyau central (dont Vergès, 1992) pour analyser la structure centrale/périphérique des représentations sociales, nous avons pu mettre en lien la fréquence et le rang de citation des réponses des chercheurs. Ce qui donne une fréquence classique, mais aussi une fréquence cumulée, un rang moyen et une fréquence moyenne. Il faut préciser ici que cette méthode est utilisée de manière préférentielle sur des échantillons plus importants, et qu'il peut sembler surprenant d'utiliser cette méthode sur des échantillons aussi réduits. Nous assumons néanmoins ce parti pris, il s'agit ici de s'inspirer de cette méthode, non de produire une véritable analyse « prototypique » (du noyau central) des représentations.

Pour la question de savoir ce qu'évoque l'urbanité pour les chercheurs, cette analyse nous donne le tableau suivant (cf. tableau 5). Il faut préciser que l'analyse proposée dans le tableau ci-dessous est basée sur des catégories thématiques qui sont issues d'une première analyse de contenu des réponses.

Tableau 5 : analyse des réponses à la question « Qu'est-ce qu'évoque pour vous la notion d'urbanité ? Comment la définiriez-vous en 5 mots » ?

	Rang 1	Rang 2	Rang 3	Rang 4	Rang 5	Fréquence	Fréquence Cumulée	Rang Moyen (R)	Fréquence Moyenne (F)
Diversité - sociale - commerciale etc	2	3	3	0	0	**8**	31	3,88	10,13
Rien - pas de sens	2	0	1	0	0	**3**	13	4,33	3,8
Interactions - lieux d'interactions	7	7	3	2	3	**22**	79	3,59	27,85
Mouvement	0	0	2	4	4	**10**	18	1,8	12,66
Densité	4	1	0	1	1	**7**	27	3,86	8,86
Qualité de vie - comme construction historique	5	4	4	5	1	**19**	64	3,37	24,05
Morphologie - façon de construire la ville	0	3	1	1	0	**5**	17	3,4	6,33
Total réponses (comprenant les non classé)	**20**	**18**	**15**	**14**	**12**	**79**	257	3,46	13,38
						79 (dont 74 classées)			

Selon l'approche structurale des représentations sociales, ce type d'analyse permet de faire émerger une structure à plusieurs niveaux, de représentation sociale sur un « objet thématique » à enjeux.

- Ce qui est au centre des représentations sociales, ce qui en constitue le noyau central. Cette partie est alors associée (d'après les théories structurales de la représentation sociale) à qui est le plus stable, le plus ancré et donc proches des normes et valeurs d'un groupe social donné.
- Et ce qui est au contraire le plus périphérique, renvoie à des éléments plus soumis aux effets de mode notamment ou aux effets de conjoncture, plus contextualisés voire individualisés (Vergès, 1992 et 1994, Abric, 1994, 2003). Cette logique se base sur un croisement du rang et de la fréquence moyenne (les deux colonnes les plus à droite du tableau de la figure 2 ci-dessus). Les éléments dits « centraux » sont les termes dont la fréquence et le rang sont supérieurs à la fois au rang moyen (R) et à la fréquence moyenne (F).
- A l'inverse, les termes associés sont dits « périphériques » quand leur fréquence et rang de citation sont inférieurs au rang moyen (R) et à la fréquence moyenne (F). Par exemple pour la question 1 « le mouvement ». Les termes périphériques « expriment le fréquent, parfois l'exceptionnel, mais jamais l'anormal » (Moliner, 1992, p.326).

Ainsi une valeur seuil calculée permet de distinguer les éléments du noyau central des éléments des zones périphériques, autrement dit de nuancer valeurs et normes sociales (NC) et valeurs plus individualisées et contextuelles (cf. tableau 6).

Tableau 6 : exemple de résultats de l'analyse fréquence rang[101]

	Rang Moyen >3,46	**Rang Moyen <3,46**
Fréquence Moyenne >13,38	**Interactions**, lieux d'interactions	Qualité de vie, Urbanité comme construction historique
Fréquence Moyenne <13,38	Diversité sociale, commerciale etc. - Rien, pas de sens - Densité	Mouvement - Morphologie, façon de construire la ville

[101] Dorénavant, et pour tous les exemples de présentation de résultats issus de la méthode fréquence/rang, la Fréquence Moyenne sera notée FM et le Rang Moyen sera noté RM. Pour le rang moyen comme pour la fréquence moyenne, le chiffre indiqué est une moyenne. Le terme en gras dans le tableau est l'élément le plus central et le plus structurant émergeant du discours des individus.

Ainsi, et pour l'exemple de la question 1, ce qui semble ressortir en premier comme élément central et normatif des représentations liées à l'urbanité ce sont *les interactions*. La question du *mouvement* et de la *morphologie* apparaissent, eux, comme périphériques. Dans cette optique, l'urbanité est perçue de manière normative par les chercheurs comme une manière d'être générant des interactions dans des lieux d'interactions donnés. Alors que le mouvement et les aspects morphologiques relèveraient plus d'appréhension individuelle de l'urbanité, par exemple en fonction des centres d'intérêts majeurs de recherche des chercheurs interrogés.
Il nous a particulièrement intéressé de croiser les résultats des questions qui étaient centrales dans notre grille d'entretien. Donc les questions 1, 2 et 11 sur la question de la représentation et les questions 5 et 6 sur la question du caractère opératoire de la notion.

II. Une urbanité relative dans le discours des chercheurs

Dans cette seconde partie l'accent est mis sur les résultats des entretiens avec les chercheurs, et notamment sur une analyse des tris à plat des réponses aux différentes questions que comprenait le questionnaire.

1. La représentation de l'urbanité chez les chercheurs

i. La définition de l'urbanité en question chez les chercheurs francophones

<u>Question 1 :</u> ***Qu'est-ce qu'évoque pour vous la notion d'urbanité ? (1a) Comment la définiriez-vous en 5 mots ? (1b)***

Cette première question avait pour objectif d'évoquer la notion d'urbanité dans ses aspects les plus divers et justement de faire ressortir à la fois les points de convergence et de divergence entre les chercheurs sur la notion d'urbanité, d'où aussi l'intérêt de demander d'associer cinq termes à celui d'urbanité afin de pouvoir classer les façons dont les uns et les autres envisageaient le terme d'urbanité. L'un des objectifs ici était de pouvoir coder les réponses en catégories selon les groupes de chercheurs préalablement distingués. Une fois ces catégories

identifiées (on les retrouve dans la figure 2 précédemment) on peut, en croisant le rang des réponses associatives et la fréquence avec lesquelles elles ont été citées, aboutir à un tableau (donné dans le paragraphe précédent à titre d'exemple pour la méthodologie mobilisée) d'où ressortent les catégories les plus fréquemment et les plus qualitativement citées (en terme de rang) pour faire ressortir « un noyau central » de réponses. Celui-ci correspond à ce qui est le plus ancré chez les individus et à ce qui fait donc norme dans le groupe social donné. On peut aussi identifier les catégories secondaires et les catégories les plus périphériques qui seraient, elles, caractéristiques des phénomènes plus conjoncturels en termes d'aménagement ou de recherche dans le champ urbain.

Pour cette première question, outre la très grande diversité des réponses, on peut, grâce au dernier tableau, identifier ce qui semble ici relever des normes lorsque l'on parle de l'urbanité, et ce qui semble relever plus d'une question conjoncturelle.

Il est évident de constater, dans les réponses à cette première question, le caractère normé et ancré de la vision de l'urbanité comme un tissu d'interactions allant de l'indifférence polie (Ch.8) constitutive des espaces publics (Ch.11) en passant par des comportements urbains spécifiques (Ch.9) participant à l'émergence d'un vivre ensemble urbain (Ch.13, Ch.10, Ch. 1, Ch.17), non conflictuel (Ch.4, Ch.10). On peut aussi noter que cette dimension interactionnelle de l'urbanité n'est pas spécifiquement l'apanage d'une discipline et qu'elle est utilisée aussi bien par des géographes (Ch.9, Ch.10, Ch.8, Ch.1), que par des sociologues (Ch.11), des psychologues (Ch.16) ou des architectes urbanistes (Ch.17, Ch.12, Ch.4). Le fait que cette catégorie d'attributs associés à l'urbanité soit interdisciplinaire tend à renforcer l'hypothèse que c'est la principale norme dans la façon de représenter l'urbanité, alors même que nous avons un panel de chercheurs issus de disciplines très variées.

Même s'il faut nuancer ce propos, en rappelant que la plupart des chercheurs interrogés sont avant tout des chercheurs en sciences sociales. Ils « baignent » dans l'interdisciplinarité souvent mise en valeur au sein de certains laboratoires ou dans des programmes de recherche[102]. On peut citer plusieurs unités de recherche qui s'inscrivent dans cette logique interdisciplinaire, l'Unité Mixte de Recherche ESO dans l'ouest de la France (et à laquelle nombre des chercheurs interrogés sont rattachés, Ch.3, Ch.10, Ch.8), l'UMR Lavue de Paris Ouest, l'UMR Pacte à Grenoble, ou l'UMR MIGRINTER à Poitier. Du côté des projets de Agence Nationale de la Recherche on peut citer par exemple l'ANR « *De l'habitabilité à la territorialité (et retour) : à propos de périurbanités, d'individus et de collectifs en interaction* » qui était aussi construite

[102] Par exemple des programmes ANR.

selon une logique interdisciplinaire et à laquelle plusieurs chercheurs interrogés ont participé, ou, autre exemple, l'ANR « FRUGAL », portant sur les formes rurales de l'urbain généralisé.
Dans les catégories dites périphériques, on retrouve les éléments traditionnels de la définition de l'urbanité au sens de Jacques Lévy, soit une combinaison entre des éléments se rattachant à la diversité et à la densité. Mais on remarque que la catégorie relevant des questions de densité comme la catégorie relevant des questions de diversité sont avant tout citées par des géographes (Ch. 2, Ch.5, Ch.9, Ch.8, Ch. 1 pour la densité et Ch. 1, Ch. 2, Ch.3, Ch.5 et Ch.9 pour la diversité). Les sociologues n'emploient aucun terme se rapprochant de ces deux catégories et les architectes urbanistes sont moins enclins à citer ces deux termes (seul le Ch.4 parle de densité et seul le Ch.19 parle de diversité).
A contrario, la catégorie renvoyant à *la qualité de vie* et à *une construction historique* est majoritairement citée par des architectes urbanistes (Ch.19, Ch.18, Ch.17, Ch.15, Ch.12, Ch.7). Si cette catégorie est citée aussi par des chercheurs issus d'autres disciplines, notamment par les sociologues (Ch.11 et Ch.6) ou par des géographes (Ch.8, Ch.9, Ch.10, Ch.3) il est tout de même intéressant de relever cette spécificité dans le discours des architectes urbanistes.
Pour ce qui concerne la catégorie dite « rien – pas de sens », elle est exclusivement présente dans le discours de sociologues pour qui l'urbanité est un mot nimbé d'idéologie et tellement dévoyé qu'il n'en aurait plus de sens aujourd'hui. Cette idée se retrouvera tout au long de l'analyse des questions pour ces chercheurs issus de la sociologie, qui se méfie énormément de ce terme et de l'emploi qui en est fait. On verra par la suite que pour ces chercheurs, la déconstruction du terme d'urbanité est ici nécessaire pour pouvoir lui redonner un sens fort.
Moins surprenante est la place réservée par les architectes-urbanistes à la catégorie « morphologie – manière de faire la ville », qui correspond à leur champ disciplinaire, et qu'ils sont seuls à citer à l'exception du chercheur 11.
La question du mouvement, qui apparaît ici aussi comme périphérique, est peut-être plus intéressante à analyser. En effet, elle est citée par des chercheurs issus de disciplines différentes ; des géographes d'abord (Ch.1, Ch.5), ce qui n'est pas surprenant dans la mesure où les mobilités sont au cœur des recherches de ces chercheurs, des architectes urbanistes (Ch.7, Ch.18, Ch.15, Ch.12) ou des sociologues (Ch.11). Du point de vue de la théorie structurale, les éléments de cette périphérie seraient les éléments les plus significatifs des tendances conjoncturelles. Aussi, la question des mobilités, notamment, est particulièrement centrale dans l'évolution des sciences sociales et elle est très souvent abordée sous un angle interdisciplinaire. Il n'est donc pas étonnant de retrouver ici, à la fois des géographes, des sociologues et des

praticiens de la ville. Ces derniers participent aussi à faire de cette question des transports urbains, une des questions principales de l'aménagement des villes contemporaines. Les mobilités font figure de paradigme pour les aménageurs dans la fabrique de la ville. La question de l'aménagement des pôles d'échange (à toutes les échelles, de la gare au parc relais voiture couplé à un Transport en Commun en Site Propre) et des lieux de mobilités comme potentiels lieux d'urbanité est un parfait exemple dans le panorama urbain contemporain.

Si la question des mobilités dans la ville engage le rôle de l'aménageur dans les formes de la ville, la question de la combinaison densité/diversité au sens large du terme, quant à elle conduit une capacité plus faible, dans la mesure où cette caractéristique induit des formes produites par des interactions humaines. L'aménageur (architecte, urbaniste, géographe, élu, techniciens) peut certes s'évertuer à penser et à réaliser un cadre, une enveloppe, propice pour que des interactions propices à l'urbanité se déploient, le facteur principal est ici fonction des pratiques des individus et de l'appropriation, ou non, que ces individus feront de l'espace. La représentation de l'urbanité qui ressort des réponses à cette première question, semble davantage rattachée à un champ théorique et au domaine des pratiques des chercheurs que d'un champ opérationnel à proprement parlé. Cette remarque va dans le sens de l'hypothèse formulée dans la première partie selon laquelle l'urbanité est aussi une construction individuelle et/ou collective issue à la fois par les pratiques par les habitants, au sens propre du terme, d'espaces conçus (et pensés par les aménageurs) mais aussi de représentations de ce qu'est la ville ou encore de rapports à l'altérité dans l'espace urbain.

Cette première question révèle donc déjà une série de remarques et d'analyses particulièrement stimulantes, notamment le fait qu'apparaissent clairement différentes manières de penser l'urbanité. Une première qui met en avant la place des interactions dans la définition de l'urbanité ; une seconde qui insiste sur la place des espaces et les possibilités d'interactions que ces espaces laissent aux individus ; une troisième très critique sur le terme d'urbanité ; et enfin une quatrième où l'urbanité est perçue comme un concept utile à décrire les mutations de l'urbain contemporain, une clé de lecture possible de nos sociétés urbaines contemporaines.

ii. L'urbanité comme une somme d'interactions pour les chercheurs anglo-saxons

Comme pour les entretiens avec les chercheurs français, les réponses à cette question ont été codées en différentes grandes catégories thématiques pour gagner en clarté. Nous retrouvons

moins de catégories ici que dans les réponses des chercheurs français plus variées (7 catégories contre 5 ici).

Catégories d'analyse :

- l'urbanité comme un indicateur relevant de l'immatériel, des manières d'être au monde, lié aussi à la politesse.
- l'urbanité comme un élément lié à l'urbanisme, aux formes morphologiques, quelque chose de très concret.
- l'urbanité comme un élément lié au processus d'urbanisation, avec son volet économique lié à la globalisation et au capitalisme.
- l'urbanité comme manière de vivre la ville, comme expérience concrète et quotidienne de la ville.
- l'urbanité comme mot un peu valise, difficile à classer, romantique.

La première remarque que l'on peut faire sur ces différentes catégories c'est que les éléments liés à la densité et à la diversité, au cœur de la définition de l'urbanité en France (notamment dans la définition qu'en donne Jacques Lévy et Michel Lussault), sont ici relativement absents, au contraire des approches liées aux interactions qui sont présentes dans différentes catégories.

L'analyse fréquence rang appliquée à cette question 1 nous donne ici le tableau suivant.

Tableau 7 : Analyse fréquence rang appliquée à la question 1 pour les entretiens chercheurs en Suède

	RM > 3,5		**RM <3,5**	
FPM > 20	**Urbanité comme expérience de la ville**	Urbanité comme un état d'esprit - des interactions		
FPM <20	Lié à l'urbanisme - aux formes		Urbanité comme urbanisation - comme processus idéologique	Urbanité comme mot un peu fourre-tout

On remarque au regard des résultats chiffrés du tableau que *l'urbanité entendue comme une expérience de la ville* « écrase » ici le reste des définitions (cette catégorie est citée en première place dans 10 entretiens sur 15, elle revient aussi 5 fois en seconde place). Si on y ajoute l'élément associé, *état d'esprit participant aux interactions entre les individus*, 13 chercheurs sur 15 sont concernés par ces éléments en première position et 11 sur 15 en seconde position. Ce diptyque interactions/expériences de la ville semble donc ici largement partagé.

C'est davantage sur les catégories « périphériques » qu'on remarque des nuances. Notamment sur la catégorie plus idéologique de l'urbanité, reliée à l'urbanisation comme processus intimement liée au capitalisme et au libéralisme (Ch. 2, 3, 4, 12, 14). Cette catégorie apparaît ici périphérique mais caractérise les chercheurs pour qui le triptyque urbanité/urbanisme/urbanisation, que l'on évoquait précédemment, est important. En revanche pour la catégorie très secondaire où l'urbanité est perçue comme *un mot un peu fourre-tout*, ou comme un concept lié *à un processus idéologique*, on retrouve des éléments qui étaient présents chez certains chercheurs français, notamment chez les sociologues.

Dans le cadre des entretiens chercheurs en Suède, nous avions ajouté une question subsidiaire à la question 1 portant sur l'utilisation du mot « *urbanity* » dans les travaux des chercheurs interrogés. Les résultats liés à cette question montrent que seuls deux chercheurs (Ch.1 et Ch.9) utilisent ce terme dans leurs travaux. Et encore l'utilisation de ce terme se fait dans des cas extrêmement précis et critiques vis-à-vis de ce terme, dans des travaux critiques sur l'urbanisation durable liée aux éco-quartiers et à l'urbanisme néo-libéral qui sous-tend ces projets. C'est particulièrement le cas des travaux portant sur le quartier Vaastra Hamen et plus généralement sur le front de mer à Malmö. Cet espace spécifique focalise aujourd'hui en effet l'attention des aménageurs et des promoteurs au détriment d'autres quartiers, notamment de quartiers de grands ensembles où les problématiques urbaines sont pourtant très fortes, notamment du point de vue « ethnique »[103]. Les 13 autres chercheurs n'utilisent pas le terme urbanité dans leurs travaux. Soit parce qu'ils se méfient d'un terme à leur yeux un peu fourre-tout (Ch. 5, Ch.6), soit parce que ce terme ne relève pas pour eux d'un vocabulaire scientifique à proprement parlé (Ch.3, Ch.15).

iii. Les lieux spécifiques de l'urbanité

<u>Question 2</u> : ***Est-ce que cela évoque des lieux ou situations spécifiques ? Lesquel-le-s ?***

Cette seconde question, moins ouverte que la première, avait pour objectif initial de permettre d'isoler des terrains possibles pour observer l'urbanité dans la phase suivante de notre démarche. Mais les réponses à cette question s'avèrent plus diffuses qu'attendues, même si l'on retrouve tout de même des types d'espaces particuliers qui sont mis en avant plus que d'autres. Les lieux de la diversité, et plus spécifiquement les espaces publics, ressortent assez largement par rapport à d'autres types de lieux. Les espaces publics cités en tant que tels sont cités par des

[103] C'est notamment l'exemple des émeutes de Rosengard en 2008 notamment (Ch.4) dans des quartiers où la population d'origine Bosniaque est particulièrement importante.

personnes issus de disciplines très variées (un sociologue, Ch.11, mais surtout des architectes-urbanistes, Ch.12, Ch.7, Ch.15, Ch.17, Ch.18). On relève néanmoins que la notion d'espaces publics, mentionnée en tant que telle, est surtout le fait des architectes urbanistes (cité en tant que tel par Ch.4, Ch.12, Ch.15, Ch.17 et Ch.18) et qu'elle n'est pas désignée sous ce terme par les géographes notamment qui vont, par exemple, lui préférer le terme de rue (Ch.1).

A contrario, l'idée d'une urbanité qui ne serait pas associée à des lieux parce qu'elle serait aujourd'hui partout et nulle part dans un monde intégralement urbain est surtout le fait des géographes (Ch.2, Ch.3, Ch.10, Ch.13, Ch.5) et jamais des architectes urbanistes (à l'exception du Ch.7). On peut possiblement expliquer cette différence très nette en ce qui concerne cette catégorie de lieux, ou plutôt cette catégorie de « non-lieux » (puisqu'elle ne se réfère à aucun lieux en particulier), par le fait que le géographe chercherait plus à saisir les réalités de la société contemporaine dans son ensemble et à une échelle globale alors que l'architecte urbaniste se pencherait avant tout sur des lieux en particulier dont il a la charge de l'aménagement. Cette tentative d'explication ne vise pas à essentialiser le travail des géographes ni des architectes, certains géographes travaillent sur le micro et certains architectes développement des visions d'ensemble sur la ville.

Il faut aussi noter qu'il n'y a pas nécessairement de contradictions entre la vision d'une urbanité qui est partout et nulle part et une vision qui associe l'urbanité avant tout aux espaces publics. En effet, si l'urbanité est partout et nulle part, elle peut tout aussi bien être sur les espaces publics.

Les lieux associés à la notion de mobilité sont aussi cités par des géographes (Ch.1, Ch.3, Ch.5). Parmi ces lieux cités associés à la mobilité, on retrouve à la fois les gares, ou les pôles d'échange en général (Ch.1, Ch.3, Ch.4, Ch.5, Ch.11), mais aussi des lieux de la mobilité même (Ch.5, Ch.7, Ch.11), par exemple un métro ou un train. Certains chercheurs travaillent précisément sur ces lieux, ce qui peut expliquer la mise en avant de ces thématiques et de ces lieux (Ch.1, Ch.4, Ch.5). Cette idée d'une urbanité dans les moyens de transport va à l'encontre de logiques qui voudraient que les temps de transport soient des temps perdus dans des espaces désocialisés et déshumanisés[104]. Il en va de même pour les gares et les lieux des mobilités, pensés par certains (Augé, 1993) comme des « non-lieux », alors qu'elles sont aussi des lieux potentiels d'urbanité. Par ailleurs, la plupart des chercheurs citant des lieux de mobilité comme lieux d'urbanité sont aussi les mêmes à associer à l'urbanité l'idée de mouvement (Ch.1, Ch.5). Ce qui est cohérent dans la mesure où ces questions sont au cœur de leurs travaux personnels de recherche.

[104] Voir Lanéelle, 2004, sur ces sociabilités dans les transports.

La catégorie *lieux d'intensité* est peut-être moins révélatrice de réelles oppositions et de réelles conceptions de l'urbanité. On peut néanmoins noter le rapport à la centralité qui émerge au sein de cette catégorie (Ch.6, Ch.12), que ce soit dans une vision critique de cette notion de centralité comme révélatrice d'une hiérarchisation opérée par le chercheur entres les espaces (Ch.6) ou au contraire dans une apologie de ces espaces centraux (Ch.12). La notion d'intensité qui ressort aussi de cette catégorie, au sens de lieux d'intensité, relative aux interrelations sociales notamment (Ch.16, Ch.18) ou de densité (Ch.13) vient essentiellement chez les chercheurs qui défissent l'urbanité justement à partir des interactions sociales (Ch.16, Ch.13).

Tableau 8 : Analyse des résultats liés aux lieux potentiels de l'urbanité

Types de lieux	Rang 1	Rang 2	Rang 3	Rang 4	Rang 5	Rang 6	Fréquence
Urbanité partout et nulle part pas de lieux spécifiques	5	0	1	1	0	0	**7**
Lieux de la diversité - espaces publics cafés - rues	10	3	1	1	1	0	**16**
Lieux des mobilités ou moyen de transport	3	3	1	1	2	0	**10**
Lieux d'intensité	2	5	0	0	0	0	**7**
Total réponse (en comptant les réponses non classées)	**21**	**13**	**5**	**3**	**3**	**1**	**46 (dont 40 classées)**

Entre des lieux de la diversité et des lieux de la densité, on retrouve toujours les deux principales caractéristiques de l'urbanité qui émergent ici.

Mais les réponses à la question peinent donc à nous donner des idées précises de terrains. Le spectre de l'analyse des lieux a donc été élargi à tous les lieux cités dans l'entretien. Cela permet aussi de faire ressortir de ces entretiens des lieux plus spécifiques et concrets. On a vu que les lieux cités dans les réponses à la question 2 étaient surtout des lieux généraux et jamais des lieux réels au sens d'identifiables. En revanche, de nombreux lieux très concrets étaient cités dans le cours de l'entretien, à titre d'exemple ou pour appuyer une démonstration. Nous avons donc relevé tous ces lieux cités dans le corps des entretiens, lieux généraux comme lieux spécifiques, ce qui a permis d'approfondir cette question des lieux.

Voir annexe 2

On peut retirer de ce tableau le fait que les architectes urbanistes citent beaucoup plus de lieux que les autres chercheurs interrogés. Ce qui peut s'expliquer par leur fonction même et

notamment les opportunités d'intervenir sur de nombreux lieux, ou d'implication dans un certain nombre de jury de concours pour l'aménagement d'espaces, comme le Ch.18 notamment.

Tableau 9 : Analyse des lieux cités dans tous les entretiens

	Espaces publics	Espaces semi-publics	Lieux associés à des opérations d'aménagement	Lieux liés aux mobilités	Lieux généraux (évocation ou imprécis ou inclassable)	Nombre de lieux cités
Fronts d'eau et leur aménagement	3	0	10	0	0	**13**
Parcs et Jardins	3	0	3	0	0	**6**
Pôles d'échange (toute échelles comprises)	0	0	0	7	0	**7**
Places publiques	3	0	2	1	0	**6**
Villes ou lieux cités comme "anti-urbanité"	0	0	0	0	7	**7**
Espaces publics (places publiques + parcs et jardins + front d'eau + rue)	13	0	15	1	5	**34**

On compte au total 104 lieux cités, avec des disparités fortes entre chercheurs, puisque le nombre de lieux cités va de 0 (pour le Ch.6, le Ch. 3 ou le Ch.16), à 23 lieux cités (pour le Ch. 18). Pour ce qui est des chercheurs qui ne citent aucun lieu, tous ne sont pas dans la même logique. Pour le Chercheur 6 aucun lieu n'est cité, avant tout parce que son rapport à l'urbanité est très distancié et méfiant. En effet, c'est un terme qu'il n'utilise pas, donc qu'il ne l'associe pas forcément à des lieux spécifiques autres qu'à des lieux de la centralité en général évoquée dans la question 2. Pour le Chercheur 3 et le Chercheur 16, pour des raisons différentes en terme épistémologique, l'urbanité est surtout pensée à un niveau théorique plus qu'au niveau d'un lieu spécifique. A contrario, des architectes urbanistes comme le Chercheur 15, le Chercheur 18 ou le Chercheur 19 voient d'abord l'urbanité au prisme de lieux précis, voire d'opérations d'aménagement précises (sur 41 opérations spécifiques d'urbanisme citées, 36 le sont par des architectes urbanistes dont 27 pour le Ch.15, le Ch.18 et le Ch.19).

Ces premières remarques faites, il est intéressant de se pencher sur la nature des lieux spécifiques cités. Ainsi, on remarque dans le tableau 3 que les espaces publics sont les lieux les plus cités (un tiers des lieux cités). Parmi ceux-ci, on remarque que 13 lieux sont des opérations

d'aménagement liées au réaménagement récent de front d'eau. Ainsi, les bords de Seine à Paris sont cités 5 fois, les bords du canal St Martin et du bassin de la Villette sont cités 3 fois, le miroir d'eau de Bordeaux est cité 2 fois et d'autres opérations comme l'opération Berges du Rhône à Lyon ou le quai Eric Tabarly à Vannes sont citées une fois. Cette catégorie de lieux semble donc, dans le discours de chercheurs, surtout des architectes urbanistes ici, être particulièrement caractéristique de lieux d'urbanité. Ces lieux sont intéressants à divers titres. D'abord parce que les discours sur l'urbanité des chercheurs interrogés semblent contribuer à en faire des hauts lieux de l'urbanité. Mais aussi parce que ces lieux ont été réaménagés dans les 20 dernières années selon des principes mettant la diversité et la mixité au cœur des enjeux et dans un contexte d'aménagement fortement marqué par des valeurs urbaines plutôt urbanophiles. Ces espaces seraient donc aussi caractéristiques d'un *moment de lieu* de l'urbanité (voir premier chapitre). Cette double dimension théorique fait de ces lieux des espaces particulièrement intéressants à interroger dans le cadre de notre travail.
Mais il peut aussi être intéressant de questionner l'échelle à laquelle les lieux sont cités.

iv. A quelle échelle appréhender un lieu d'urbanité

Lorsqu'on relève les niveaux d'échelle des lieux cités, on remarque que l'échelle micro est la plus citée. C'est particulièrement le cas chez des architectes urbanistes qui citent des opérations sur des lieux précis, notamment pour le Chercheur 15 (10 lieux à une échelle micro cités sur 12, par exemple le Pont des Arts ou la place de l'université à Nîmes) ou pour le Chercheur 4 (6 lieux cités sur 7, par exemple le canal Saint-Martin à Paris).
Mais il est intéressant de remarquer que l'urbanité est aussi perçue à différentes échelles, ce qui sous-entend que l'on ne parle pas forcément de la même chose à toutes ces échelles. Ainsi, selon qu'il s'agisse d'une ville, d'un quartier ou d'un espace public spécifique, l'urbanité peut recouvrir des sens assez différents. Au niveau d'une ville, cela évoque plus une ambiance urbaine particulière, par exemple Venise, ou Bilbao (cité par le Chercheur 18). Toujours à cette échelle d'une ville, parler d'urbanité peut aussi être entendu au sens de possibilité de caractériser différents espaces au sein d'une même ville par le biais de gradient d'urbanité. Ainsi le Chercheur 2, qui défend l'idée de gradients d'urbanité pour expliquer les évolutions de l'urbain contemporain, cite avant tout des exemples à une échelle macro (4 lieux cités sur 5) dans une idée à la fois de comparaison entre villes, en vue d'en tirer des modèles d'urbanité et de différenciation entres espaces au sein même des villes.

Au niveau d'un quartier en revanche, il s'agit davantage d'espaces qui peuvent être pensés et réfléchis dans le cadre d'opérations d'aménagement et au niveau de cabinets d'architectes urbanistes, du fait d'une faible prise sur l'échelle urbaine toute entière. Cette échelle du quartier, plus fine, permet de considérer la question des interactions plus que l'échelle de la ville. C'est une échelle où les questions ayant trait aux capacités d'appropriation par les individus de certains espaces peuvent être investiguées (ce qui est cher notamment au Chercheur 15 voir tableau 1 question 1). On remarque qu'à cette échelle, le projet de l'Ile de Nantes, et ses sous-ensembles, est mentionné quatre fois (Ch.19, Ch.18, Ch.17, Ch.12), à chaque fois par des architectes urbanistes, et qu'il est présenté comme un véritable laboratoire de l'urbain contemporain en France. Un laboratoire qui est analysé à la fois dans ces dimensions positives (le quartier de la création cité par le Chercheur 12) comme dans ses dimensions plus critiques, par le côté patchwork de créations architecturales originales mises les unes à côté des autres (ce qui est notamment mis en avant par le Chercheur 17).

L'échelle micro permet de prendre plus encore en considération ces différentes questions. Cette échelle correspond au projet d'aménagement, surtout quand il concerne un espace public spécifique, une place, une promenade, un parc, ou un front d'eau (voir tableau 9 et Annexe 2). Mais c'est aussi l'échelle des pôles d'échange qui ont été aussi cités à de nombreuses reprises dans les entretiens, que ce soient les gares (Ch.1, Ch.11, Ch.19), les stations de métro (Ch.9), les aéroports (Ch.11) ou d'autres lieux de mobilités, comme les aires d'autoroute ou les lieux des mobilités alternatives, type covoiturage (Ch.4).

Il faut aussi noter que certains lieux sont cités, non comme des lieux d'urbanité, mais justement comme des lieux dénués d'urbanité et donc comme « modèle » de lieux sans possibilités d'interrelations sociales et où la combinaison densité-diversité n'est pas effective. L'archétype de ces exemples, c'est Los-Angeles évoquée au niveau macro comme l'exemple type de la ville déshumanisée, peu dense, ségrégée, qui serait une sorte d'archétype du modèle de Johannesburg évoqué par Jacques Lévy et Michel Lussault (2003). Los-Angeles ou certains quartiers de Los-Angeles (Berverly Hills ici) sont ainsi cités par le Ch.2, le Ch.13 et le Ch.18 comme des exemples d'une faible urbanité. Un autre exemple de lieu cité dans un sens relativement négatif, ou tout du moins associé à une faible urbanité, est associé à certaines villes moyennes ou en déshérence. Et elles peuvent être de différents types. Soit elles sont citées comme exemple de la ville moyenne, un peu coupée des évolutions contemporaines et peu dynamiques (c'est l'exemple de Coutances citée par le Ch.8). Soit elles sont citées comme exemple d'une ville en déshérence totale liée à une situation économique difficile (Stoke on Trent cité par le Ch.8).

Soit elles sont évoquées pour leur caractère à la fois peu dynamique et ségrégé (c'est l'exemple des centres villes des villes du sud cités par le Ch.17).
Il ressort donc déjà des analyses de cette deuxième question quelques éléments particulièrement intéressants pour la question du choix de nos terrains autant que pour la question des écoles de pensées qui peuvent émerger dans l'approche des chercheurs sur l'urbanité.

v. Pourquoi étudier l'urbanité

<u>Question 3</u> : ***Comment l'étudiez-vous ? Pourquoi ?***

Cette troisième question avait pour objectif de comprendre comment l'urbanité pouvait être étudiée dans un cadre scientifique. Ce qui pouvait contribuer aux réflexions méthodologiques par la suite.
Cette question a aussi été l'occasion de se confronter à un problème dans le traitement des réponses en fonction des chercheurs. En effet, la grille d'entretien était prévue à la base pour des personnes utilisant le terme d'urbanité dans leur recherche, et donc ayant, si ce n'est une définition propre, au moins une idée claire de ce que ce terme signifiait pour eux. Or, certaines des personnes interrogées se sont montrées très méfiantes vis-à-vis de ce terme ou ont été très surprises, voire désarçonnées par quelques-unes des questions posées. La question de l'urbanité étant pour elles du domaine de l'abstrait. Cette contrainte a donc pu être dépassée, ou tout du moins prise en compte.

Tableau 10 : Analyse des différentes manières d'étudier l'urbanité

	Fréquence
"Typologiser" - avec les nuances et les limites que ça comporte	5
Rôle fondamental de l'observation bienveillante	9
L'étudier par le mouvement (physique et temporel)	6
Quelles places pour les lieux ?	4
Déconstruction mais difficultés indépassables	3
Par étude de projet urbain concret - leur fondement - et leur réalisation - étude en amont et en aval projet urbain	4
Entrée par l'individu - enquête	3
Mettre à l'épreuve des thèses	6
Total (y compris les réponses non classées)	40

Les réponses à cette question forment presque un tableau des méthodologies actuellement en cours dans les sciences humaines et sociales pour aborder les questions urbaines et fournissent

différents types de grilles méthodologiques. Il en ressort tout d'abord le rôle fondamental accordé à l'observation pour étudier l'urbain et notamment l'espace public, fondamental ici (voir tableau 9 et Annexe 2). Une observation qui est présentée comme indispensable à la fois par les géographes (Ch.5, Ch.8), par les architectes urbanistes (Ch.17, Ch.4) et par les psychologues (Ch.16), ce dernier estimant même que l'observation n'est pas assez utilisée pour étudier les espaces urbains, ce qui est pour lui dommageable. Le type d'observation qui est ici envisagée, est considéré comme « bienveillante » (Ch.4), autrement dit altérant le moins possible le terrain d'étude. Mais l'observation ne doit pas moins en être « armée » (Ch.16), au sens de structurée et de basée sur une grille d'analyse solide permettant éventuellement par la suite une mobilisation quantitative des données recueillies. Cette observation est aujourd'hui une méthodologie par excellence pluridisciplinaire en ce qui concerne les questions spatiales, comme le confirment les ouvrages de méthodologie des sciences humaines de Moscovivi et Buschini (2003) ou de Grosjean et Thibaud (2001). Et il semble qu'ici cette méthodologie puisse être particulièrement fertile en termes de recherche.

Une seconde idée qui ressort de ces résultats, est de mettre à l'épreuve des thèses, essentiellement dans une perspective critique afin de vérifier si celles-ci fonctionnent. C'est là aussi une méthode interdisciplinaire prônée à la fois par les sociologues (Ch.11), par les géographes (Ch.5, Ch.9) par les architectes urbanistes (Ch.18) ou les chercheurs inscrits dans l'interdisciplinarité (Ch.14). Cependant, ce type de méthodologie n'a rien de très original et c'est finalement le propre de toute recherche de poser des hypothèses et de vérifier si ces hypothèses fonctionnent.

Une troisième idée, plus caractéristique de l'objet d'étude qu'est l'urbanité, ressort ici. C'est l'idée de « typologiser l'urbanité ». On est alors sur une urbanité comprise comme le moyen de caractériser des espaces urbains ; espaces urbains que l'on pourrait dès lors distinguer en fonction de leur degré d'urbanité à partir d'une série d'indicateurs préalablement posés. On peut ensuite comparer ces espaces soit à l'échelle d'une ville, soit entre villes. On est dans une logique, proche de celle de Jacques Lévy avec sa notion de gradient d'urbanité sur laquelle de nombreux débats ont lieu (voir première partie). S'il n'est pas surprenant de retrouver cette méthode citée par le Chercheur 2, c'est une méthode qui est citée chez d'autres chercheurs comme le Chercheur 3, par exemple, qui met particulièrement l'accent sur la question de l'offre urbaine.

En ce qui concerne les autres façons d'étudier l'urbanité, on est face à des éléments plus secondaires et moins révélateurs de réelles logiques structurantes sur la question. On retrouve

toutefois la question des mobilités, du mouvement et l'idée de recherche prospective, là encore dans une vision interdisciplinaire (géographes, Ch.1, Ch.8, Ch.10, et architectes urbanistes, Ch.4, Ch.7, Ch.15). La question de l'étude particulière des projets urbains, autant en termes d'observation du résultat final, qui pourrait se rapprocher de l'idée d'observation, qu'en termes d'étude de la construction et de la réalisation du projet, est cité 4 fois, uniquement par des urbanistes aménageurs, et trois fois par la même personne (Ch.12). Ce qui conduit à en faire *a priori* une catégorie secondaire et néanmoins intéressante.

On peut s'attarder sur deux dernières catégories. La première concerne l'« enquête », qui concerne aussi le caractère individuel de l'urbanité et, qui est très peu évoquée et très difficile à cerner par l'observation. Si l'on veut s'attacher à décrire, comprendre et analyser le sentiment d'urbanité, il est difficile de passer outre une phase d'enquête par l'entretien ou tout du moins par une prise en compte individuelle de ce que représente la ville pour les individus. Or, ici ce type de dispositifs est évoqué uniquement par le Chercheur 9, le Chercheur 5 et le Chercheur 17.

Une seconde catégorie renvoie à ceux qui prônent la déconstruction du terme urbanité comme préalable à toute étude cherchant à intégrer ce terme à des recherches. Cette logique est ici citée par le chercheurs Chercheur 6 et le Chercheur 11 pour qui l'urbanité n'a plus aucun sens aujourd'hui à force d'être galvaudée par tous. Etudier l'urbanité est alors pour eux voué à l'impasse, du fait du caractère polysémique du terme. Cette idée de déconstruction des termes avant d'envisager toute recherche peut aussi être vue comme une particularité disciplinaire liée à la sociologie, qui défend ce type d'approche. Mais il n'en reste pas moins que ce type d'approche est sans doute nécessaire pour effectivement réfléchir à l'urbanité. Et une partie du développement théorique de la précédente partie a cherché en effet à répondre à cette question de la déconstruction de la notion, aux conditions de son émergence, a visé en somme à livrer une généalogie critique de ce terme.

vi. Les références théoriques sur l'urbanité pour les chercheurs francophones

<u>Question 11 :</u> ***Pourriez-vous me citer 2 ou 3 auteurs clé (ou textes faisant référence) sur la notion d'urbanité ?***

L'objectif principal de cette dernière question était d'abord d'élargir d'un point de vue disciplinaire le spectre de nos recherches bibliographiques, notamment en termes de sociologie urbaine. Un second objectif, émergeant au fil des entretiens, consistait à saisir aussi les

références principales auxquelles se référaient les chercheurs interrogés pour tenter de resituer ces chercheurs dans l'évolution théorique des sciences sociales et humaines en général.
Comme pour la question 5, la méthode prônée par Vergès a été utilisée, non pour envisager de traiter la question des représentations sociales mais simplement pour pondérer les résultats au regard du rang de citation des auteurs. Dans un premier temps les auteurs cités sont traités de manière disciplinaire (tableaux suivants).

Tableau 11 : Analyse fréquence rang des auteurs cités en réponse à la question 11

<table>
<tr><th></th><th>RM >4,41</th><th>RM <4,41</th></tr>
<tr><td rowspan="2">FPM >16,67</td><td rowspan="2">Philosophe</td><td>Géographe</td></tr>
<tr><td>Sociologue</td></tr>
<tr><td rowspan="2">FPM <16,67</td><td>Ecrivain</td><td rowspan="2">Anthropologue</td></tr>
<tr><td>Architecte urbaniste</td></tr>
</table>

On peut s'étonner du fait que les géographes et les sociologues, *a priori* les plus mobilisés par la question de l'urbanité, ne constituent pas la catégorie centrale des auteurs cités ici. Ce tableau permet néanmoins de confirmer que pour aborder la question de l'urbanité une approche interdisciplinaire est souhaitable, voire indispensable.
Si on regarde plus en détail les auteurs cités, on observe que Jacques Lévy est l'auteur le plus cité, et 5 fois sur 7, est considéré comme l'auteur le plus pertinent sur ces questions. Les deux autres fois où il est cité, il est évoqué en seconde position. Cette donnée de résultat confirme ce qui a déjà pu être évoqué au cours du développement précédent. Cet auteur semble demeurer un auteur incontournable sur la question de l'urbanité (1995, 1997, 2003, 2013) et ses travaux cristallisent aussi une partie des débats sur la question (voir notamment la question des gradients d'urbanité). Par ailleurs, ses travaux sont lus ou connus par des chercheurs issus de disciplines différentes, autant par des géographes (Ch.1, Ch.3, Ch.5, Ch.9) que par des sociologues (Ch.6) ou des architectes urbanistes (Ch.18).
L'auteur qui est cité le fréquemment après Jacques Lévy, est Henri Lefebvre, sociologue de l'urbain dont les travaux, assez anciens (1970, 1970), sont revisités et remis au goût du jour dans les sciences sociales aujourd'hui. Henri Lefebvre fait, en effet, aujourd'hui l'objet de séminaires, de publications et de rencontres, dans une approche interdisciplinaire[105]. Cet auteur

[105] Colloque ESO sur l'Espace en partage, Avril 2014 par exemple ou Paquot, 2009.

est cité à la fois par un géographe (Ch.2), par un psychologue environnemental (Ch.16), par des architectes urbanistes (Ch.15, Ch.17) et par un sociologue (Ch.11).

On retrouve ensuite un groupe d'auteurs cités deux ou trois fois. Parmi eux, Jane Jacobs, citée trois fois et qui se situe davantage dans le courant des urbanistes philosophes de la ville. Là aussi, ses travaux sont assez anciens (1961 pour *Déclin et survie des grandes villes américaines*) mais ils ont durablement marqué les imaginaires et les façons de voir la ville. Cependant, ce sont uniquement des géographes qui la citent (Ch.2, Ch.10, Ch.20).

Un groupe de sept auteurs est ensuite évoqué deux fois. Parmi ceux-ci, on retrouve des profils très différents : des écrivains (Balzac), des géographes (Ascher, Castells), des sociologues (Joseph, Senett) ou des urbanistes polyvalents (Choay).

Les autres auteurs (39 !) sont cités une seule fois ce qui témoigne encore de la très grande diversité et de l'abondance d'auteurs associés la question de l'urbanité. On y retrouve aussi bien des écrivains et des poètes (Hugo, Rimbaud) que des sociologues (Schwartz, Loofland, Viard, Elias, etc.), des philosophes (Habermas, Sansot, Benjamin, etc.), des anthropologues (Picq, Augé), des architectes urbanistes (Koolhas, Le Corbusier, Cerda, etc.) ou des géographes (Rougé, Veschambre, Lussault, etc).

Le traitement des auteurs cités a également été élargi à l'ensemble des entretiens (question 11 non compris), au même titre que pour les lieux. En mettant en avant les auteurs cités à la fois dans l'ensemble de l'entretien et dans la réponse spécifique à la question 11, on pose l'hypothèse que les auteurs cités de façon générale sont les plus marquants, pour les chercheurs interrogés dans la façon de se représenter l'urbanité.

Dans l'ensemble des corpus d'entretien, on note ainsi une grande disparité entre les différents chercheurs dans le nombre d'auteurs cités. Le nombre moyen de chercheurs cités est de 11,3 mais certains ne citent aucun auteur (Ch.17) quand certains citent 25 auteurs ou plus (Ch.18 26 et Ch.3 29). Il est assez difficile *a priori* d'expliquer de telles disparités. On note toutefois que pour les architectes urbanistes, relativement peu d'auteurs sont cités ; 0 pour le Ch.17, 3 pour le Ch.19, 4 pour le Ch.15, 5 pour le Ch.7. Soit une moyenne de 11,3 auteurs cités par chercheur issu de l'urbanisme, avec toutefois de relatives exceptions (le Ch.12, 16 auteurs cités, et le Ch.4, 16 auteurs cités également. En croisant cette rapide observation avec les résultats de la question sur les lieux et le nombre de lieux et d'espaces cités dans l'entretien, on observe un lien entre le peu d'auteurs cités et le nombre, en revanche, élevé de lieux et d'espaces cités (8 pour le Ch.4, 12 pour le Ch.15 et 16 pour le Ch.19 notamment pour une moyenne de 5,4 lieux cités par

chercheur). Pour les architectes urbanistes, la question de l'urbanité renvoie davantage à des opérations ou espaces d'aménagement qu'à des questions d'ordre théorique.
A l'inverse, certains chercheurs citent très peu de lieux (le Ch.3 cite 0 lieux, le Ch.5 en cite 6, le Ch.9 en cite 3, pour une moyenne de 5,4 lieux cités par chercheur) mais font référence en revanche à un grand nombre d'auteurs (29 ici pour le Ch.3, 16 pour le Ch.9, et 15 pour le Ch.5, pour une moyenne de 11,3 auteurs cités par chercheur). Cette rapide analyse semble montrer que la notion d'urbanité dépend aussi de postures professionnelles des chercheurs qui ici interviennent dans leur représentation.
En résumé, elles sont :

- soit essentiellement rapportées à des espaces concrets et à leurs caractéristiques du côté des architectes urbanistes.
- soit essentiellement pensée de manière conceptuelle et théorique du côté plutôt ici des géographes.

vii. Les références théoriques sur l'urbanité pour les chercheurs anglophones

Du côté des chercheurs rencontrés en Suède, on retrouve, dans les résultats associés à la question 11 à la fois, le poids d'une approche marxiste ou radicale chez les chercheurs interrogés mais aussi de l'œuvre d'Henri Lefebvre chez les chercheurs travaillant sur la ville dans le contexte anglo-saxon, quelles que soient les disciplines d'origine des chercheurs.
On note ainsi que 7 chercheurs sur 15 citent Henri Lefebvre comme le premier chercheur de référence pour aborder cette question de l'urbanité et si en tenant compte des chercheurs l'ayant cité en seconde position, on arrive à dix sur quinze. Cet auteur est cité autant par des géographes (cité en première position chez les Ch.5, 9, 11 et 12, et en seconde position chez les Ch.1 et 8) que par des aménageurs (Ch.4 ou Ch.7) ou des architectes (cité en première position chez le Ch.3 et en seconde position chez le Ch.10). Dans le cas des chercheurs français, seuls trois d'entre eux citaient Lefebvre en première position des auteurs clés sur l'urbanité, dont aucun géographe, et un seul le citait en seconde position (un géographe). La différence est donc très nette ici. Cette source bibliographique est davantage mobilisée dans la littérature anglo-saxonne. A contrario, Jacques Lévy n'est jamais cité par les chercheurs suédois, ce qui tend à marquer un cloisonnement relatif entre les deux sphères culturelles. Le second auteur qui est mis en avant par les chercheurs suédois est David Harvey, cité à six reprises (cité une fois en premier, 4 fois en second et 1 fois en troisième). Là aussi, cet auteur est cité par des géographes

(Ch. 2, 8, 11, 12) mais aussi par des ethnologues ou des aménageurs (respectivement Ch.6 et Ch.4). Quatre chercheurs citent à la fois Henri Lefebvre et David Harvey comme chercheurs clés sur la question de l'urbanité (Ch. 4, 8, 11 et 12). Autant de chercheurs marqués par une vision si ce n'est marxiste au moins critique des études urbaines. A titre de comparaison David Harvey n'était jamais cité comme un chercheur de référence pour aborder cette question de l'urbanité, dans les entretiens avec les chercheurs en France. Quant aux auteurs comme Neil Brenner (cité 2 fois chez les chercheurs suédois) ou Ash Amin (cité 3 fois chez les chercheurs suédois), ils ne ne sont également jamais cités par les chercheurs français.

En ce qui concerne cette question de l'urbanité, les références théoriques semblent assez différentes entre le contexte francophone et le contexte anglophone et tendent à confirmer des divergences de débats autour de la question de l'urbanité, concentrées sur les controverses conceptuelles chez les chercheurs français (Lévy notamment très cité), et concentrées autour des réflexions sur l'urbain généralisé – où l'urbanité est une clé potentielle de lecture de cette urbain généralisé (Brenner, Lefebvre) - et une vision critique de l'urbanisation, notamment du processus de métropolisation, pensé comme pendant du capitalisme (Harvey, Marshall Berman cité à deux reprises) chez les chercheurs de la sphère anglophone.

On note néanmoins que certains auteurs sont cités à la fois dans le cadre francophone et dans le cadre anglophone, ainsi Richard Sennett, cité deux fois par les chercheurs francophones, est cité quatre fois par les chercheurs anglophones. Il est aussi étonnant de constater que les rares chercheurs français ou francophones cités, dans les entretiens des chercheurs suédois, comme auteurs de référence (hors Lefebvre), sont des auteurs a contrario rarement évoqués dans les entretiens des chercheurs francophones. Ainsi, Marc Augé est cité une fois par un chercheur anglophone et une fois seulement par un chercheur francophones (et en quatrième position). A l'inverse, des auteurs anglophones sont cités par les chercheurs français et pas par les chercheurs suédois. C'est le cas de Jane Jacobs, citée trois fois par les premiers et aucune fois par les seconds. Les résultats de cette question complètent ainsi ceux de la question 1, en montrant des nuances entre les sphères francophone et anglophone, en termes de thématiques et de contextes théoriques mobilisés pour penser l'urbanité.

2. Le caractère opératoire de l'urbanité en débat

i. La délicate question de l'opérationnalisation du concept d'urbanité

<u>Question 4 :</u> ***Comment la rend-on opérationnalisable (autrement dit comment l'observer, l'éprouver dans la recherche urbaine) ?***

L'objectif principal de cette question était de chercher à comprendre comment le concept d'urbanité pouvait être utilisé et être rendu opérationnel dans le cadre d'opérations concrètes d'aménagement. Après avoir réfléchi dans un cadre très théorique, il s'agissait de saisir une dimension plus opératoire de l'urbanité, en profitant de connaissances éclairées en termes d'aménagement et des questions sociales notamment, des chercheurs interrogés.

Notons au préalable, que sur l'ensemble des personnes interrogées, la plupart est assez sceptique quant à la possibilité de rendre opérationnelle l'urbanité. Pour certains l'urbanité ne peut ainsi pas être opérationnalisée, soit parce que ce serait présenté comme une fable inventée par les aménageurs pour justifier leurs actes (Ch.11), et dès lors l'urbanité n'aurait plus aucun autre sens qu'une valeur marketing, soit parce qu'opérationnaliser l'urbanité demanderait de fournir des critères stricts qui semblent impossibles aujourd'hui (Ch.8), soit enfin, parce que le terme est trop polysémique et a perdu tout son sens et que ce terme se définit surtout par un ensemble de valeurs impossibles à quantifier. Seules deux personnes sont affirmatives sur la possibilité de rendre opérationnelle l'urbanité : le Ch.2, qui se situe dans l'optique d'une opérationnalisation de l'urbanité au sens de quantification, et le Ch.15, qui lui s'inscrit dans la ligne d'une opérationnalisation de l'urbanité par une place laissée dans les projets urbains à une appropriation habitante. Tous les autres chercheurs sont plutôt d'avis que, si l'urbanité peut être rendue opérationnelle, cela nécessite un recul critique et une certaine méfiance quant à la concrétisation de cette opérationnalisation.

Par ailleurs, sur cette question, on peut remarquer que la notion d' « opérationnalisation » formulée dans la question n'est jamais entendue de façon unanime. Pour certains, opérationnaliser l'urbanité, c'est la quantifier et la rendre mesurable, en réfléchissant à créer des indicateurs par exemple (Ch. 2, Ch.4, Ch. 3) alors que pour d'autres, il s'agit de l'intégrer dans la réflexion autour de projets d'aménagement ou d'organisation du territoire (Ch.1, Ch.7, Ch.9, Ch.10, Ch.13, Ch.17, Ch.18, Ch.19).

On peut néanmoins distinguer plusieurs niveaux sur cette dernière acceptation attachée à l'opérationnalisation de l'urbanité. Il y a d'abord, un niveau où l'urbanité peut effectivement être prise en compte dans des projets d'aménagement mais avec une certaine circonspection.

D'une part du fait, parce que l'urbanité est utilisée comme « un mot d'appel » dans une logique proche du marketing territorial (comme vu dans une première partie), d'autre part parce que l'urbanité est utilisée comme une sorte de mot valise « à la mode » (Ch.1). La forme opératoire de l'urbanité - qui pour certains est un fantasme d'aménageurs (Ch.13) – doit considérer alors la façon dont est entendu le terme urbanité, qui est très souvent normé et peut engendrer des risques d'idéologisation (Ch.16, Ch.6). De plus, dans cette acception certains pensent que l'urbanité ne peut être fabriquée, produite ou programmée (Ch.7, Ch.3) dans la mesure où l'on ne pourrait pas rationaliser l'usage de l'espace. En conséquence, ce sont toujours les habitants qui décident quel usage faire de l'espace et l'aménageur ne peut que se contenter de laisser une place et la possibilité de l'appropriation aux habitants (Ch.15). De là, un second niveau de réflexion intervient pour penser l'intégration de l'idée d'urbanité entendue comme la combinaison de densité, de diversité, de mixité et d'interrelations sociales à des projets d'aménagement. Il s'agit ici de penser non plus à comment intégrer cette question de l'urbanité dans les projets d'aménagement mais aux moyens de rendre efficientes ces densité et diversité sur le long terme. Pour cela, on peut poser la question de la démocratie directe et de l'implication des habitants dans le projet urbain même ; c'est l'idée de la participation (Ch.10) qui commence à se développer notamment par le biais des ateliers urbains mais qui se heurte toujours à certaines limites, notamment aux questions de motivations habitantes et de temporalités inadaptées (Ch.17). Néanmoins, pour rendre opérationnelle l'urbanité, il serait nécessaire de passer de l'idée de projet - avec une ligne claire tracée dès le début par les concepteurs - à l'idée de processus, qui mettrait au cœur du processus la parole habitante (Ch.7) et un rapport au contexte et à l'environnement urbain poussé (Ch.18). C'est la difficulté de ce que le chercheur 18 appelle « l'art de la situation », qui demande de saisir et de comprendre avec précision les mécanismes de fonctionnement d'un espace, avant de réfléchir aux types d'aménagement que l'on peut envisager sur cet espace.

Mais pour d'autres, rendre opérationnelle la notion d'urbanité, c'est essayer de rendre l'urbanité mesurable. Là, il s'agit encore d'envisager l'urbanité comme une caractéristique des espaces urbains, alors que la façon précédente de rendre opérationnelle l'urbanité était surtout centrée sur l'idée d'interrelations sociales. Dans cette logique de mesure de l'urbanité, où il s'agit de la quantifier et de la qualifier (Ch.3), on retrouve une part de la logique de Jacques Lévy lorsqu'il parle de gradient d'urbanité. Ces gradients d'urbanité seraient alors le résultat de cette opérationnalisation menée à partir d'une série de mesures établies grâce à des indicateurs d'urbanité préalablement identifiés (Ch. 2). Cependant, pour d'autres chercheurs, cette

caractérisation peut aussi se faire par l'observation (Ch.4). Une méthodologie qui peut, par ailleurs, être un point de départ à la première façon d'opérationnaliser l'urbanité dans la mesure où cette démarche est indispensable pour comprendre le fonctionnement d'un lieu. Finalement cela rejoint la notion « d'art de la situation » défendue par le Chercheur 18.

ii. Les indicateurs de l'urbanité, un enjeu qui cristallise les débats

<u>Question 5 :</u> ***Quels indicateurs imaginez-vous ?***

Cette question des indicateurs est assez fondamentale dans la mesure où elle induit la question de la mesure de l'urbanité, qui est aussi un des enjeux de notre travail. On a vu, dans une première partie, que cette notion d'indicateurs pouvait être à l'origine de nombreux débats que nous allons retrouver ici.

La méthode utilisée pour l'analyse de la question 1, est ici adoptée, non pas dans le but d'étudier une quelconque représentation sociale mais simplement pour considérer les rangs auxquels ont été cités les différents types d'indicateurs.

Tableau 12 : Analyse des indicateurs cités par les chercheurs

	RM >4,10	**RM <4,10**
FPM >12,5	**Idée de densité/intensité** – humaine – commerciale ou densité des échanges	Idée de diversité
FPM <12,5	Approche par les mobilités	Evènements
	Mesurer l'accessibilité	Valeurs et attitudes urbaines
		Type de vote
		Non classées

On remarque que seulement 4 chercheurs voient dans les indicateurs un intérêt réel et pris en compte en tant que tel dans la recherche. Parmi ceux-ci, trois sont des architectes urbanistes (Ch.12, Ch.18, Ch.19) et un seulement est géographe (Ch.2). Certains estiment que les questions de la mesure de l'urbanité et des indicateurs sont intéressantes dans la mesure où ils seraient nécessaires pour fournir une base de réflexion simple aux mutations de l'urbain contemporain. Cette idée d'une base de réflexion simple indispensable pour penser l'urbain contemporain, associée à l'idée de clé de lecture, est défendue notamment par le chercheur 2 et par le chercheur 19. En ce sens, avoir une base quantitative pour éprouver l'urbanité serait considérée comme fondamental avant même d'imaginer lui donner une dimension qualitative. Lorsque Jacques

Lévy pense une urbanité *a priori* et une urbanité *a posteriori*, il s'agit de ces deux dimensions de l'urbanité (voir première partie).

Parmi ceux qui ont une relative méfiance vis-à-vis des indicateurs, on retrouve différents types de justifications. Tout d'abord, le fait que l'urbanité ne puisse pas être traitée avec des indicateurs quantitatifs mais plutôt par du qualitatif, ce qui rend toute idée de mesure particulièrement difficile (Ch.18, Ch.17, Ch.9, Ch.3, Ch.1, Ch.4). Il s'agit notamment de chercheurs pour qui le terme d'urbanité est soit rattaché à l'idée d'interactions (Ch.4, Ch.1), ou à la notion de plaisir de la ville (Ch.18, Ch.17) (voir question 1). En résumé, deux visions de l'urbanité qui sont effectivement difficilement quantifiables.

Dans le même état d'esprit, ces indicateurs d'urbanité seraient largement subjectifs ; c'est notamment le cas pour le chercheur 13 et le chercheur 12, pour qui le terme d'urbanité est aussi rattaché à l'idée d'interactions (voir question 1). En effet, quantifier des interactions sociales fait appel à la subjectivité de chacun (Ch.12), tous ne plaçant pas les niveaux d'interactions au même point. De plus, si l'on retient la dimension des valeurs urbaines comprises dans l'urbanité, on se retrouve face à la même difficulté à objectiver ces valeurs, et encore plus à les quantifier.

On retrouve enfin la catégorie de ceux qui pensent que les indicateurs ne peuvent être intéressants car décevants, ne prenant pas en compte l'intégralité de la complexité de ce qui fait l'urbanité (Ch.5, Ch.7). Dans cette optique, les indicateurs ne conduiraient qu'à affaiblir le sens de l'urbanité et à l'affadir, en intégrant qu'une petite partie de ce qui la constitue. Ici l'urbanité n'est clairement pas pensée pour être quantifiée. Dans cette catégorie de sceptiques, on retrouve aussi ceux pour qui le terme d'urbanité est trop connoté idéologiquement et trop dénué de sens aujourd'hui pour être utilisé. Réfléchir alors à des indicateurs d'urbanité, c'est accepter pleinement la dimension idéologique de l'urbanité et ses prérequis de hiérarchisation des espaces à partir d'une quantification allant d'un mieux à un moins bien (Ch.6). Cette « hiérarchisation entre espaces » (Ch.6) qui est derrière cette idée d'indicateurs est inacceptable dans les valeurs morales qu'elle sous-tend (des espaces seraient « mieux » que d'autres). On s'inscrit ainsi dans une critique des théories de Jacques Lévy notamment (voir question 1). On retrouvera cette opposition sur la question des gradients.

Malgré les réticences de la plupart des chercheurs interrogés sur cette question des gradients tous ont donné des indicateurs possibles (excepté le Ch.14), certains avec une certaine ironie (Ch.11) ou avec une certaine réticence (Ch.6). Là encore, on remarque une grande différence entre ceux pour qui cette question avait un sens immédiat et non questionné - les architectes

urbanistes notamment (Ch.4, Ch.19, Ch.18, Ch.15) et la plupart des géographes - et ceux pour qui la question en elle-même surprenait déjà (Ch.7, Ch.10, Ch.5, Ch.8).

Après avoir classé les premières réponses en différentes catégories et avoir de nouveau employé la méthode de Vergès utilisé pour la question 1, on peut remarquer que les indicateurs qui ressortent le plus ont trait à l'idée de densité ou d'intensité à différents niveaux (Ch.16) :

- humaine en terme de densité de population (Ch.12, Ch.6, Ch.7, Ch.17, Ch.3, Ch.2)
- commerciale ou en termes d'offre urbaine (Ch.17, Ch.9, Ch.1)
- interactionnelle, que ce soit en termes de nombre d'associations présentes dans une ville, comme en termes de volume d'interactions (Ch.19, Ch.4).

Les indicateurs relevant de la diversité et de la mixité, quant à eux, reviennent de manière plus secondaire. Ils sont sans doute aussi plus difficiles à quantifier que les indicateurs de densité, qui eux s'y prêtent mieux par nature. Cette diversité peut être vue de manière très générale (Ch.2, Ch.6) ou de manière plus spécifique, en ce qui concerne par exemple la diversité de l'offre commerciale (Ch.15, Ch.9). Mais cette question de la diversité commerciale est déjà sous-entendue dans la catégorie densité commerciale. Par densité commerciale, il faut sans doute aussi entendre diversité commerciale, densité et diversité étant dans ce cadre souvent liée. Enfin, cette diversité peut être sociale (Ch.9). Mais là encore, au niveau général, il faut entendre diversité dans toutes ses dimensions, sociale et commerciale.

Une autre catégorie, constituée de deux sous-catégories que l'on peut rapprocher l'une de l'autre, concerne une approche par les mobilités.

- Pour la première catégorie, il s'agit, en guise d'indicateur, de se pencher sur la part des différentes mobilités (Ch.3, Ch.5) et notamment sur la part des déplacements piétons (Ch.10, Ch.12). Dans cette logique, on aurait un gradient non plus spatial mais un gradient d'urbanité construit à partir des modes et des types de déplacement. Ce gradient irait du mode piéton (plus connoté d'urbanité) au mode automobile (moins connoté d'urbanité car moins ouvert à l'expérience de l'altérité et aux interactions sociales). Il n'est pas surprenant de retrouver là des chercheurs qui pensent l'urbanité avant tout au prisme des interactions sociales (Ch.10, Ch.12).
- La seconde sous-catégorie ayant trait aux mobilités traite plus spécifiquement la question de l'accessibilité comme moyen d'accès physique à l'urbanité et aux lieux d'urbanité (Ch.1, Ch.3). Cette question de l'accès en en effet aujourd'hui fondamentale dans nos sociétés contemporaines (Rifkin, 2000) et l'urbanité dans sa dimension de diversité (et notamment commerciale) nécessite effectivement de réfléchir en terme d'accessibilité de tous à cette offre urbaine.

Enfin on retrouve de manière plus « anecdotique » des indicateurs concernant le nombre d'évènements, (au sens de festival par exemple[106]), les valeurs et les attitudes urbaines, et des réponses qui n'ont pu être classées parmi les différentes catégories. Par ailleurs, dans ces types d'indicateurs cités de manière résiduelle, figure la question du vote qui n'est pas si anecdotique dans la mesure où elle est débattue dans le champ de la géographie. Ces indicateurs, cités ici par le chercheur 2, et les chercheurs 6, 19 et 11 (non sans ironie pour ces derniers), supposeraient : soit que l'intérêt accordé à la chose politique dans son ensemble (participation à des réunions publiques, taux de participation,) dénoterait une forte urbanité au sens de capacité de chacun à s'intéresser aux interactions sociales et au collectif (Ch.19) – soit que le type de vote en fonction des espaces, notamment les votes extrêmes, pourrait être révélateur d'une urbanité et d'un intérêt pour les interactions sociales proches plus faibles que dans d'autres espaces.

C'est l'idée qui est défendue, même si elle est beaucoup plus nuancée que cela, par le chercheur 2 notamment. Et c'est cette même idée qui est gentiment moquée par le chercheur 6 et le chercheur 11 (voir la première partie sur ce débat spécifique lié aux gradients d'urbanité).

Nous constatons néanmoins une relative méfiance vis-à-vis de la question des indicateurs. Une méfiance et des réticences qui trouvent leur origine, à la fois dans le sens donné à la notion d'urbanité, qui n'est pas le même pour tous, et dans certains débats qui agitent les sciences sociales ayant trait à l'urbain actuellement.

iii. Le concept de gradients d'urbanité, une idée controversée chez les chercheurs

<u>Question 6</u> : ***Evoquer l'idée de gradients d'urbanité. Lesquels imaginez-vous ?***

Cette question venait en complément de la précédente et on verra que les enjeux qu'elle porte sont assez proches de ceux que la question des indicateurs soulevait. Il est aussi intéressant de constater que c'est une question qui en a désarçonné certains. En effet, cette théorie des gradients d'urbanité théorisée par Jacques Lévy (par ailleurs discutée dans une première partie) est une question surtout de géographe. Et certains des chercheurs non géographes interrogés n'avaient *a priori* pas d'avis sur la question, dans la mesure où ils en avaient une connaissance partielle du fait de leur champ disciplinaire.

[106] cf. la première partie de la thèse sur cette question de l'évènement

Comme pour la question des indicateurs, on remarque que peu de chercheurs sont séduits par cette idée des gradients d'urbanité. Il est peu étonnant d'y retrouver le chercheur 2 dans la mesure où il a largement participé à théoriser ce concept. Cependant, la majorité des chercheurs interrogés ne sont pas fondamentalement contre cette idée de gradients d'urbanité mais pense qu'il faut soit la dépasser, soit l'approfondir, soit la questionner. Néanmoins, six chercheurs sont aussi ici clairement contre cette théorie. On a donc deux catégories principales ici qu'il nous faut étudier dans le détail.

La première catégorie concerne ceux qui voient dans cette idée des gradients une théorie intéressante mais non sans limites. On peut tout d'abord se pencher sur ceux pour qui cette théorie est intéressante dans la mesure où elle a le mérite de poser des questions simples sur les réalités urbaines contemporaines (Ch.3, Ch.1, Ch.5, Ch.13, Ch.17). Un intérêt qui serait particulièrement pertinent à l'échelle macro des agglomérations contemporaines (Ch.5), véritables « Métapolis » (Ascher, 1995) difficiles à lire. Mais ces gradients intéressants à une échelle macro ne résisteraient pas à une analyse à une échelle micro dans la mesure où il faudrait créer de nouvelles typologies. C'est notamment dans cette logique que se situe le chercheur 3 en distinguant hyper urbain, sub urbain et péri urbain, dans une approche avant tout fondée sur l'offre urbaine et cherchant justement à combiner approche macro et micro.

On peut aussi noter que cette théorie illustre une réalité qui, aux yeux de certains chercheurs, est surtout franco-française, l'idée d'un gradient d'urbanité allant de l'hyper-centre au rural en passant par la banlieue et par un large périurbain n'étant pas une réalité généralisable dans le monde et dans les mêmes proportions qu'en France. Si ces gradients sont une clé de lecture intéressante en France, celle-ci ne peut recouvrir des réalités urbaines étrangères (Ch.3, Ch.17). Par exemple, des nations comme les Pays-Bas (Ch.13) connaissent des formes urbaines très différentes de celles que l'on peut rencontrer en France et les clés de lecture de l'urbain s'en trouvent bouleversées. Ce qui est très spécifique à la France, c'est notamment la place forte du périurbain, où un français sur cinq vit (Charmes, 2011). De même ce gradient qui irait d'un centre à la périphérie, place clairement le périurbain au second plan. Ce qui est perçu comme problématique par certains (Ch.13), notamment dans la mesure où le périurbain recoupe des situations morphologiques et sociales très diverses rendant difficile, voire impossible, une lecture du périurbain au prisme des gradients d'urbanité. Nous nous trouvons alors devant la question de la définition même du périurbain qui est largement débattue aujourd'hui (Charmes 2011, Lévy 2013).

Une seconde catégorie de chercheurs est totalement contre cette idée de gradients et on retrouve certains argumentaires proches des arguments précédents. Notamment chez ceux qui estiment que cette théorie des gradients ne peut se tenir tant qu'on n'a pas un consensus très clair sur ce qu'est l'urbanité (Ch.7). Là où les chercheurs de la première catégorie pouvaient tout de même trouver cette idée de gradients intéressante, au moins à des fins critiques, le chercheur 7 rejette cette idée. On retrouve chez ces chercheurs l'argument selon lequel l'idée de gradients d'urbanité serait le symbole du caractère idéologique que revêt aujourd'hui ce terme. Cette idée de gradient serait utilisée pour asseoir scientifiquement la domination de certains espaces, ici des espaces centraux sur les espaces périphériques, notamment périurbain, en dévaluant leur caractère urbain (Ch.6, Ch.11). Ces deux chercheurs se situent dans la droite ligne de l'idée énoncée dans leur réponse à la question 1, à savoir que le mot d'urbanité n'a pas, ou plus, de sens aujourd'hui. Mais on retrouve aussi des arguments plus anecdotiques en apparence sur la fréquence avec laquelle ils sont cités, mais qui sont néanmoins intéressants. C'est notamment l'argument avancé par le chercheur 9 qui explique que ces gradients posent problème dans la mesure où ils se basent exclusivement sur les espaces urbains et pas du tout sur les expériences et les pratiques des individus. Cette attention portée aux individus se retrouvait déjà chez ce chercheur dans la question liée à l'étude de l'urbanité, via la nécessaire dimension individuelle, prise en compte dans les enquêtes. Cette question sur les pratiques des habitants comme éléments essentiels de l'urbanité, plus qu'une simple question spatiale, est justement au cœur du débat entre d'une part Eric Charmes, Lydie Launay et Stéphanie Vermeersch et Jacques Lévy, débat par articles interposés parus dans la Vie des Idées (voir première partie).

Cette question des gradients d'urbanité nous permet de distinguer certaines façons de penser l'urbanité qui apparaissaient déjà dans les analyses précédentes, des distinctions qui sont confirmées ici.

3. L'urbanité, au cœur des grands débats contemporains sur l'urbain

i. L'urbanité et la mobilité chez les chercheurs

<u>Question 7 :</u> ***Comment envisagez-vous le rapport urbanité/mobilités ?***

A partir de la question 7, on arrive à une seconde phase de l'entretien portant sur le rapport entre l'urbanité et d'autres notions géographiques qui peuvent être en lien étroit avec la question de l'urbanité. Mais avec ce troisième bloc de questions, on se heurte aussi à une limite inhérente

à l'entretien, à savoir la contrainte temporelle. En effet, dans le cadre de certains entretiens, limités par le temps, toutes les questions n'ont pas pu être abordées. Ce qui génère un biais en termes de nombre de questions traitées et couvertes par l'ensemble de l'effectif de chercheurs enquêtés. Ainsi, cette question sur le rapport de l'urbanité aux mobilités n'a été posée qu'à 14 chercheurs sur 19. Comme pour la question de l'opérationnalisation, on relève que le rapport entre mobilité et urbanité est pensé sur différents modes. La mobilité est d'abord fondamentale en ce qu'elle est à la base même de la constitution des villes et donc de l'urbain comme concentration d'hommes et d'activités. La concentration, comme socle de l'urbain et de l'urbanité (au sens de densité) est donc incompréhensible sans une réflexion sur les mobilités. L'exode rural est ainsi une des caractéristiques principales de la reconfiguration urbaine observée au XXe siècle (Ch.8, Ch.10). Mais aujourd'hui, l'urbain est aussi de plus en plus défini par des pratiques de mobilités inhérentes aux villes, qui les fondent et contribuent à la combinaison densité/diversité. Autrement dit, si les personnes ne sont pas mobiles, il est difficile de faire l'expérience de l'urbanité, de l'altérité (Ch.16, Ch.12). La mobilité est ainsi fondamentale dans l'idée de sérendipité[107](Ch.2).

En outre, le rapport mobilité/urbanité peut aussi être envisagé en fonction d'un critère d'accès aux aménités urbaines. On raisonne alors en matière d'accès à une offre urbaine, en termes d'emploi ou de commerce, dans une logique où l'offre urbaine participerait de la diversité qui serait une des bases de l'urbanité. Cette diversité ne se limite plus ici à la seule mixité sociale et humaine (Ch.9). La capacité d'accès peut être simplement physique, renvoyant à la possibilité pour chacun d'accéder à l'offre urbaine, par la marche ou l'utilisation d'un mode de transport mécanique, mais peut aussi être intellectuelle et cognitive (Ch.1) dans la mesure où se déplacer requiert un savoir que tout individu n'a pas (on peut rappeler les exemples développés par Eric Le Breton (2005) et cités dans la première partie). Par ailleurs, des possibilités de mobilités réduites peuvent conduire à des initiatives de solidarités locales particulièrement intéressantes en terme justement d'urbanité (Ch.13).

Cette interrelation urbanité/mobilité est aussi dépendante du type de métrique pratiquée par les personnes. Certains chercheurs opèrent en effet une forme de hiérarchisation des mobilités en fonction du potentiel d'urbanité de ces mobilités (Ch.2, Ch.17). Ceux-là ont tendance à mettre la marche et la métrique pédestre au cœur de leur préoccupation et posent la marche en ville comme moyen privilégié de faire l'expérience de l'altérité et donc l'expérience de la diversité. Ces logiques de hiérarchisation, si elles sont parfaitement fondées et compréhensibles, sont

[107] Comprise comme une ouverture à l'aléatoire et à la confrontation à l'altérité.

sévèrement critiquées par d'autres qui estiment que rapprocher les deux termes ne peut revenir qu'à insuffler de l'idéologie dans l'urbanité (Ch.6). Une idéologie qui mettrait en avant la figure du piéton au détriment de la figure de l'automobiliste, fustigée alors. Cette idéologie et cette tentation du tout piéton et du zéro voiture sont en effet à l'œuvre dans certaines villes françaises et trouvent donc aussi des répercussions au niveau des aménageurs dans une logique propre à une urbanité normée typée « développement durable ». La ville de Rennes s'inscrit dans cette logique supprimant les parkings centraux et en dressant des plans de circulation automobile toujours plus complexes, tout en développant le principe des parcs relais en périphérie le long des lignes de métro. Les controverses parisiennes autour de la place accordée à l'automobile dans la ville sont aussi l'illustration de cette hiérarchisation des mobilités dans le discours public au sein des villes françaises. Le rapport urbanité/mobilité peut aussi être perçu comme peu efficient, de par le flou qui entoure les deux notions.

Si l'urbanité est un terme particulièrement polysémique sur lequel personne ou presque ne s'entend, le terme de mobilité est aussi très discuté et peut recouvrir un grand nombre de réalités, d'où aussi le fait que le rapport mobilité/urbanité soit envisagé de manières différentes. Dès lors, réfléchir à un rapport entre deux termes flous ne peut pas apporter de réelles réflexions pertinentes (Ch.11, Ch.14).

Enfin, on peut envisager les mobilités comme créatrices d'urbanité par elles-mêmes. Dans cette logique, on peut distinguer plusieurs façons de penser ce lien alors particulièrement étroit. Soit par les lieux qui sont créés par le développement des mobilités, soit par le développement d'une urbanité dans les moyens de transport eux-mêmes. Ainsi les lieux de mobilité tels que les gares ou les aéroports peuvent ainsi être analysés comme lieux d'émergence d'une certaine urbanité (Ch.19) (Menerault, Barré, 2001), à rebours de la vision développée notamment par Marc Augé qui tendait à faire de ces lieux des non-lieux (1992). Mais les moyens de transport en eux-mêmes, comme lieux de vie, peuvent aussi être analysés en termes d'urbanité (Ch.4, Ch.5, Ch.3) dans une approche très interactionnelle. C'est notamment l'exemple du concept de « flurbanité » travaillé par le Ch.5 qui fait des moments de mobilité des temps de vie, de partage d'expérience et d'échanges, et donc d'urbanité au sens d'expérience partagée de la diversité. C'est le sens des travaux de Xavière Lanéelle sur les navetteurs Paris/ Le Mans notamment (2004).

Si cette question n'a pu être posée à tous les chercheurs, les réponses obtenues viennent renforcer des observations faites jusqu'ici. On peut aussi noter que la discipline spécifique des chercheurs interrogés joue ici peut sur les réponses, contrairement à d'autres questions.

Les réponses à la question 8, sur les rapports entre urbanité et ruralité, et à la question 10, sur les rapports entre urbanité et société ne sont pas analysées ici dans la mesure où elles n'ont pu être posées à tous.

ii. L'urbanité et le numérique, un bouleversement dans le rapport des individus à l'espace ?

Question 9 : ***Comment envisagez-vous le rapport urbanité/virtualité (numérique)?***

Il s'agissait ici de réfléchir au lien possible entre le développement du numérique et des technologies de l'information et de la communication, et l'urbanité. Ces technologies peuvent contribuer à changer en profondeur notre rapport à l'urbanité, nos pratiques urbaines, nos rapports aux autres dans l'espace urbain. Ainsi, peut-on voir émerger une urbanité qui ne serait que virtuelle, par exemple via internet ? Il faut par ailleurs noter que cette question était relativement secondaire dans le cadre de notre guide d'entretien. En revanche, cette question est au cœur de nombreuses recherches contemporaines, dans un contexte où la question du numérique fait paradigme, à la fois dans les discours des aménageurs, mais aussi dans les programmes de recherche (voir notamment Bailleul, Bulot, 2015, dont le titre est précisément « Urbanités et territoires numériques »).

Pour certains chercheurs, l'émergence du numérique et des Technologies de l'Information et de la Communication permet de créer de nouvelles formes d'échanges et de rencontres ; plus on a d'échanges et de rencontres, et plus on a potentiellement d'urbanité (Ch.19, Ch.12, Ch.4). Ces TIC peuvent aussi faire émerger de nouveaux lieux d'urbanité, notamment dans le rapport au télétravail. Via le télétravail se mettent en place des lieux de co-working qui ne sont ni à domicile, ni sur le lieu de travail mais sur un entre-deux, souvent reliés à un pôle d'échange, et qui peuvent devenir de véritables lieux d'urbanité avec parfois des commerces, existants ou pas au préalable, à proximité (Ch.19). Dans cette même logique, les TIC permettraient l'émergence de nouvelles formes d'urbanité, plus spontanées, plus proches de l'évènement au sens lefebvrien du terme, dans la mesure où ces nouvelles urbanités seraient très spontanées et incontrôlables (tel l'exemple des flash-mob qui ont connu leurs heures de gloire au début de la décennie 2010) (Ch.4). Les TIC modifient aussi profondément notre rapport pratique à la ville (Ch.7). L'usage des GPS se généralise. On a de moins en moins recourt à la carte. Les TIC offrent aussi de nouvelles méthodologies aux chercheurs (usage de SIG, des GPS).

Par ailleurs, le rapport entre urbanité et virtualité est aussi envisagé sous l'angle d'une certaine méfiance quant à la possibilité des TIC de bouleverser l'état actuel des pratiques urbaines.

Pour certains, ce difficile bouleversement serait dû au fait que nos pratiques urbaines demeurent très ancrées (Ch.13). Pour d'autres, ces pratiques ne sont finalement pas particulièrement urbaines dans la mesure où les ruraux ont potentiellement le même usage du numérique que les urbains mais que ces pratiques du numérique bouleversent leur existence plus encore que les urbains (Ch.8). Si les TIC peuvent néanmoins changer les pratiques de chacun, notamment permettre des rassemblements présentiels spontanés, l'urbanité générée n'est pas à sous-estimer, même si elle est temporaire et assez affaiblie (Ch.15, Ch.10) et ne correspond à aucune réalité du monde (Ch.16), même si elle prend une forme présentielle temporaire. Il n'en reste pas moins que les TIC recomposent un certain nombre de questions sur la ville (Ch. 3), notamment en ce qui concerne un rapport aux pratiques quotidiennes qui se trouvent bouleversées.

Pour d'autres, le caractère flou de la notion de virtualité et d'urbanité ne permet pas de penser les liens entre ces deux notions. Nous retrouvons ici les « sceptiques » de l'urbanité (Ch.6, Ch.11). D'autres chercheurs ne voient pas de liens entre ces deux termes (Ch.17). On est donc face à une question qui, pour secondaire qu'elle soit, confirme encore une fois certaines tendances observées en analysant les questions précédentes. En outre, on note que l'appartenance disciplinaire des chercheurs n'a pas beaucoup d'effet ici sur les réponses.

Suite à cette analyse linéaire (question après question) du contenu des entretiens, une analyse plus croisée de ce contenu, notamment afin de distinguer différentes manières de penser l'urbanité, doit être menée.

iii. Opérationnaliser l'urbanité pour les chercheurs suédois, une clé pour lire l'urbain généralisé

Les résultats des questions sur l'opérationnalisation du terme urbanité sont assez différents de ceux obtenus en France dans le cadre suédois. Ainsi, des questions très centrales dans les entretiens avec les chercheurs français deviennent assez secondaires et peu signifiantes ici (notamment les questions portant sur l'opérationnalisation de cette notion et sur les gradients d'urbanité) alors que d'autres questions prennent une résonnance particulière dans ce contexte anglo-saxon. Ainsi, la question sur le lien entre urbanité et numérique, relativement secondaire dans le cas français et qui ne soulevait pas véritablement de débat ni de controverses, devient ici une question non pas fondamentale mais réellement débattue. En effet, dans la mesure où la question centrale dans le champ anglo-saxon est associée à l'urbanité généralisée, l'entrée par

le numérique, et notamment la question de la couverture numérique du territoire, peut être un bon indicateur d'urbanité. Ce qu'elle n'était pas dans le cas français.
Les débats sur le terme d'urbanité en France se concentraient en bonne part sur la question des gradients d'urbanité et sur le fait que l'urbanité puisse être, ou pas, un bon indicateur pour lire les mutations urbaines contemporaines. Du côté suédois, l'urbanité est plutôt vue comme un outil, si ce n'est un indicateur, pour penser la question de l'urbain généralisé. Et la prépondérance de la dimension des interactions et des expériences de la ville des individus dans la définition de l'urbanité dans les entretiens va dans ce sens.
En effet, penser l'urbanité comme une manière d'être, une manière de vivre la ville et le monde en général, permet de penser une généralisation des manières d'être. Or ces manières d'être au monde, dans nos sociétés contemporaines, sont d'abord et avant tout pensées et initiées en ville, et plus particulièrement dans les très grandes villes.

III. Une urbanité plurielle

Une fois cette première analyse à plat effectuée, il est temps de réfléchir à une analyse croisée des entretiens réalisés avec les chercheurs sur cette question de l'urbanité. De cette analyse résulte notamment l'idée que plusieurs manières de penser l'urbanité émergent de ces entretiens avec les chercheurs. Ces différentes manières de penser l'urbanité naissent essentiellement de la définition que les chercheurs donnent de l'urbanité et de leur rapport à la question des indicateurs.

1. Quatre manières de concevoir l'urbanité

La question 1 est ici la question principale pour envisager différentes définition de l'urbanité chez les chercheurs. C'est à partir de cette première question que l'on peut essayer de distinguer des manières différentes de voir l'urbanité, d'émettre des hypothèses, avant de vérifier ces hypothèses en croisant les résultats des différentes questions. Au regard des résultats de cette première question (des résultats présentés plus haut à titre d'exemple), quatre façons de penser l'urbanité semblent émerger, deux façons de penser principales et deux plus secondaires en termes d'individus concernés. Une première, importante, qui place les interactions au cœur de la définition de l'urbanité ; une seconde, plus secondaire, pour qui les espaces, et les interactions qu'ils permettent, sont centraux pour appréhender l'urbanité ; une troisième, elle aussi

minoritaire, très critique envers le terme d'urbanité ; et enfin une quatrième, elle aussi assez partagée, où l'urbanité est perçue comme une possible clé de lecture de l'urbain contemporain. Avant d'aller plus loin, il faut préciser que notre propos ne vise pas ici à essentialiser le discours des chercheurs en termes de disciplines mais à distinguer des manières de penser l'urbanité[108]. Face aux réponses à la question 1, nous avons d'abord opéré un codage thématique des réponses en sept catégories :

- *diversité* : à différents niveaux, diversité sociale, diversité de l'offre, etc.
- *densité* : là aussi à différents niveaux, densité humaine, densité de bâti, densité de services.
- *interactions* : interactions et lieux d'interactions
- *qualité de vie* : la question de la qualité de vie et de l'urbanité comme construction historique et culturelle.
- *mouvement* : surtout compris ici en référence à la mobilité.
- *morphologie :* la question de la morphologie et la façon de construire la ville de manière opératoire
- *rien :* l'idée que l'urbanité n'aurait pas de sens.

Ces sept catégories, reprenant les grandes thématiques liées à l'urbanité observées déjà dans la bibliographie, fondent notre analyse. Ce codage thématique permet de faire ressortir des manières de penser où des thèmes différents occupent la place centrale. Le traitement des réponses s'inspire à nouveau de la méthode fréquence-rang développée par Vergès (1992) et décrite en détail précédemment. Il est à noter qu'il ne s'agit ici que d'une inspiration visant à faire ressortir des tendances, dans la mesure où notre effectif réduit ne nous permet pas d'accéder à des résultats définitifs.

i. L'urbanité comme une somme d'interactions

Tableau 13 : l'urbanité pensée avant tout comme une interaction

G1 (8 chercheurs)	RM >2,6	RM <2,8
FPM >14,3	**Interactions** - Qualité de vie	
FPM <14,3	Morphologie - Diversité	Densité - Mouvement - Rien (0)

Les termes soulignés dans le tableau sont les termes qui sont les plus cités (remarque valable pour tous les tableaux à suivre).

[108] Un entretien de chercheur, sur les 19 entretiens qui ont pu être exploités, n'a pu être rattaché à aucun groupe car adoptant des postures très transversales.

Huit chercheurs peuvent ici être intégrés dans cette manière de penser. Le terme le plus important qui ressort est lié à la thématique « d'interactions et de lieux d'interactions ». On se situe dans une manière de penser qui s'inspire de la définition de l'urbanité comme somme d'interactions, beaucoup plus que comme manière de caractériser des espaces. Pour les chercheurs de ce premier groupe, on note que peu utilisent le terme urbanité en tant que tel dans leurs travaux de recherche. L'urbanité est surtout utilisée ici dans une connotation assez positive, liée à la qualité de vie notamment (une catégorie qui ressort aussi fortement ici, juste après les interactions). On note que ce groupe est composé de chercheurs issus de disciplines différentes.

ii. L'urbanité comme des interactions en situation

Tableau 14 : l'urbanité pensée comme une interaction en situation

G2 (3 chercheurs)	RM >1,8	RM <1,8
FPM >14,3	**Qualité de vie** – Interactions - Mouvement - Morphologie	
FPM <14,3		Rien (0) - Diversité (0) - Densité (0)

Nous sommes ici face à une manière de penser qui, par certains aspects, est assez proche de la précédente. La nuance concerne la thématique « qualité de vie » qui revient ici en premier, en termes de rang et de fréquence, la question des interactions n'intervenant qu'en second (soit l'exact inverse du groupe précédent). Pour ces chercheurs, l'idée centrale dans la manière d'envisager l'urbanité, tient à la possibilité pour les individus de s'approprier les espaces, en fonction de la qualité de ceux-ci. Ce qui conduit à accorder un rôle fondamental au concepteur de ces espaces. Ce groupe est en revanche constitué de moins d'individus que le premier et est moins interdisciplinaire. On y retrouve, en effet, principalement des chercheurs qui sont aussi impliqués dans des questions opérationnelles (architectes, urbanistes). Ce qui explique aussi l'importance accordée à la question de la morphologie et à la manière de construire la ville, au sens très opérationnel du terme, puisque ce sont essentiellement des chercheurs impliqués dans la fabrique de la ville.

iii. L'urbanité critiquée et relativisée

Tableau 15 : l'urbanité pensée dans une approche critique et relative

G3 (2 chercheurs)	RM >2,2	RM <2,2
FPM >14,3	**Rien** - Qualité de vie	
FPM <14,3	Interactions - Morphologie	Mouvement - Diversité (0) - Densité (0)

Il s'agit ici d'un groupe assez minoritaire (deux individus seulement) mais qui a une position très tranchée sur la question de l'urbanité[109]. Pour ces chercheurs le terme d'urbanité a aujourd'hui été vidé de tout son sens et ne serait plus qu'un terme idéologique utilisé par certains pour cacher une forme de mépris des espaces non hyper-urbains. Cette approche critique et relative s'attaque donc à la définition de l'urbanité en tant que manière de caractériser des espaces car elle privilégierait alors les espaces hyper urbains et centraux. Elle s'oppose aussi à l'idée d'une urbanité comme interaction, en lui reprochant d'approcher l'urbanité de façon très globalisante et d'être finalement « un peu tout et n'importe quoi » (entretien chercheur 11) et de ne pas pouvoir être cernée et définie clairement. C'est ici la thématique « pas de sens » qui revient le plus, les autres thématiques n'étant citées que dans le cadre d'un « jeu » visant à se mettre à la place de chercheurs utilisant ce mot d'urbanité (ce « jeu » est spécifié par les chercheurs eux-mêmes dans leur discours). Cette façon de penser est essentiellement le fait de sociologues qui attachent une importance toute particulière à un travail de déconstruction des termes et concepts qu'ils utilisent.

iv. L'urbanité comme clé de lecture de l'urbain contemporain

Tableau 16 : l'urbanité comme clé de lecture des réalités urbaines contemporaines

G4 (5 chercheurs)	RM >2,4	RM <2,4
FPM >14,3	**Diversité** - Densité - Qualité de vie - Interactions	
FPM <14,3		Mouvement - Rien (0) - Morphologie (0)

Pour ce groupe, l'urbanité peut être un concept intéressant à utiliser pour donner des clés de lecture simples de réalités urbaines contemporaines complexes. On se situe plus dans une

[109] C'est un groupe de deux individus seulement pour lequel l'utilisation de la méthode fréquence/rang peut être inappropriée, nous traitons ici néanmoins ce groupe comme les autres, même si évidement il faut être prudent dans l'analyse des résultats issus de ce groupe.

définition de l'urbanité associée aux manières de caractériser des espaces. Les termes centraux (en termes de rang et de fréquence) sont les notions de densité et de diversité, à entendre ici selon le principe d'une combinaison entre ces deux notions, dans la lignée plus ou moins directe, selon les chercheurs, des travaux de Jacques Lévy (1997, 2003). Cependant, les thématiques autour des interactions et de la qualité de vie ne sont pas non plus absentes du discours, ce qui illustre aussi une certaine porosité entre ces quatre manières de penser.

2. Des indicateurs d'urbanité cristallisant les oppositions

Nous pouvons maintenant confronter ces groupes constitués à d'autres résultats issus des questions identifiées comme discriminantes dans le questionnaire, afin notamment de tester l'homogénéité de ces groupes. Nous pouvons nous concentrer notamment sur un croisement entre la question 1, du thématique « Représentations de l'urbanité », et la question 5 sur les indicateurs possibles pour l'urbanité, centrale pour le bloc thématique sur le caractère opératoire de la notion d'urbanité et qui était discriminante en termes de manière de penser l'urbanité. Pour ceux qui définissent l'urbanité comme somme d'interactions, sa mesure (liée aux interactions), semble difficile, voire impossible. Dès lors, on pourrait poser l'hypothèse que, dans ce registre, l'urbanité serait très difficile à mesurer et à quantifier, en termes de construction d'indicateurs notamment. A contrario, les chercheurs s'inscrivant dans une approche de l'urbanité comme clé de lecture des réalités urbaines contemporaines, seraient plus enclins à la quantification (potentielle) de l'urbanité, via des indicateurs concrets et mesurables. Pour cette question 5, les réponses ont été recodées en sept thématiques, comme pour la question 1 :

- des indicateurs relevant des valeurs et des attitudes urbaines (difficiles à quantifier),
- une approche par les mobilités en termes quantitatifs, surtout, mais aussi qualitatifs (mobilités piétonnes notamment),
- des indicateurs quantifiant des formes de densité, d'intensité humaine, de services ou de bâti,
- des indicateurs concernant les évènements,
- des indicateurs pour mesurer l'accessibilité,
- des indicateurs quantifiant une diversité (humaine ou du bâti),
- des indicateurs concernant des questions politiques (vote notamment),

Certains indicateurs cités n'ont pu être classés dans ces catégories (4 en tout). Nous pouvons reprendre ici chacun de nos groupes évoqués précédemment au prisme de cette question des indicateurs.

i. La question des indicateurs, révélatrice de controverses

Tableau 17 : Analyse fréquence rang des résultats de la question sur les indicateurs pour le groupe « l'urbanité comme somme d'interactions »

G1 (8 chercheurs)	RM >4,2	RM <4,2
FPM >12,5	**valeurs** - mobilités - densité	non classées
FPM <12,5	accessibilité	évènements - vote - diversité

Les indicateurs le plus cités ici se réfèrent à la thématique des valeurs et des attitudes urbaines, ce qui semble corroborer la réponse à la question 1. Il s'agit d'une manière de penser l'urbanité essentiellement basée sur la question des interactions, sur des manières d'être en ville, qui peuvent se « mesurer » par des attitudes, un état d'esprit, qui serait spécifique à un milieu urbain contribuant au vivre ensemble sans heurt malgré des densités fortes. Or la , qualification de ces interactions serait impossible ou presque. Dès lors, mesurer cette urbanité n'a pas vraiment de sens, ni d'intérêt, elle serait partout. Néanmoins, les indicateurs de densité et de mobilités sont aussi cités ici de manière importante. La question de la densité fait référence à un cadre et à un environnement urbain, de même que la question de la quantité des mobilités piétonnes. Cette manière de penser l'urbanité ne serait donc pas totalement déconnectée de certaines situations spatiales densément bâties. Enfin, notons que la question de la diversité, fondamentale dans l'approche de l'urbanité comme combinaison densité/diversité, n'est pas du tout représentée ici.

Tableau 18 : Analyse fréquence rang des résultats de la question sur les indicateurs pour le groupe de chercheurs pour qui l'urbanité est pensée avant tout comme une interaction en situation

G2 (3 chercheurs)	RM >2,3	RM <2,3
FPM >12,5	**valeurs** – diversité - densité - diversité - non classées	
FPM <12,5		mobilités (0) - évènements (0) - vote (0) - accessibilité (0)

Nous retrouvons ici la question des valeurs et des attitudes qui sont largement reprises, dans une logique comparable à la manière de penser précédente. En outre, la question de la diversité devient aussi centrale ici. Une diversité qui peut être quantifiée. La place de la catégorie « diversité » peut aussi être expliquée ici par le profil des chercheurs, principalement ancré dans l'opérationnel. En effet, cette question de la diversité reste centrale dans de nombreux projets d'aménagements ou réaménagements où la diversité (terme qui est souvent lié à celui de mixité) compose le cahier des charges des projets.

Tableau 19 : Analyse fréquence rang des résultats de la question sur les indicateurs pour le groupe de chercheurs pour qui l'urbanité est pensée avant tout de manière relative et critique

G3 (2 chercheurs)	RM >2,1	RM <2,1
FPM >12,5	**densité** - évènements - diversité - vote	
FPM <12,5		valeurs (0) - mobilités (0) - accessibilité (0) - non classées (0)

Les réponses sont ici à prendre avec certaines précautions dans la mesure où ces deux chercheurs répondent ici, non à ce qu'ils pensent être des indicateurs de l'urbanité mais à ce qu'ils imaginent que les personnes utiliseraient comme indicateurs. En effet, pour eux l'urbanité n'ayant pas de sens, elle peut difficilement être quantifiable et il devient dès lors inopérant de citer des indicateurs. Néanmoins, ces réponses sont intéressantes, non pour ce qu'elles disent en elles-mêmes, mais pour les représentations qu'elles illustrent chez ces chercheurs volontiers critiques. Ainsi, on note que les trois indicateurs qui sont les plus cités sont ceux qui relèvent de la densité, de la diversité et des valeurs et des attitudes, soit finalement une synthèse assez fidèle des manières de penser des trois autres groupes.

Tableau 20 : Analyse fréquence rang des résultats de la question sur les indicateurs pour le groupe de chercheurs pour qui l'urbanité est pensée avant tout comme une clé de lecture de l'urbain contemporain

G4 (5 chercheurs)	RM >2,6	RM <2,6
FPM >12,5	**densité** – diversité – mobilités	
FPM <12,5	accessibilité - vote	valeurs - évènements (0) - non classées (0)

Les résultats de ce groupe sont assez peu surprenants dans la mesure où l'on retrouve les indicateurs de densité et de diversité qui sont cités le plus souvent. Dans le cadre d'une approche

où l'urbanité est pensée comme caractérisant des espaces et basée sur une combinaison entre densité et diversité, il semble nécessaire de pouvoir quantifier cette combinaison, d'où l'intérêt de trouver des indicateurs. La question des mobilités, notamment des métriques piétonnes, qui est aussi largement citée ici, est à envisager dans une logique de densité des piétons au sein de ces espaces.

Ces croisements par groupe permettent de noter de manière générale des liens entre les analyses des résultats de ces deux questions centrales, ce qui tend à confirmer les différentes manières de penser l'urbanité.

ii. Penser l'urbanité dans le contexte scientifique anglophone

Les différents entretiens effectués avec des chercheurs du champ scientifique anglophone en Suède ont permis de mettre en avant une très forte relativité culturelle dans l'appréhension du terme urbanité.

On note ainsi que, chez ces chercheurs anglophones, l'urbanité vue au prisme de la distinction urbanité/urbanisme/urbanisation revient 4 fois. Cette distinction est vue dans une approche marxiste de la ville, revendiquée par les chercheurs citant ce triptyque (Ch. 1, 3, 4, 10), qui est un héritage d'Henri Lefebvre (1970, Costes, 2010). On note par ailleurs que l'influence d'Henri Lefebvre est très forte ici, ce qui va dans le sens d'une appropriation ancienne de Lefebvre chez les chercheurs anglo-saxons alors que son appropriation, en France, est surtout le fait d'une redécouverte tardive en géographie surtout, à partir du début des années 2000 (Paquot, 2009).

Il est plus difficile de faire ressortir des groupes aussi bien constitués qu'en France en termes de manière de penser l'urbanité. En effet, les controverses étant beaucoup moins fortes sur cette notion dans un contexte anglophone, les chercheurs s'inscriraient moins dans une ligne donnée et s'engageraient moins à prendre le parti de l'une ou de l'autre tendance émergeant de ces controverses. Si on doit retenir une manière de penser l'urbanité chez ces chercheurs anglophones, c'est la définition de l'urbanité comme une somme d'interactions qui ressort de façon saillante et qui reste beaucoup plus partagée qu'elle ne l'est en France. L'urbanité définie comme la combinaison densité/diversité n'est absolument pas connue par ces chercheurs. Ce qui conduit par ailleurs à de difficiles traductions de travaux pour lesquels la controverse franco-française sur l'urbanité est un des éléments centraux.

Toutefois, on peut relever des distinctions au sein du panel de chercheurs interrogés. Celles-ci restent néanmoins plus dépendantes du rapport des différents chercheurs au marxisme et à leur

potentielle inscription dans une géographie radicale inspirée notamment par Harvey. Ainsi, si on devait distinguer deux groupes ici, ce seraient les chercheurs se revendiquant du marxisme et les autres. Les nuances entre ces deux groupes opèrent surtout sur les questions de définition de l'urbanité et de références citées par les chercheurs. En termes de définition, on note une différence nette entre ceux qui perçoivent l'urbanité dans le cadre d'un triptyque urbanité/urbanisme/urbanisation inspiré de Lefebvre notamment (Ch.1, 3, 4, 10) et les autres qui associent l'urbanité à une somme d'interactions spécifiques à l'urbain.

Si ces deux groupes sont bien identifiés au sein du panel de chercheurs interrogés il faut avoir en tête le fait que l'échantillon reste réduit et qu'il faut conserver une certaine réserve par rapport à ces différentes manières de penser l'urbanité.

iii. Les entretiens chercheurs, un apport central en termes théoriques

Cette approche théorique complémentaire étudiée par entretiens permet d'enrichir largement l'approche bibliographique traditionnelle, et notamment de la préciser sur certains points. Si les deux manières principales de penser l'urbanité que nous avons pu distinguer renvoient directement à des éléments identifiables dans la bibliographie, elles peuvent être pensées comme les deux faces de notre pièce de monnaie. Et ce qui est particulièrement intéressant ici, ce sont les deux manières de penser l'urbanité minoritaires dans les entretiens, par ailleurs beaucoup moins visibles dans la bibliographie. En effet, la manière critique et relative de penser l'urbanité s'exprime assez peu pour la simple raison que les chercheurs qui voient peu de sens au terme d'urbanité se contentent de ne pas l'utiliser. De même pour l'approche de l'urbanité comme interaction en situation, le caractère plus opérationnel de ces chercheurs les rend moins visibles dans le champ bibliographique classique, alors même que leur conception de l'urbanité est bien réelle puisqu'elle ne passe pas uniquement par le média scientifique mais par le biais d'opérations concrètes d'aménagement. Cependant, il faut être attentif à ne pas trop essentialiser ces modes de penser dans la mesure où ces groupes rassemblent des chercheurs qui se rejoignent sur certains points liés à l'urbanité mais qui peuvent s'opposer sur d'autres sujets. C'est notamment le cas pour la question des gradients d'urbanité, qui est l'objet de controverses assez vives entre chercheurs (Charmes, Launay, Vermeersch, 2013, face à Lévy, 2013). Par ailleurs, ces différentes approches de l'urbanité ne sont pas antagonistes mais complémentaires. Il s'agit au fond d'une même pièce de monnaie[110]. Ainsi, des chercheurs

[110] Voir la référence à la métaphore de la pièce de monnaie dans l'introduction.

davantage tournés dans une approche de l'urbanité comme interaction peuvent aussi rejoindre une approche plus « spatiale » de l'urbanité et inversement.

Finalement, les chercheurs qui utilisent le plus le terme d'urbanité dans leurs travaux sont les chercheurs appartenant au groupe 4. Ce sont ces mêmes chercheurs qui opèrent une réflexion sur le sens du terme urbanité même. Les chercheurs des groupes 1 et 2, notamment ceux du groupe 1, s'inscrivent dans une logique où le terme d'urbanité est beaucoup moins utilisé et discuté. Pour ces deux derniers groupes, l'urbanité est perçue de manière souvent positive et consensuelle. Cette constatation est aussi une piste de recherche intéressante à développer.

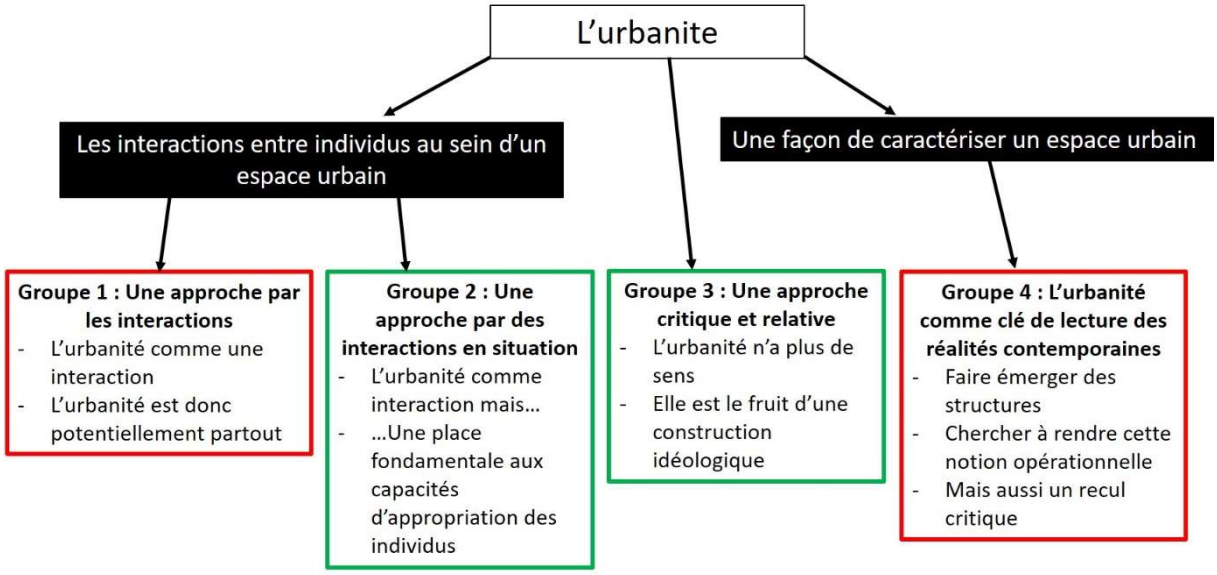


Figure 2 : Quatre manières de penser l'urbanité[111]

Les groupes 1, 2 et 4 ne sont pas totalement « imperméables » les uns avec les autres, notamment sur certaines questions ayant trait aux indicateurs et au rapport aux gradients d'urbanité. La filiation est assez directe entre les groupes 1 et 2, avec une même attention accordée à la question des interactions. De la même manière, les groupes 1 et 2 se situent plus dans une logique « interactionnelle » de la définition de l'urbanité alors que le groupe 4 s'inscrit plus dans une définition de l'urbanité comme façon de caractériser un espace urbain. On retrouve là les deux faces de notre pièce de monnaie évoquée initialement.

Lorsque l'on croise les résultats exposés plus haut avec les résultats de la question 11 sur des auteurs particulièrement liés à cette question de l'urbanité, on repère des constantes qui transcendent largement les groupes que nous avons définis plus tôt. Ce qui tend à confirmer

[111] Figurent en rouge les deux groupes les plus importants au niveau numérique (respectivement 8 chercheurs pour le groupe 1 et 5 chercheurs pour le groupe 4) ; en vert les deux groupes les moins importants, qu'on pourrait qualifier de secondaires (3 chercheurs pour le groupe 2 et 2 chercheurs pour le groupe 3).

l'idée d'une assez large perméabilité entre ces différents groupes et modes d'approches de l'urbanité. Ainsi, des auteurs comme Jacques Lévy, qui est l'auteur le plus cité (6 fois, sur 61 auteurs), est évoqué par des chercheurs des différents groupes.

iv. Une base de réflexion pour une confrontation entre parole des chercheurs et parole habitante

Cette approche complémentaire pour envisager de manière théorique la question de l'urbanité permet d'une part de conforter la métaphore de l'urbanité comme une pièce de monnaie à deux faces, mais aussi de montrer que les différentes manières de penser cette question sont particulièrement perméables les unes aux autres. Ce qui tend à confirmer la complexité des débats autour de cette notion dans les sciences sociales ayant trait à l'urbain. Cette complexité sémantique est telle que pour certains cette notion a aujourd'hui perdu tout intérêt pour la science, c'est notamment le sens des propos des chercheurs pouvant être rattachés au groupe 3 que nous avons identifié. Le rejet du terme urbanité par ces chercheurs est autant le fait de la complexité sémantique que du renouveau théorique autour de cette notion initiée notamment par Jacques Levy et Michel Lussault. Rejeter le terme d'urbanité est alors aussi une manière de rejeter les travaux de ces deux chercheurs, tout du moins de se démarquer du paradigme dans lequel, notamment de Jacques Lévy, sont inscrits.

Un autre intérêt de cette approche réside dans les différents lieux marquant de l'urbanité qui ont pu être cités dans ces entretiens. Cet intérêt est central lorsqu'il s'agit de penser à des terrains d'exploration pour la suite de notre recherche. Ainsi, une série de hauts-lieux de l'urbanité émerge, et il aurait été plus laborieux, voire moins pertinent de les saisir via une approche bibliographique classique. Sans rentrer dans le détail des lieux cités ici, on peut toutefois identifier plusieurs hauts-lieux de l'urbanité dans les villes contemporaines, notamment les berges urbaines de fleuves réaménagées dans les vingt dernières années, les places publiques marquées par des monuments, les parcs ou les pôles d'échange multi-modaux. Ces exemples de hauts-lieux peuvent inspirer notre démarche méthodologique.

On note pour cette question des lieux cités, comme pour la question liée à l'évocation d'auteurs d'ailleurs, une grande perméabilité entre les différents groupes de chercheurs identifiés.

Ces quatre manières de penser l'urbanité peuvent aussi s'avérer particulièrement éclairantes pour la suite de notre travail dans la mesure où elles peuvent être comparées avec les discours des habitants. Cette logique de comparaison entre le discours des chercheurs et celui des

habitants sur un sujet *a priori* plus destiné aux premiers qu'aux seconds nous semble particulièrement pertinente.

Conclusion : Organisation de la méthodologie à partir de ces entretiens chercheurs

Les résultats de ces entretiens avec des chercheurs viennent à la fois en appoint de la réflexion conceptuelle menée dans la première partie de cette thèse mais est aussi le point de départ de l'approche méthodologique que nous proposons de mener pour appréhender le sentiment d'urbanité. Il s'agit, par cette méthodologie, de parvenir à faire émerger un discours des habitants sur ce qui fait la ville (donc sur le sentiment d'urbanité) et de pouvoir comparer les manières de voir des habitants et les manières de voir des chercheurs et des professionnels de la ville. Les deux approches méthodologiques qui seront développées dans les chapitres suivants s'appuient en effet sur ces résultats d'entretiens avec les chercheurs. A la fois pour faire émerger des terrains à investiguer pour des parcours commentés, mais aussi pour construire le questionnaire en ligne diffusé à un échantillon d'individus tout venant. Cette complémentarité constitue l'originalité de notre approche. Elle s'appuie notamment sur les quatre entrées identifiées précédemment dans le chapitre 3 pour appréhender le sentiment d'urbanité, soit le capital spatial, les représentations urbaines individuelles, les pratiques urbaines individuelles et le parcours résidentiel.

Chapitre 5 – Une approche individuelle *in situ*

Les entretiens menés avec les chercheurs ont permis de compléter l'approche théorique mobilisée dans un premier temps. Cette approche complémentaire contribue aussi à confirmer l'hypothèse d'une définition de l'urbanité polysémique. Si ces entretiens ont été un bon complément pour approcher l'urbanité de manière conceptuelle et générale, ils ont peu mis l'accent sur la question du sentiment d'urbanité, qui est ici au centre de notre réflexion. Il convient de proposer une méthodologie qui permette de saisir le sentiment d'urbanité selon les quatre dimensions de relativité présentées dans la première partie, soit une relativité en fonction :

- Du capital spatial
- Des pratiques individuelles
- Des représentations urbaines individuelles
- Et du parcours résidentiel des individus

Dans ce chapitre, l'attention est portée sur le versant plus qualitatif et localisé de notre méthodologie, se focalisant sur une approche *in situ*. La méthode choisie se base sur des parcours commentés auxquels s'ajoute une prise de photographies censée activer le discours des individus enquêtés dans des situations urbaines directement vécues. Cette méthode, si elle n'est pas fondamentalement nouvelle dans le champ des sciences sociales, se double aussi d'une logique comparative entreprise sur un échantillon relativement important d'individus pour une démarche qualitative (l'objectif étant de toucher une cinquantaine de personnes). Néanmoins, certaines questions se posent d'emblée lorsque l'on planifie une telle méthode. Où réaliser ces parcours ? Quels parcours choisir et selon quels critères ? Et avec quelles populations ? Ces principales interrogations structurent la présentation de cette méthodologie.

I. Une approche *in-situ* à partir des parcours photos commentés à Nantes

Dans un premier temps, il s'agit de justifier à la fois le choix de Nantes pour cette approche *in-situ* et le choix de la méthodologie des parcours photos commentés.

1. Nantes, un laboratoire d'expérimentation

i. Pourquoi Nantes ?

Le choix des terrains d'enquête a d'abord été dicté par l'analyse des hauts lieux de l'urbanité cités dans les entretiens réalisés avec les chercheurs. Ces hauts lieux, qui pourraient être apparentés à des « sociotopes » (Nordström, Sandberg, Stahle, 2012), qui ressortent sont avant tout des espaces publics urbains, places, parcs, rues piétonnes, rue commerçantes etc.[112]. Il s'agit donc d'identifier une ville comprenant ces hauts-lieux potentiels de l'urbanité qui proposent une forte diversité de situations urbaines, en vue de construire des parcours commentés qui puissent mettre les habitants enquêtés au contact de ces réalités urbaines plurielles. Nous avons fait le choix ici de nous concentrer sur des espaces exclusivement urbains, et même citadins dans leur définition, dans la mesure où les espaces choisis sont tous intra-rocade et appartiennent à la ville-centre (ici la commune de Nantes). L'ambition de départ était de considérer des espaces urbains dans une diversité plus large, en incluant notamment des espaces périurbains ainsi que des petites villes, afin d'interroger la pluralité de représentations urbaines des habitants de ces différents espaces urbains. Cependant, dans la complémentarité des approches méthodologiques suivies, il a semblé plus pertinent dans un premier temps de tester la méthodologie dans un contexte urbain spécifique, celui d'une ville-centre, en proposant néanmoins des configurations urbaines très diverses, de centre-ville, de péricentre proche et de péricentre lointain. En effet, la question de l'urbanité et notamment des gradients d'urbanité s'est cristallisée sur des débats entre ville-centre et espace périphériques (Lévy vs Charmes dans *La vie des Idées* (2013), notamment autour de l'ouvrage *Fractures françaises* de Guilluy, 2010[113]) mais assez rarement au sein des différents espaces urbains qui constituent la ville-

[112] Voir chapitre 4 et l'analyse de la question 4 des entretiens chercheurs sur les lieux associés à l'urbanité ainsi que l'analyse de l'ensemble des lieux cités dans les entretiens avec les chercheurs.
[113] Débats et ouvrage qui renvoie à l'actualité du débat sur le mouvement des « Gilets Jaunes » depuis novembre 2018.

centre. Et puis, la méthode des questionnaires en ligne permettait de toucher par ce biais des habitants moins citadins.

Le choix a été fait de nous concentrer sur une grande ville régionale plutôt que sur une très grande ville (Paris ou Lyon), dans la mesure où les premières sont moins interrogées dans la littérature en ce qui concerne les questions d'urbanité. L'urbanité de Paris ou de Lyon est peu mise en cause et discutée (Levy, 1993), notamment dans la mesure où l'effet taille suffirait à produire une mixité et une densité forte. Ainsi ces deux villes sont, avec Marseille, les villes qui reviennent le plus dans les entretiens avec les chercheurs. La question se pose différemment pour les villes situées juste en dessous dans la hiérarchie urbaine française (Nantes, Toulouse, Montpellier, Strasbourg, etc.). Or, parmi ces grandes villes françaises hors Paris ou Lyon, celle qui reste le plus fréquemment citée dans les entretiens, c'est Nantes (citée par 5 chercheurs sur 19, notamment par des acteurs issus de l'urbanisme et de l'aménagement).

Nantes apparaît dans les résultats de ces entretiens à la fois comme un laboratoire contemporain du renouvellement urbain, notamment à travers l'opération Ile de Nantes, mais aussi comme un lieu intéressant pour interroger les fronts d'eau réaménagés. Ces derniers sont les espaces publics les plus cités dans les entretiens chercheurs. Ils sont présentés comme des espaces spécifiques aménagés qui permettent de considérer la question de l'urbanité à la fois en termes d'interactions sociales, et en termes de combinaison densité/diversité d'interactions permises par ces espaces. Parmi les espaces de ce type que l'on retrouve cités à plusieurs reprises, on peut citer l'opération des Berges de la Seine à Paris (entre le Quai Branly et le musée d'Orsay), le Miroir d'eau et les aménagements sur les bords de la Garonne à Bordeaux, ainsi que le réaménagement des bords de Loire à Nantes dans le cadre de l'opération Ile de Nantes.

Nantes figure ainsi comme une sorte de laboratoire pour l'urbanisme de ces 15 dernières années (Garat et al, 2005). Autre particularité nantaise, la place forte que prend le tramway dans la ville, loué par Julien Gracq dans *La forme d'une ville* (1985) comme partie intégrante de l'identité nantaise, il a été remis en place en 1985. Ce qui en fait le plus ancien tramway nouvelle génération de France. Aujourd'hui, trois lignes parcourent Nantes, auxquelles il faut ajouter une ligne de bus à haut niveau de service. Et ces lignes passent dans nombres de lieux emblématiques de Nantes, notamment sur les bords de cours d'eau, le long de la Loire et le long des berges de l'Erdre réaménagées à la fin des années 1980 et au début des années 1990. Le souci d'innovation permanent s'inscrit aussi à Nantes comme une marque d'un laboratoire du socialisme municipal (Rivière, 2017), sous la mandature de Jean-Marc Ayrault (1989-2010)

puis aujourd'hui sous celle de Johanna Roland (2014-), mettant au cœur des politiques de la ville la culture et de grands projets urbains symboliques.

Nous avons ainsi pu constater que l'exemple de Nantes se trouve à la convergence de plusieurs de nos orientations, d'où le choix de situer les parcours commentés dans cette ville. En reprenant l'analyse des résultats de la question sur les lieux dans les entretiens avec les chercheurs, plusieurs types de hauts lieux de l'urbanité ont pu être dégagés et inclus ici dans les parcours : à savoir des espaces de bord de cours d'eau récemment réaménagés, des places publiques marquées par la monumentalité, des rues commerçantes denses, des parcs et des pôles d'échange multimodaux. Le choix précis du tracé des parcours ne respecte pas tout à fait les espaces qui étaient cités par les chercheurs, dans la mesure où les bords de Loire réaménagés sont encore très récents et pas encore tout à fait intégrés dans les pratiques quotidiennes des habitants. Ils sont d'ailleurs un peu excentrés par rapport au centre-ville et les quartiers environnants offrent des situations urbaines assez peu variées, ce qui peut poser problème ici. Et plus généralement, le choix d'un parcours au sein de l'Ile de Nantes posait des questions logistiques difficiles à résoudre[114]. En revanche, les quais de l'Erdre présentent l'avantage d'avoir été réaménagés dans les années 1980 (1987 pour l'inauguration de l'Ile Versailles), d'être plus proches du centre-ville et d'être intégrés dans les pratiques quotidiennes des nantais depuis une trentaine d'années, à la différence des espaces de l'île de Nantes, plus récents et dont l'appropriation est plus récente (Petiteau, 2013). De plus, les bords de l'Erdre présentent l'intérêt d'être un espace de partage entre différents types de mobilité, vélo, piétons, voitures mais aussi tramway (ligne 2 qui longe l'Erdre). Ce qui est intéressant dans le cadre de notre démarche. En effet, les modes de transport et les lieux qui y sont associés (arrêts de tram, de bus, ou station de métro) sont aussi des espaces qui ont été cités dans les lieux d'émergence de forme d'urbanité. On retrouve aussi, à proximité direct de l'Erdre, un jardin public, autre espace caractéristique ressortant des entretiens avec les chercheurs. Cette densité de potentiels hauts-lieux, et la proximité avec le cœur historique de Nantes, ont poussé vers le choix d'un premier parcours centré à la fois sur le cœur historique et sur cet espace de berges aménagées.

D'autres espaces ont été ciblés, comme les rues commerçantes denses, qui revenaient de manière régulière également dans les discours des chercheurs. Autour des quais de l'Erdre, la rue du Maréchal Joffre offre cette spécificité d'être à la fois très commerçante, très passante, proche du centre-ville et présentant une combinaison densité/diversité forte (notamment en

[114] Faire les parcours sur ou à proximité de l'Ile de Nantes posait plusieurs problèmes, notamment la question de l'accessibilité de certains hauts-lieux de l'Ile de Nantes, comme le Hangar à Bananes, ou les Machines de l'Ile, très excentrés par rapport aux autres quartiers de l'ile si on raisonne en termes d'accessibilité piétonne.

termes de diversité sociale et générationnelle). Ce gradient vers le nord-est se profilant permet également d'être confronté à une vraie diversité morphologique, mêlant habitats individuels et collectifs. Autant de caractéristiques des dynamiques urbaines de la seconde partie du XIXe siècle, avec une suite d'immeubles ou de maisons individuelles mitoyennes menant à une place où se trouve une église et une statue équestre de Jeanne d'Arc, monument rare et marqueur d'une certaine forme de monumentalité[115].

Un troisième haut-lieu potentiel d'urbanité identifié, en amont, est le pôle multimodal d'Haluchère, situé au nord-est de Nantes, où se connectent des lignes de bus urbains, des lignes de cars (départementaux et nationaux, arrêt des lignes Ouibus, Flixbus etc.), le TER en direction de Châteaubriand (ligne tram/train), et la ligne 1 du Tram. Ce pôle a été réaménagé dans les années 2000 et a ouvert sous sa forme actuelle en 2012 (2014 pour le tram-train) pour faciliter les interconnexions entre ces différentes mobilités. Il fait aujourd'hui figure d'entrée dans la ville de Nantes, en arrivant par le Nord-Est, et est au contact d'un vaste ensemble commercial, le Centre Commercial Paridis. Le quartier autour de ce dernier haut-lieu d'urbanité potentiel présente d'autres opportunités qui permettent d'élargir encore les situations urbaines rencontrées, notamment vers du pavillonnaire plus récent et mitoyen mais aussi vers des logements collectifs à la fois récents et plus anciens (années 70).

Le point central dans le choix des parcours ce sont les hauts lieux qui le déterminent. On a vu dans une partie précédente, l'importance qu'ont ces hauts lieux lorsque l'on évoque la question de l'urbanité, à la fois au niveau surplombant de l'aménageur ou du chercheur - c'est ce qui a été évoqué dans la question posée lors de l'entretien avec les chercheurs sur des lieux de l'urbanité - mais aussi au niveau des expériences de vie des habitants de ces espaces.

Chacun des trois tronçons proposés ci-dessous s'appuie donc sur au moins un de ces hauts lieux : des places publiques marquées par la monumentalité pour les parcours 1 et 2, des bords de cours d'eau et des parcs pour le parcours 1, une rue commerçante dense pour le parcours 2 et un pôle d'échange multimodal pour le parcours 3.

Les trois tronçons retenus s'articulent autour d'un gradient partant du centre de Nantes vers le Nord-Est, autour de l'axe structurant que représente la continuité entre la rue du maréchal Joffre, la rue du général Buat, le boulevard Jules Verne, puis la route de Paris. Cet axe est intéressant à la fois du fait de la diversité des situations urbaines qu'il propose et de la proximité relative des trois tronçons de ce parcours. En effet, les transitions entre ces différents parcours

[115] C'est la seule statue équestre de Nantes, la seule du département et une des rares dans l'Ouest de la France – nous en avons recensé une quinzaine entre les Pays de la Loire, la Bretagne et la Basse Normandie.

présentent l'avantage d'être assez rapide, 10 minutes environ de transition entre les trois parcours, à pied entre le premier et le second, en bus entre le second et le troisième. En outre, le critère pratique de la temporalité des parcours et de la faisabilité de ceux-ci ne peut pas non plus être exclu de la réflexion, au risque de rencontrer des difficultés à trouver des enquêtés volontaires pour se prêter au jeu des parcours. Les parcours seront présentés en détails plus tard.

ii. Une expérimentation *in-situ* : des parcours photos commentés

La question du sentiment d'urbanité conduit à un défi méthodologique qui nécessite de trouver une solution idoine pour appréhender les ambiances urbaines contemporaines, à la fois à partir des perceptions sensibles immédiates et à partir des expériences et souvenirs. L'objectif est donc de pouvoir mêler des temporalités présentes (immédiates), passées, voire futures. Un questionnaire 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 cette 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 son environnement par la marche (Thibaud, 2001, p.81, mais aussi Middleton, 2010, Evans, Jones, 2011) et donc un accès à des éléments de perception immédiate que les questionnaires ne permettent pas d'aborder (Carpiano, 2009). L'importance de la marche pour appréhender l'altérité, et donc la question de la mixité, est aussi un élément fondamental dans le choix de la méthode. Il s'agit de mettre l'enquêté dans une situation de mobilité active et de le confronter directement à la diversité de situations urbaines, à la fois d'un point de vue social et d'un point de vue morphologique, ce que Amar a notamment synthétisé derrière la notion « d'adhérence » (2004). Borruey et al. considèrent eux la marche « *un moyen privilégié d'explorer le territoire, de le mesurer, de s'y mesurer et de recueillir les signes des pratiques et de l'utilisation de l'espace* » (2008, p.188). Cette mise en situation des individus par des mobilités douces actives a aussi été utilisée dans le cadre de travaux sur les ambiances urbaines (rapport Pirve Ambioflux, Woloszyn, Albisser, Depeau, Leduc, Luckel, Piombini, 2011) afin de détecter des attracteurs et de saisir des impressions d'ambiances (Depeau, Feildel, 2016).

Il est d'ailleurs à noter que de telles approches ont déjà été expérimentées à Nantes, notamment par Jean-Yves Petiteau au sein du quartier Madeleine-Champ-de-Mars (2013) ou par Rachel Thomas dans ses travaux (2010). 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 naitre 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 physiquement au côté de l'enquêté (Manola, 2010). L'utilisation d'un médium technique (photo ou vidéo) par l'enquêté peut permettre de rompre cette inhibition dans la mesure où la prise de vues rend l'enquêté acteur du processus de collecte. Pour Nathalie Audas (2010), la prise de photographies (ou de vidéo) est aussi une vraie richesse dans la mesure où c'est une possibilité pour l'individu d'illustrer son discours mais aussi de l'enrichir. La méthode dite de la *photo-elicitation* s'est ainsi développé, notamment depuis le depuis des années 2010, comme une méthodologie productrice d'une réflexivité habitante (Bignante, 2010, Bigando, 2013).

Nous avons donc retenu une méthode croisée entre parcours commentés et prise de photographies qui nous permet d'atteindre un ressenti sur la ville par les individus grâce à la prise de photographie, qui devient dès lors est un médium provocant ou actionnant un discours. Le choix de la photographie a également été renforcé suite à l'expérience d'un atelier photo dans le cadre de l'école thématique Mob'Huma'Nip[116]. Dans notre perspective, la photographie est particulièrement adaptée dans la mesure où la façon de prendre une photo, de la percevoir et de la lire, est très fortement liée aux représentations de chacun. Les pratiques de la ville des individus, leurs représentations de celle-ci, et leur capital spatial et culturel, conditionnent la façon de prendre les photos. Nous avons donc opté pour une méthodologie jumelant parcours commenté et prise de photographies par les habitants, avec une limitation initiale à 5 photographies par tronçon (soit 15 par parcours).

2. Diversité des espaces et individus enquêtés

i. Rappel des objectifs liés aux représentations urbaines individuelles in-situ

L'objectif principal général est ici d'étudier les représentations de la ville chez les populations habitantes en se penchant notamment sur l'aspect visuel de ces représentations (via le médium de la photo). Cet objectif répond aussi à celui de chercher à comprendre le sentiment d'urbanité chez les individus, en mettant l'accent sur la question des représentations *in situ* de la ville

[116] Ecole thématique Mob'Huma'Nip – Arts et Sciences Sociales en mouvement : narrations, iconographies, parcours pour revisiter l'in-situ – coordonnée par Sandrine Depeau et Hélène Bailleul – 1er/5 septembre 2014. Brochure de l'atelier Iconographie disponible à l'adresse suivante (coordination Wenglenski, Sandrine et Flahault, Erika) : http://eso-lemans.cnrs.fr/fr/publications/autres-publications/mobhumanip.html

(question qui ne peut être abordée que relativement partiellement dans un questionnaire et qui ici est abordée en situation de manière plus directe). Il s'agit de chercher à comprendre comment se construisent ces représentations, moins par le résultat photographique en tant que tel, mais par le discours qui est associé à cette prise de vue. On est dans une situation où la photo est envisagée non plus uniquement dans une logique documentaire illustrative, mais où elle est le déclencheur du discours et donc d'une réflexion sur les représentations urbaines. Il s'agit d'analyser à la fois le corpus photo résultant de ces parcours, mais d'interroger aussi le discours déclenché par cette prise de vue dans une logique d'analyse de discours. Cette collecte complémentaire s'inscrit dans le cadre d'une hybridation méthodologique disciplinaire nécessaire pour approcher la question de la construction individuelle du sentiment d'urbanité. Cette hybridation qui s'inscrit aussi dans la continuité de l'idée d'une nécessaire inventivité méthodologique dans le champ des sciences sociales ayant trait à l'urbain (Latham, 2003).

Les hypothèses de compréhension du sentiment d'urbanité chez les individus se basent aussi sur les principes énoncés en première partie d'une série de facteurs relatifs en fonction :

- du capital spatial des individus,
- des représentations individuelles,
- des pratiques individuelles (de mobilités notamment) et
- des parcours résidentiels.

Ces quatre axes centraux sont ici au cœur de la manière dont sont articulés les parcours, les questionnaires passés en fin de parcours et les questionnaires en ligne.

De la même manière, il peut être pertinent de se demander si les résultats issus de cette collecte de données singulières révèlent des façons de penser l'urbanité chez les habitants qui pourraient être comparées aux deux principales façons de penser l'urbanité chez les chercheurs, à savoir :

- une vision « structurale » de l'urbanité (une combinaison densité/diversité, ce qui caractérise des espaces urbains, en termes de fonctions etc.).
- et une vision plus « interactionnelle » (des échanges entre des populations, une densité d'échange etc.).

Un autre objectif est de démontrer que les représentations de la ville et le sentiment d'urbanité ne seraient pas seulement fonction du lieu d'habitation ni des parcours résidentiels mais d'une conjugaison de facteurs entre : les parcours résidentiels (et notamment l'échelle de la mobilité de ces parcours résidentiels), les pratiques quotidiennes des individus et le capital spatial des habitants.

L'objectif est alors de :

- Croiser l'analyse du corpus d'images produites lors de ces parcours, les discours associés et le questionnaire passé à la fin des parcours.
- Puis de lier ces résultats à la fois aux questionnaires en ligne[117] et aux résultats des entretiens aménageurs et chercheurs réalisés en première étape. Nous nous situons dans une logique de complémentarité entre les approches quantitatives et qualitatives.

ii. Les populations enquêtées, réflexions sur l'échantillon idéal

L'échantillon d'enquêtés idéal serait constitué de 60 personnes qui se répartirait sur des critères d'âge et de lieu d'habitation. Il semblait pertinent que chaque personne puisse parcourir les trois tronçons, T1, T2 et T3 (permettant d'instaurer une comparaison) et que l'échantillon intègre des personnes issues de catégories « générationnelles » différentes.
On peut ainsi distinguer une diversité d'enquêtés : adolescents (Ad), étudiants (Et), population active (PA) et personnes âgées au sens de retraités (Pa). Chacune de ces populations est envisagée à part égale en fonction de leurs lieux de résidence (centre-ville (CV), péricentre proche (PP) et péricentre plus lointain (PL)).

Tableau 21 : Echantillonnage idéal pour les parcours photos commentés

	Adolescents	Etudiants	Population Active	Personnes Agées	Parcours envisagés	Total
Population vivant dans le Centre-Ville	5	5	5	5	T1 T2 T3	20
Population vivant dans le Péricentre Proche	5	5	5	5	T1 T2 T3	20
Population vivant dans le Péricentre Lointain	5	5	5	5	T1 T2 T3	20
						60

Le choix des catégories d'âges est fait selon les critères suivants.
Pour les adolescents, il porte sur des lycéens uniquement. Le critère de l'autonomie de déplacements dans la ville, et plus largement de pratiques urbaines autonomes, est ici un critère fondamental. Pour ce qui est des jeunes, le critère retenu n'est pas tant lié à l'âge qu'à la sortie des études avec ce que cela implique en termes de changements de pratiques. La catégorie « population active » (catégorie plus large), se définit par une vie active professionnelle et

[117] Qui seront présentés dans le chapitre suivant.

familiale (soit le fait d'avoir des enfants). Cette catégorie large regroupe certes des cycles de vie très différents, qui induisent des expériences de la ville variées, mais il a été néanmoins choisi d'en faire une catégorie unique. Il faudra donc être très attentif aux grandes différences de situations au sein de cette catégorie. Pour ce qui concerne les « personnes âgées », le critère retenu est celui de la retraite, avec ici une relative homogénéité au sein de cette catégorie dans notre échantillon. Le contact et l'accès aux enquêtés de cette catégorie ont été facilités par des associations dont les retraités représentent une part importante, notamment les jeunes retraités (voir sous-partie sur les contraintes concrètes).

iii. Un échantillon varié d'espaces à parcourir

Les trois zones pré-définies (centre-ville, péricentre proche et péricentre lointain), ont été définies *a priori* selon une logique de gradient de centralité classique en géographie urbaine, qui reprend surtout une logique morphologique et historique du tissu urbain nantais. Les trois types d'espaces retenus ont été délimités selon les critères suivants :

- Le centre-ville : Le cours St Pierre et la place du maréchal Foch sont ici retenus comme limites Est entre centre-ville et péricentre proche, sur la base d'une limite historique et morphologique. La place Talensac forme une limite Nord, au-delà du cours des 50 otages, limite poursuivie jusqu'au boulevard Guist'Hau au Nord-ouest, le Musée d'Histoire Naturelle à l'Ouest, et le Lieu Unique au Sud.
- Le péricentre proche : Pour la limite entre péricentre proche et péricentre lointain, nous avons retenu le boulevard des Poilus et des Belges. Deux grands axes périphériques qui font partie d'une série de boulevards qui forme une première ceinture périphérique de Nantes au Nord de la Loire (se poursuit à l'ouest par le boulevard des Anglais, de la Fraternité, de l'Egalité et de la Liberté).
- Le péricentre lointain : Enfin, la limite du péricentre lointain est marquée ici par un critère fonctionnel lié au tram. En effet, la facilité d'accès à ces lignes de tramway est, à Nantes, un critère discriminant dans la pratique et l'accès au centre-ville et aux grands pôles d'activités périphériques (le centre commercial Atlantis à l'Ouest, Orvault Grand Val au Nord, Paridis au Nord-est, Beaulieu sur l'Ile de Nantes etc., mais aussi le stade de la Beaujoire au Nord-est). La ligne 1 est ainsi une rupture urbaine nette dans le Nord-est nantais. Le pôle multi-modal d'Haluchère sur la ligne 1 du tram est aujourd'hui une véritable porte d'entrée dans la ville de Nantes en arrivant du Nord-est. De plus, la ligne de tram au Nord-est de Nantes sépare deux espaces très distincts, Paridis à l'Est, qui est

un vaste centre-commercial, et la zone résidentielle d'Haluchère, Pin-Sec, Batignolles à l'Ouest. Pour ce qui est du reste de la limitation de la zone du péricentre lointain, nous avons retenu les terminus des lignes de tram, soit : Orvault Grand Val et Marcel Paul au Nord (respectivement terminus des lignes 2 et 3) ; François Mitterrand, à Saint-Herblain, à l'Ouest (terminus de la ligne 1) ; et Neustrie au Sud, sur la commune de Rezé (terminus de la ligne 3).

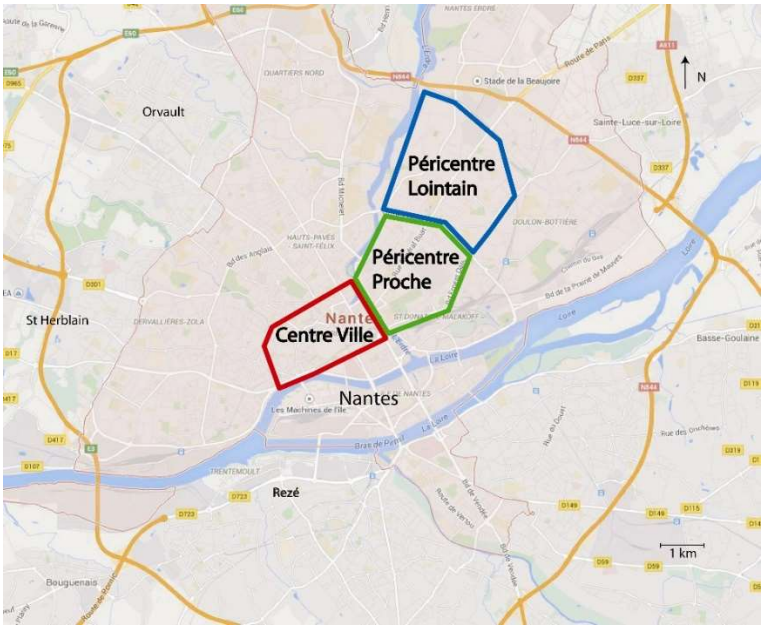


Figure 3 : Zones retenues pour les parcours commentés

(source Google Map, réalisation Brieuc Bisson, 2015)

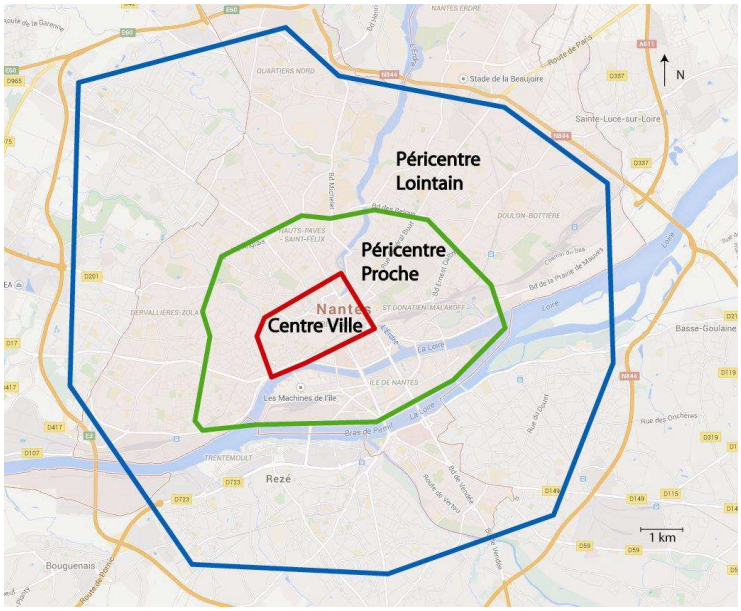


Figure 4 : Zones retenues pour l'échantillon d'habitants

(source Google Map, réalisation Brieuc Bisson, 2015)

L'ambition initiale était d'impliquer dans les parcours, exclusivement des individus vivant dans les zones délimitées dans la première carte, mais les contraintes de prise de contact ont nécessité un élargissement de la zone retenue pour l'échantillon.

II. Confronter l'individu à des situations urbaines variées

Dans un second temps, l'objectif est de décrire précisément et de justifier le tracé des différents tronçons retenus pour ces parcours photos commentés à Nantes.

i. Trois tronçons, une pluralité de situations urbaines

L'objectif principal de ces parcours est donc de faire varier les situations urbaines en fonction de différents indicateurs ressortant à la fois de l'analyse bibliographique et des entretiens avec les chercheurs. L'analyse bibliographique permet de relever que la principale définition de l'urbanité fait de celle-ci le résultat d'une combinaison entre densité et diversité, entendue ici au sens large du terme (tout autant fonctionnel que morphologique) (Levy, 1997, 2003, Lussault, 2003). Si l'on entend l'urbanité au sens d'interactions entre individus au sein d'un espace (Monnet, 2001), il est tout aussi nécessaire de prendre en compte les aspects relevant de la diversité et de la densité sociale, celle des hommes et de leur diversité au sein des espaces publics rencontrés lors des parcours. Un autre élément concerne l'importance de l'historicité, notamment du bâti, dans l'appréhension de l'urbanité. Si l'urbanité est la matérialité et la substance de la ville (Berque, 2001), l'historicité relève à la fois de l'une et de l'autre. La matérialité de la ville, sa morphologie, est impactée par l'histoire de la ville, et cette histoire joue aussi un rôle majeur dans l'ambiance plus générale de la ville.

On peut décliner cette alternance de situations de diversité et de densité morphologique, sociale et fonctionnelle ainsi que d'historicité selon le tableau suivant qui illustre les lieux rencontrés au cours des parcours.

On peut détailler ces trois tronçons dans leur ensemble et leurs particularités.

Tableau 22 : Principes directeurs au tracé des trois tronçons des parcours photos commentés

	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 réaménagés - 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 marque 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 - rue calme - 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 morphologique plus faible pour l'espace pavillonnaire – puis densité plus forte avec les Grands Ensembles	un quartier résidentiel avec des pavillons anciens et plus récents – un quartier de grands ensembles très caractéristiques 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 variable en fonction des temporalités - moins constante dans le temps	
	Fonctionnelle : espaces commerciaux, espaces résidentiels, espaces dévolus aux mobilités	**Fonctionnelle :** commerces clairsemés - peu d'autres fonctions à part la fonction résidentielle et de transport	

ii. Tronçon 1 : l'individu face à un centre-ville

Le départ du premier tronçon se fait devant la cathédrale, place Saint Pierre. Il suit la rue du Roi Albert jusqu'à la place Roger Salengro (qui est la place de la Préfecture). Il reprend ensuite la rue d'Argentré puis la rue Tournefort pour déboucher sur les quais, quai Ceineray d'abord

puis rue Sully. Il emprunte le Pont St Mihiel pour traverser une première fois l'Erdre, puis le quai de Versailles (quai où l'on retrouve la ligne 2 du tram) jusqu'au jardin japonais de l'île Versailles, avant de traverser de nouveau l'Erdre via la passerelle de l'île Versailles avant de s'achever quai Henri Barbusse.

Il s'agit d'un parcours de centre-ville qui permet de se confronter à des situations urbaines assez différentes : (ici de manière chronologique dans l'ordre du parcours)

- Des places d'hyper-centre marquées par des monuments symboliques (la cathédrale ou la préfecture).
- Des rues passantes marquées par une forte présence de la voiture (rue Tournefort, rue Sully, rond-point St Mihiel), voire par des parkings souterrains notamment (entrée du parking souterrain de la cathédrale rue Tournefort).
- Des rues hyper-centrales en termes de localisation mais beaucoup plus calmes en termes de flux et de passages, marquées par des immeubles du XVIIIe siècle (rue du roi Albert, rue d'Argentré).
- Des espaces « ouverts », avec des monuments marquants de la ville - le monument aux morts notamment (quai Ceineray).
- Des espaces de berges réaménagés assez récemment, ici à la fin des années 1980 et au début des années 1990 (1992 pour la deuxième ligne de tram), dans une perspective de faire des espaces publics « mixtes », en juxtaposant à la fois les modes de transport (tram, vélo, piétons, voitures) mais aussi les fonctions, espaces de passage comme espaces de pause (quai de Versailles).
- Des espaces verts marqués par une forte présence de la nature, mais ici très anthropisée et organisée (le jardin japonais de l'Ile Versailles ouvert en 1987).

Les places publiques hyper-centrales marquées par des monuments (ici la place de la cathédrale), les berges réaménagées (ici les bords de l'Erdre) et les parcs (ici l'Ile Versailles), étaient particulièrement cités dans les entretiens chercheurs comme hauts-lieux de l'urbanité.

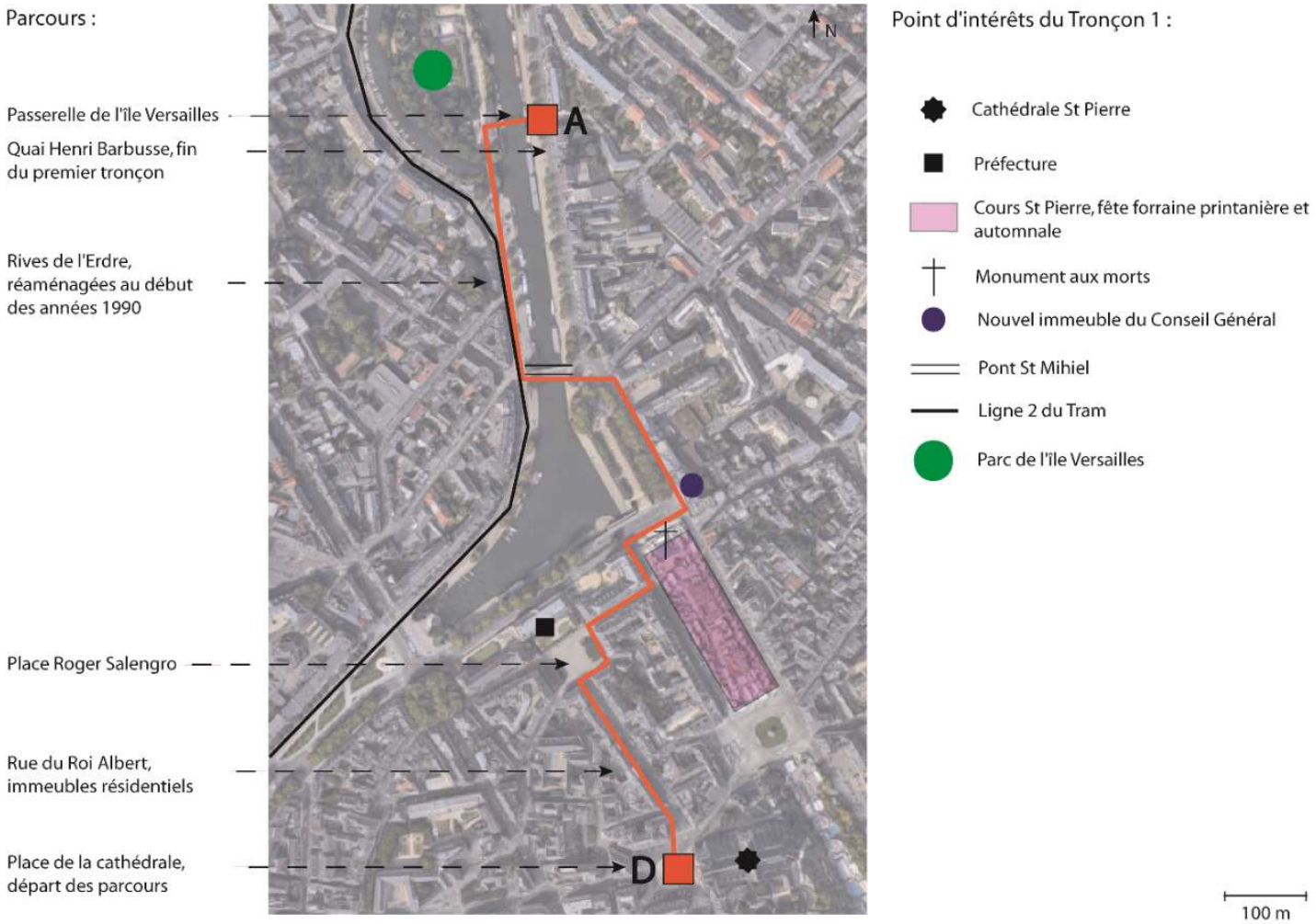


Figure 5 : Carte du premier tronçon en centre-ville

(source Google Map, réalisation Brieuc Bisson, 2017



Place St Pierre, la cathédrale de Nantes, symbole de la centralité historique, marqueur de monumentalité dans la ville.



Les bords de l'Erdre, espace réaménagé dans les années 1990, symbole aussi de la politique de réaménagement des fronts d'eau dans les villes françaises.



Le jardin de l'ile Versailles, jardin japonais, compris dans le projet de réaménagement des bords de l'Erdre.

Figure 6 : Tronçon 1 : photos de cadrage contextuel

iii. Tronçon 2 : l'individu face au péricentre proche

Le départ de ce second tronçon se fait au début de la rue du maréchal Joffre, qui est une rue où les commerces sont très denses. On emprunte ensuite les rues Geoffroy Drouet, la rue du Préfet Bonnefoy, la rue de l'amiral Ronarc'h, la place Laillé, la rue Desaix puis la rue St Donatien, qui sont des rues résidentielles de péricentre, pour mener place des Enfants Nantais où se termine ce second tronçon, face à la basilique St Donatien.

Ce parcours permet de se confronter à : (ici de manière chronologique dans l'ordre du parcours)

- Une rue commerçante de péricentre assez dense avec de nombreux commerces en rez-de-chaussée et une grande diversité de commerces, à la fois en termes d'offres et de clientèles (la rue du maréchal Joffre). Ce qui induit aussi des temporalités très particulières avec du monde toute la journée dans cette rue et une animation nocturne également forte, estudiantine notamment.
- Des morphologies urbaines assez différentes avec des maisons de péricentre de type plutôt bourgeoises, construites au XVIIIe siècle, mais aussi des immeubles des années 1970 ou plus récents (rue préfet Bonnefoy, rue amiral Ronarc'h, rue St Donatien).
- Des équipements collectifs importants à l'échelle de Nantes, comme un grand lycée (lycée Livet) rue de l'amiral Ronarc'h, et une clinique (Brétéché) qui fait face au lycée Livet.
- Une petite place avec une église assez monumentale et une statue équestre de Jeanne d'Arc, qui sont des symboles plutôt associés à la ville (place des Enfants Nantais).

L’espace identifié comme haut-lieu potentiel de l’urbanité est ici la rue du Maréchal Joffre, correspondant au sociotope de la rue commerçante de centre-ville retrouvée notamment dans les discours des chercheurs.



Figure 7 : Carte du second tronçon dans le péricentre proche

(source Google Map, réalisation Brieuc Bisson, 2017



La rue du Maréchal Joffre, rue commerçante dynamique, grande variété de commerces.



Rue de l'amiral Ronarc'h, rue résidentielle, habitat XIXeme individuel et habitat collectif XXeme.



Place des Enfants Nantais, place marquée par une église monumentale, St Donatien, et une statue équestre de Jeanne d'Arc.

Figure 8 : Tronçon 2 : photos de cadrage contextuel

iv. Tronçon 3 : l'individu face au péricentre lointain

Le départ du tronçon 3 commence depuis le parking du Lidl, situé sur le boulevard Jules Verne. Il emprunte ensuite la rue de Nancy et le boulevard de la Pilotière, à travers des petites rues résidentielles pavillonnaires, puis le boulevard Henri Dunant, la rue Urbain le Verrier, la rue Louis Guiotton, qui longent un quartier de grands ensembles, avant d'emprunter la rue de la Rivetterie, la rue Jean Robic puis le chemin piéton entre la rue Jean Robic et Haluchère. Ce troisième tronçon (et l'ensemble des parcours) se termine au niveau du pôle multimodal de Haluchère-Batignolles.

Ce parcours permet de se confronter à : (ici de manière chronologique dans l'ordre du parcours)

- Un centre commercial de péricentre, organisé autour d'un supermarché Lidl installé sur un ancien site industriel réhabilité qui a été une chocolaterie, une conserverie puis une friche (boulevard Jules Vernes).
- Un ensemble de rues résidentielles faites de petits pavillons avec jardins aménagés dans les années 1960 et 1970 (rue de Nancy, boulevard de la Pilotière).
- Des immeubles construits dans les années 1970 dans une logique de grands ensembles ayant connu, pour partie, une opération de réhabilitation urbaine dans les années 2000 ; c'est le nord du quartier Pin Sec Bottières (boulevard Henri Dunant, rue le Verrier et rue Guiotton).
- Un square qui sépare un espace résidentiel pavillonnaire et un espace de grands ensembles (la place du Pin Sec).
- Une rue jouxtant une voie ferrée, sur laquelle passent à la fois le tram et le tram-train, en direction de Châteaubriand (rue de la Rivetterie). Cette voie occasionne une très nette coupure dans le tissu urbain, dans la mesure où elle ne peut être franchie entre Haluchère et la rue des Collines situées à plusieurs centaines de mètres au sud.

- Un ensemble de petits collectifs et de pavillons mitoyens plus récents (rue Jean Robic).
- Une friche issue de la destruction de l'ancienne gare d'Haluchère, détruite en 2010. Au moment de l'enquête, il y avait un projet de construction de logements sur ce site, qui était fermé au public par un grillage. Ce projet est aujourd'hui achevé mais les travaux ont commencé après la fin de l'enquête.
- Un pôle multi-modal tram, train, bus, voiture, récemment réaménagé (Haluchère). La gare actuelle a été ouverte en 2012 et est totalement opérationnelle avec le tram-train depuis 2014.

Ce dernier lieu est un des hauts lieux de l'urbanité identifié par les chercheurs dans les entretiens.

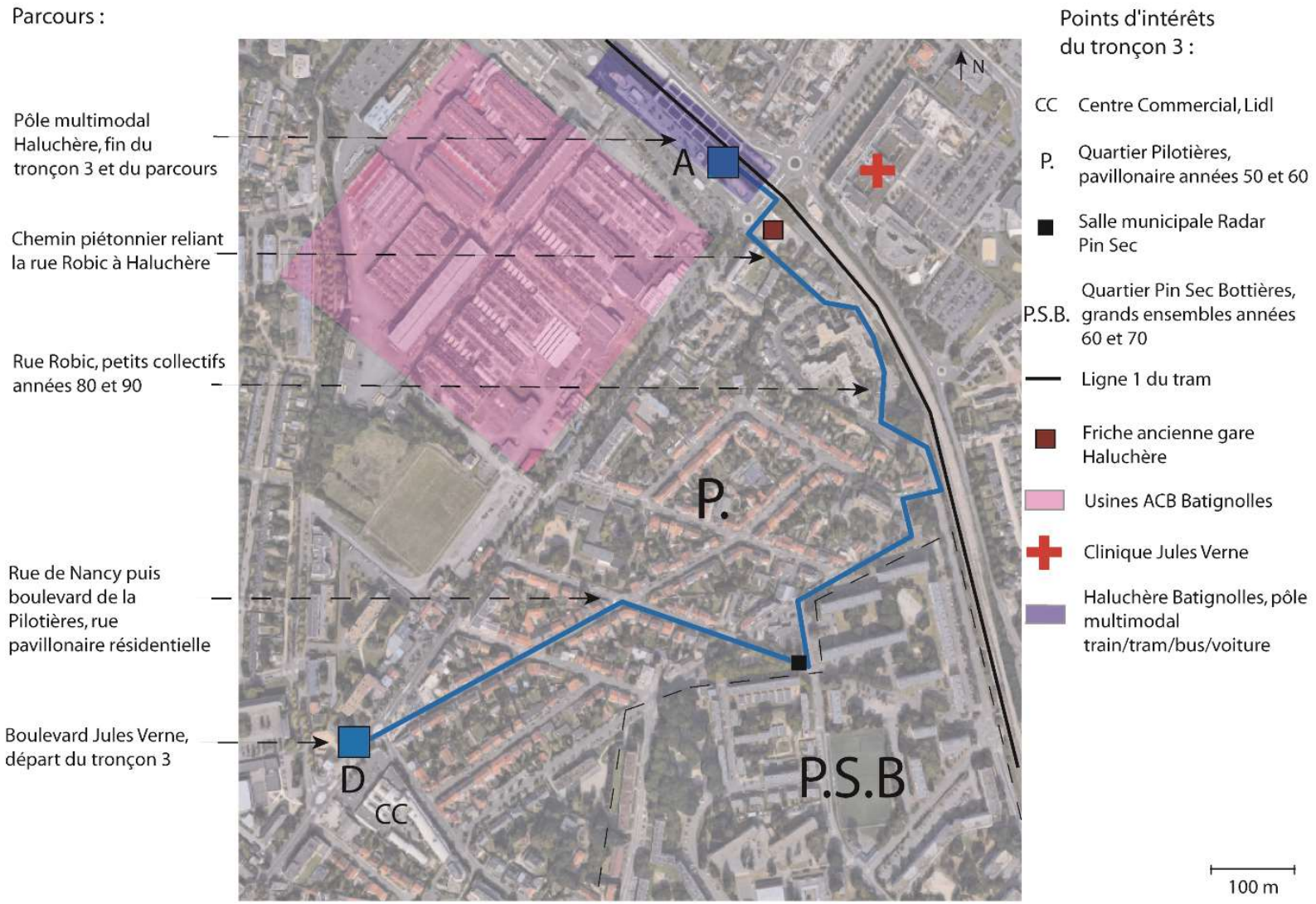


Figure 9 : Carte du troisième tronçon dans le péricentre lointain

(source Google Map, réalisation Brieuc Bisson, 2017



Rue de Nancy, pavillonnaire des années 1950 et 1960.



Quartier de Grands Ensembles Pin-Sec Bottières.



Un pôle multi modal, Haluchères, train/tram, tram, bus, voitures.

Figure 10 : Tronçon 3 : photos de cadrage contextuel

Il est à noter que la distance entre chaque tronçon nécessite des temps de transition, sur lesquels les individus ne sont pas sollicités. Entre le premier et le deuxième parcours, ce temps de transition se fait à pied et prend environ cinq minutes et entre le deuxième et le troisième parcours, la transition s'effectue à pied puis en bus et nécessite environ quinze minutes. Nous avons déjà évoqué l'importance d'avoir des parcours faisables en un temps raisonnable pour des raisons strictement pratiques. Ici, pour les trois parcours, le temps de trajet est d'environ une heure et demie à deux heures en fonction des individus. Cette durée permet de réaliser des parcours sur des demi-journées mais aussi le soir après les journées de travail si nécessaire, ce qui permet d'ouvrir de manière considérable les possibilités pour les enquêtés de se rendre disponible.

La durée moyenne d'un parcours au complet était de 90,4 minutes.

Tableau 23 : Temps de parcours moyen (en minutes)

	T1	T2	T3	Total
Durée en minutes	31,4	29,1	29,8	90,4

Les distinctions de durée en fonction des individus seront analysées dans le chapitre 11, on peut toutefois relever le fait que c'est le tronçon de centre-ville (T1) qui est le plus long en temporalité moyenne.

III. Une méthode d'expérimentation in-situ confrontée à l'épreuve du terrain

Comme pour toute enquête, la méthodologie envisagée sur le papier doit se confronter au terrain, ce qui passe parfois par des adaptations nécessaires. C'est ces adaptations au terrain qu'il s'agit d'envisager dans cette troisième partie.

1. Organisation de l'enquête

i. Mode de passation, consignes et temporalité de passation

Le lieu de rendez-vous était fixé pour tous les individus à la place de la cathédrale, repère connu de tous et accessible. Ce qui revient à adopter dans tous les cas de figure une logique allant du plus central au moins central. Cette logique peut être discutée dans la mesure où elle tendrait à suivre la logique de gradients d'urbanité du plus dense vers le moins dense mais elle présente l'avantage de mettre les enquêtés, quelles que soient leurs expériences de vie et leur lieu de résidence, dans les mêmes conditions de trajet, devant le même parcours, ce qui facilite la comparaison. Nous avions envisagé initialement des départs décalés pour tous les individus en fonction de leurs lieux de résidence, par exemple, pour les habitants du centre-ville, commencer par le péricentre proche, et, pour les habitants du péricentre proche, commencer par le péricentre lointain etc. Il aurait aussi pu être intéressant d'inverser les lieux de départ en fonction des lieux de résidence, autrement dit un habitant du centre-ville aurait eu pour départ le péricentre-lointain. Mais c'est un même sens de trajet, avec un même point de départ qui a été privilégié pour des raisons pratiques de prise de rendez-vous et de comparaison.

Pour chaque individu, le parcours commenté était amorcé par la consigne suivante, répondant aux hypothèses de départ.:

« Nous allons faire un parcours que j'ai tracé et qui compte trois tronçons et durant environ 15 minutes chacun. Sur ce parcours, vous disposerez d'un appareil photo.

Au fil du parcours, je vous demande de prendre en photo des situations illustrant ou complétant ce qui, pour vous, caractérise le sentiment ou l'impression d'être en ville. Pour chaque photo que vous prendrez, je vous demanderais d'expliquer pourquoi vous prenez une photo à ce moment précis, et qu'est-ce que la situation que vous prenez en photo évoque pour vous.

Je vous demanderais aussi d'être attentif à l'ambiance de la ville et de me signaler quand vous percevez un changement d'ambiance et à quoi vous le sentez.
Vous êtes limités à cinq photos par tronçons (pour des questions pratiques de traitement). »

On retrouve là deux éléments principaux qui guident les parcours : une première attention apportée aux photos et aux justifications de la prise de photo par les enquêtés et une seconde attention portée à la question des ambiances urbaines et aux indicateurs de ces ambiances urbaines.
En termes de mode de recueil des données, nous avons opté pour la prise de notes en direct au fil des parcours. Cette méthode, qui nécessite une certaine habitude, a été testée avec succès lors des premiers parcours, avant d'être systématisée. Nous prenions ainsi en notes en direct toutes les justifications à la prise de photo et les justifications de changements d'ambiance perçues par les enquêtés ainsi que tous les éléments méritant d'être relevés lors des parcours.

Chaque prise de note était organisée sur page libre de la façon suivante :

Habitant 1

Tronçon 1 :

Photo 1 – lieu de la prise de photo : …….
« Justification de la prise de photo » : ……..
Etc.

Pour ce qui concerne la limitation des photos par parcours, c'est la flexibilité qui a prévalu par rapport à la limite de 5 photos énoncée en consigne. Cette flexibilité permettait de limiter toute contrainte liée au nombre limité de prises de photographies. Cette contrainte pouvait en effet peser sur les enquêtés, les obligeant à potentiellement se restreindre en termes de prise de photographies. En effet, lors des premiers parcours commentés réalisés, on a pu observer que les enquêtés épuisaient très vite le nombre de prises de photos possible dès le premier tronçon au point de ne plus pouvoir ensuite prendre en photo des éléments centraux pour eux. Ainsi, certaines personnes ont pu prendre moins de cinq photos sur un tronçon quand d'autres en ont pris plus de douze (cas extrême et rare néanmoins).
Nous avons obtenu, pour effectuer ces parcours, le soutien d'une étudiante de Master en psychologie, Mary Guillard, qui a participé durant deux mois[118] en tant que stagiaire à notre

[118] Lors de l'été 2015, juin et juillet.

démarche de recherche. Sa contribution nous a notamment permis de faire des parcours en binômes, chacun de nous s'occupant d'une seule personne au fil des parcours. Cela nous a ainsi permis de limiter les biais de parcours en binôme (que nous évoquerons par la suite).

ii. Un nécessaire questionnaire complémentaire aux parcours

A la fin du parcours, un questionnaire est administré en complément. Cette passation de questionnaire s'est effectuée directement à la fin des parcours et *in-situ*, soit sur le pôle multi-modal de Haluchère, soit au retour place de la cathédrale à la fin des parcours. Ce questionnaire est une synthèse de celui administré en ligne, que nous développerons dans le chapitre suivant. Il s'agit ici de compléter les données recueillies lors du parcours, notamment en ce qui concerne :

- la question de la représentation de la ville à travers notamment la définition de la ville et de la ville idéale pour les individus.
- les pratiques de la ville, notamment en termes de mobilités.
- le parcours résidentiel des individus
- les éléments de base en termes d'état civil des individus.

Le questionnaire complet est disponible en annexe (Annexe 3)

2. Retour critique sur une méthode d'expérimentation in-situ

i. Une prise de contacts difficile

Une des premières difficultés rencontrées porte sur les prises de contact avec les enquêtés. Celles-ci se sont déroulées à partir de Janvier 2015 pour les premiers parcours qui avaient lieu en avril 2015. Le choix fait à la base a été de contacter les associations « généralistes » et un ensemble d'établissements publics susceptibles de nous donner accès aux différents groupes de population sélectionnés au préalable.

A ce titre, ont été privilégiés les contacts avec :

- les centres socio-culturels (trois sur la zone), gérés par l'organisme Accoord : Accoord Centre-ville, Accoord Port-Boyer et Accoord Pilotières.
- les maisons de quartier, nous redirigeant vers des associations : la maison de quartier Bottières sur la zone péricentre lointain.

- les amicales laïques de la zone du péricentre proche et du péricentre lointain (pas d'Amicale Laïque identifiée sur la zone centre-ville) : l'amicale laïque Sully et l'amicale laïque Coudray sur les zones péricentre proche et péricentre lointain.
- des établissements scolaires des zones enquêtées : le lycée Gabriel Guist'Hau pour le centre-ville et le lycée Livet pour le péricentre proche.

L'accueil de ces organismes et institutions, globalement bon, n'a néanmoins pas été le même partout. Ainsi, le contact a été rapide et bienveillant de la part des personnels des associations et centres socio-culturels en centre-ville. Alors que le contact avec les responsables d'associations ou d'autres institutions dans les quartiers dit « sensibles », à Port-Boyer et dans le quartier Bottière, a été plus difficile à établir. Plusieurs raisons sont avancées par les acteurs sociaux de terrains que nous avons pu rencontrer pour expliquer cet enthousiasme relatif. D'abord, le fait que ces quartiers ont pu faire l'objet de politiques de rénovation urbaine ces dernières années, engageant un volet participation fort qui a pu être mal vécu car perçu comme inutile et peu pris en considération au final par les aménageurs dans la réalité de la rénovation. C'est particulièrement le cas dans le quartier de Bottière où nous avons rencontré des personnes âgées appartenant à une association de retraités qui avaient été beaucoup sollicitées dans ce cadre et qui désormais entretiennent une forme de « défiance » vis-à-vis des chercheurs suite à la constatation que leur participation n'avait été suivie d'aucune concrétisation.
Une autre difficulté rencontrée, qu'il a fallu surmonter, concerne la relative méfiance vis-à-vis d'une méthodologie de « face à face » chez les personnes nous indiquant préférer faire les parcours en binôme. A ce sujet, des acteurs sociaux précisaient clairement que certaines populations n'accepteraient pas de faire des parcours en tête à tête avec un inconnu, a fortiori quelqu'un qui n'est pas du quartier et qui plus est un homme (exemple à propos de jeunes filles habitant dans le quartier de Bottière). Le public adolescent de ce quartier aurait été très intéressant à intégrer dans l'échantillon mais les sollicitations, relayées par l'Association Léo Lagrange de la Maison de quartier de Bottière, n'ont pas trouvé d'écho favorable. Une des raisons avancées par les membres de cette association est la relative méconnaissance du centre-ville de Nantes par ces jeunes, induisant une « appréhension » vis-à-vis d'un ailleurs inconnu (y compris pour situer et se rendre au lieu le rendez-vous à la cathédrale – méconnue par la plupart des jeunes de ce quartier selon les animateurs de la Maison de quartier).
Pour ce qui est des associations, ici particulièrement des amicales laïques, nous nous sommes heurtés à une autre problématique, liée à des dynamiques associatives spécifiques. Ainsi,

certaines amicales laïques contactées étaient dans des phases de transition ou de « turbulences », avec un bureau très soudé autour de ses membres mais une mobilisation par ailleurs assez faible, notamment chez les parents d'élèves (très vrai pour l'Amicale Laïque Sully). Ces dynamiques, difficiles à anticiper, ont pu compliquer les prises de contact.

ii. Biais et limite d'une méthode

Une autre difficulté rencontrée est liée à la météo fluctuante en fonction des jours. Réaliser des parcours sous la pluie ou en plein soleil entraine une concentration fluctuante et une perception différente de son environnement (même si 4 parcours seulement ont été réalisés sous la pluie, contre 8 par temps couvert et 40 par beau temps). De même, la prise de notes en direct est rendue plus difficile par temps de pluie. La lassitude des enquêtés à marcher lorsqu'il pleut s'est aussi fait sentir. Ce qui a pu nécessiter de laisser des questionnaires à des personnes après les parcours, quitte à les récupérer plus tard. Ce qui entraine certains biais dans la mesure où ces derniers sont dès lors remplis sans notre présence, alors que pour d'autres nous opérions la passation à la fin des parcours. Toutefois, seuls trois questionnaires ont été remplis sans face-à-face (dont un n'a pas pu être récupéré).

S'agissant de la passation de questionnaires, plusieurs difficultés ont pu apparaître, notamment lorsque nous avons fait les parcours avec des binômes. Quand nous sommes seuls avec une personne, l'administration orale du questionnaire est simple et très efficace (nous connaissons nos consignes et nous adaptons). Avec deux enquêtés, le passation du questionnaire est plus délicate, nous avons testé l'auto-passation mais c'est assez peu concluant et il est difficile pour les personnes de rester concentrées sur le questionnaire. La passation orale dans une configuration un enquêteur/deux enquêtés, si elle est plus simple en termes de compréhension, pose problème en termes de biais et d'influence entre les deux personnes. La présence d'une stagiaire pour nous aider lors de nos terrains a ici pu être une solution pour dépasser ce biais. Finalement seulement 6 individus ont été concernés par la configuration biaisée un enquêteur/deux enquêtés de passation.

En outre, après une dizaine de parcours effectués, nous avons aussi noté certains effets non voulus de la méthode, notamment en termes de photos prises par rapport au parcours et à leurs réalités morphologiques mêmes. Ainsi, certains bâtiments imposants situés dans des environnements peu denses en terme de bâti sont systématiquement pris en photo ou presque.

Pour le tronçon 1, il en est ainsi du nouvel immeuble du département face au Monument aux morts, qui éclipse complètement le Monument aux morts par son côté imposant, surtout quand on arrive à pied du Sud-ouest.

Il en va de même pour une maison ancienne rue Bonnefoy pour le deuxième tronçon, qui vient après un passage où, au niveau morphologique, on a surtout des immeubles assez quelconques. En arrivant par l'Ouest, cette maison remarquable dénote forcément beaucoup.

Pour le troisième tronçon, la perspective paysagère offerte en arrivant du boulevard Henri Dunant sur le quartier de Pin Sec, assez abrupte en termes de morphologie (on passe sans transition de pavillons avec jardins à des grands ensembles), entraîne également une prise récurrente de photo des premiers immeubles rencontrés. Or ces premiers immeubles sont réhabilités et donc peu représentatifs des immeubles du quartier croisé dans la suite des parcours, en majorité non réhabilités au moment de l'enquête. Ce qui ressort dans les photos, ce sont ces immeubles réhabilités, car ce sont les premiers que l'on croise, et pas les immeubles non réhabilités, qui sont pourtant plus représentatifs du quartier. Mais nous pouvons noter que ce qui pouvait sembler être un biais après une dizaine de parcours, peut tout aussi bien être analysé par la suite comme un premier niveau de résultats.

Une autre difficulté rencontrée concernait l'attention relative aux environnements urbains rencontrés au cours des trois tronçons. C'est notamment le cas lorsque nous avons eu affaire à des binômes d'individus se connaissant. Cela pouvait entrainer des effets de connivence jouant sur la concentration des enquêtés. Le suivi à deux des binômes, avec une distance entre chaque groupe enquêteur/enquêté, a pu résoudre cette difficulté.

Un autre biais observé lors des premiers parcours, a été l'incompréhension des consignes de prise de photo de situations représentatives de la ville en général et non des photos des situations représentatives de la ville de Nantes. Ce biais, corrigé dans un premier temps par des rappels en cours de parcours, s'avère aussi, avec le recul, être un premier niveau d'analyse possible. Mais cette limite interroge aussi la possibilité de faire des parcours du même type dans d'autres villes, au moins à titre de comparaison.

D'autres biais liés à des temporalités ou à des évènements spécifiques ont pu être relevés. Les parcours s'étant déroulé d'avril 2015 à novembre 2015, les conditions climatiques et la présence humaine ont été relativement différentes.

La présence sur la place de la cathédrale des touristes et de dispositifs destinés aux touristes ont ainsi été très différents sur la période. En effet, sur la période estivale (juillet août) un bus touristique à impériale et un petit train sont ainsi mis en place au départ de la place de la

cathédrale. De même la fête foraine du printemps (en avril, soit 4 individus concernés ici), et la fête foraine d'automne (en septembre, soit 6 individus concernés ici), qui se déroulent sur les cours St Pierre et St André, induisent une perception très différente de cet espace de transition entre le cœur historique et la cathédrale d'une part et la rue du Maréchal Joffre d'autre part. A propos de ces mêmes dimensions évènementielles, qui participent de la définition de l'urbanité, l'évènement « Voyage à Nantes 2015 » (en juillet et août, soit 18 enquêtés concernés durant les parcours), qui s'empare tous les ans de la rue du Maréchal Joffre pendant les deux mois de l'été, à l'été 2015 avec des figurines animées fixées aux enseignes des commerces, a engendré une perception altérée ou au moins différenciée de la rue.

Les temporalités plus naturelles sont aussi à prendre en considération ici. C'est d'abord le cas de la météo, qui est un facteur essentiel, même si nous avons eu la chance d'avoir quasiment une météo clémente. Les rares fois où les parcours commentés ont été menés sous la pluie, les conditions météo ont pu avoir des répercussions sur les perceptions sensibles des individus. Par ailleurs, les aspects liés à la flore sont aussi à prendre en considération notamment dans la mesure où le troisième tronçon longe des jardins particuliers qui étaient tous en fleurs au printemps, ce qui change la manière d'appréhender ces espaces.

Les temporalités calendaires changent aussi les manières de percevoir la ville. Ainsi, le jour de passation peut aussi jouer dans la façon de percevoir la ville (c'est très vrai entre des jours de semaine et des mercredis ou des samedis après-midi où il y a plus de monde dans les rues, notamment sur les rives de l'Erdre). La grande majorité des parcours a cependant été effectué soit des mercredis soit des samedi après-midi, ce qui limite l'effet de ce biais.

Tableau 24 : Jours de passation des parcours photos commentés

	Matin	Après-midi
Lundi	0	5
Mardi	2	2
Mercredi	4	19
Jeudi	0	2
Vendredi	0	11
Samedi	0	7

Tableau 25 : Mois de Passation des parcours photos commentés

Avril	4 individus
Mai	5 individus
Juin	8 individus
Juillet	14 individus
Août	4 individus
Septembre	6 individus
Octobre	8 individus
Novembre	3 individus

Les parcours réalisés pendant les vacances diffèrent aussi de ceux réalisés pendant les périodes scolaires, dans la mesure où la présence des enfants sur l'espace public n'est pas la même dans certaines zones. De même, le ratio entre touristes et locaux présents sur l'espace public varie considérablement en période de vacances, notamment de vacances d'été.
On note aussi qu'à partir de l'Erdre, on a souvent un basculement de représentation de la ville en général à la ville de Nantes en particulier. Jusqu'à l'Erdre, les habitants évoquent en effet plutôt des éléments représentatifs de la ville en général et, à partir du passage du pont St Mihiel et de l'arrivée sur les bords de l'Erdre, c'est l'aspect représentatif de Nantes qui semble prendre le dessus chez un certain nombre d'individus. Néanmoins, ce biais apparent constitue aussi un premier niveau de résultat.
L'ensemble de ces éléments de variabilité sont autant de premiers niveaux d'analyse possibles.

Ainsi le choix de la méthode des parcours photos commentés nous permet à la fois de nous concentrer sur les représentations en situation des individus, mais aussi de compléter ces aspects représentationnels par une approche liée aux parcours de vie, via la passation de questionnaire. Ce terrain à Nantes, étalonné sur 8 mois, d'avril à novembre 2015 et concentré surtout sur les 3 mois de juin, juillet et août, nous a permis de réaliser 52 parcours photos commentés, et de réunir 690 photos pour autant de justifications de photos. L'analyse de ces parcours commentés, qui est au cœur même de ces questionnements sur la construction du sentiment d'urbanité chez les individus, sera développée dans une partie à venir.

Chapitre 6 – Une approche par les parcours de vie

En complément du chapitre précédent décrivant la mise en œuvre de la méthodologie des parcours commentés, ce chapitre vise à préciser l'ensemble de la méthodologie par questionnaire en ligne qui visait à enquêter le plus grand nombre d'individus, dans des contextes de vie aussi variés que possible. Cette méthodologie vise en effet à adapter une technique de recueil des expériences et vécus urbains ainsi que des représentations individuelles de la ville qui couvre une échelle la plus large possible, là où nous nous sommes essentiellement concentré sur une ville donnée avec la méthode des parcours photos commentés.

Cette volonté d'allier des méthodes *a priori* plutôt quantitatives (avec les questionnaires en ligne) et des méthodes plus qualitatives (dans le chapitre précédent) est l'enjeu méthodologique principal de notre travail. L'articulation entre ces deux aspects est centrale et implique une description fine de la manière dont nous pensons cette articulation, autant du point de vue de la construction du questionnaire que de la construction de possibles indicateurs d'analyse.

Le sentiment d'urbanité est ici relevé avec une méthode et sur un échantillon d'individus différents. Mais les différentes dimensions, cognitives, sociales, affectives et spatiales sont encore au cœur de la construction de ce questionnaire. Le recueil par questionnaire passé sur un ensemble d'enquêtés « tout venant » permet aussi de collecter un ensemble d'éléments qui participent à la construction des facteurs de relativité déclinés sous les quatre dimensions précédemment évoquées.

I. Le sentiment d'urbanité à l'épreuve de la parole habitante

Le questionnaire en ligne définitif est le fruit d'un long cheminement passant par des entretiens exploratoires réalisés auprès d'habitants plutôt basés sur un mode de passation semi-directif, puis par des entretiens fermés testés auprès d'habitants à Rennes. C'est sur ces différentes étapes exploratoires que cette partie est centrée.

1. Des entretiens exploratoires avec les « habitants » à l'échelle locale

Une première phase d'entretiens exploratoires avec des habitants, construit sur la base des entretiens avec les chercheurs, a permis de mettre en évidence les éléments concordants dans les représentations sur l'urbanité entre habitants et chercheurs. Mais ces entretiens permettent aussi de mettre en évidence un champ de réponses circonscrit, d'identifier les éléments récurrents, nécessaires pour envisager la construction d'un questionnaire constitué de questions fermées. La forme de l'entretien semblait aussi favorable pour aborder de manière exploratoire la question du sentiment d'urbanité.

Cette partie de la recherche répond à deux objectifs principaux :

- Permettre d'aborder dans les discours des habitants ce qui peut relever du sentiment d'urbanité et donner des pistes pour le définir *a minima* (notamment en vue de construire des réponses fermées pour le questionnaire).
- Et fournir un contre corpus qui puisse être mis en regard avec celui des chercheurs et aménageurs afin de permettre des analyses croisées, notamment en termes de représentation sociale.

i. Un guide d'entretien inspiré par les entretiens avec les chercheurs

Le guide d'entretien utilisé dans le cadre des entretiens exploratoires habitants est calqué sur le guide d'entretien construit à destination des chercheurs. A la différence que le terme induit et interrogé n'est plus celui d'urbanité mais celui de ville. Nous sommes partis du principe que le terme de ville parlait plus aux individus que le terme d'urbanité, difficilement définissable dans

le champ scientifique, utilisé de manière flou dans le champ de l'aménagement, et peu parlant pour le grand public.

Question 1 : Qu'est-ce que la ville pour vous (ville en général) ? Pouvez-vous me définir ce qu'est la ville pour vous en 5 termes ?

Objectifs :

Il s'agit ici de mettre en rapport la question de la ville avec la question de l'urbanité posée aux chercheurs et aménageurs – notamment en vue de croiser les analyses. L'objectif est de faire ressortir des points saillants dans la représentation de la ville chez les individus mais aussi de faire ressortir des éléments récurrents utilisables pour construire une question fermée dans le questionnaire en ligne.

Question 2 : Quelle est pour vous la ville idéale (en général) ?

Objectifs :

Cette question a pour premier objectif de faire ressortir les valeurs associées à la ville qui peuvent être posées comme révélatrices d'une vision normée de la ville ou au contraire fortement individualisée. Pour cette question dans ces premiers entretiens exploratoires, il s'agit de réfléchir à des thématiques récurrentes en vue de construire des modalités de réponses associées aux futures questions fermées.

Question 3 : Y a-t-il un lieu ou des lieux où vous vous sentez particulièrement bien en ville ? Si oui lesquels ? Et pourquoi ?

Objectifs :

Cette troisième question permet d'aborder la question des lieux et du sentiment que chacun peut développer en fonction de son rapport individuel aux espaces. Elle contribue aussi à croiser les lieux associés au sentiment de bien-être avec la question des lieux et des situations citées par les chercheurs et de trouver des lieux récurrents en vue de construire une question portant sur les lieux représentatifs de la ville dans le questionnaire.

Question 4 : Quels espaces sont pour vous les plus représentatifs de la ville (en général) ?

Objectifs :

On cherche à distinguer ici lieux représentatifs de la ville et espaces représentatifs de la ville pour aussi introduire une notion d'échelle dans les lieux appréciés. Cette différenciation ne renvoie pas non plus aux mêmes types de pratiques et permet de décliner pratiques et représentations en fonction d'échelles différentes. Nous entendons ici le terme de lieu comme une référence bien localisée et l'espace comme un terme plus générique (le centre commercial que je fréquente plusieurs fois par semaine est un lieu, les places publiques en règle générales sont un espace).

Question 5 : A quelles fréquences fréquentez-vous le centre-ville (de la ville centre) ? Pour y faire quoi ? Quels sont lieux que vous y fréquentez ?

Objectifs :

C'est la question de la fréquence des usages d'un espace, qui est une des clés des modes d'habiter aujourd'hui. Elle est à envisager de manière croisée avec la question 6. Il s'agit aussi de réfléchir à la question des pratiques associées à la ville, et notamment au centre-ville, espace où, a priori, la combinaison densité/diversité et donc l'urbanité est la plus forte.

Question 6 : Comment vous déplacez-vous dans l'agglomération où vous résidez ? Quels modes de transport utilisez-vous ?

Objectifs :

Cette question sur les pratiques de mobilité est essentielle et permet d'aborder la question des métriques et l'importance de celle-ci dans l'approche de la ville. Cette question, posée de manière générale, doit aussi permettre d'explorer les possibilités de réponses chez les individus.

Question 7 : Où avez-vous vécu au cours de votre vie ? Parmi les lieux dans lesquels vous avez vécu lesquels vous semblent les plus urbains (les plus proches de la définition de la ville que vous avez donnée préalablement) ? Pourquoi ? Pourriez-vous classer ces lieux du plus urbain au moins urbain pour vous ?

Objectifs ;

Nous entrons ici dans une série de questions d'ordre biographique. Il s'agit ici de connaître le parcours résidentiel de chacun et de voir si ce parcours peut avoir un impact sur les représentations individuelles de la ville. L'objectif avec cette question est de tester la capacité des personnes à se remémorer les lieux dans lesquels ils ont vécu et la faisabilité d'une approche par les parcours résidentiels des individus.

Question 8 : Où habitez-vous à l'heure actuelle ? Pour vous est-ce : le centre-ville – un quartier péricentral – la banlieue – le périurbain – le rural ? Pouvez-vous expliquer ?

Objectifs :

Au-delà de la question factuelle, il s'agit ici, dans la continuité de la question précédente, d'une question portant sur les représentations liées au lieu de vie. Le choix de définition du lieu de résidence actuelle par les individus est ici vu comme une manière possible de questionner les représentations urbaines. L'objectif est de mettre en regard ces définitions du lieu de résidence actuelle avec ces catégories définies par l'INSEE. Il s'agit bien là de confronter des catégories préconstruites avec des catégories perçues et vécues.

Question 9 : Quel est votre niveau d'étude ? Quelle est votre profession ?

Objectifs :

Ces dernières questions sur les caractéristiques sociales des individus permettent d'intégrer un aspect culturel et social. Le niveau d'étude et la profession sont deux situations plus précises que la PCS et contribuent à comprendre ou à définir des niveaux de capital (culturel en particulier) participant du capital spatial.

Question 10 : Etes-vous propriétaire de votre logement ?

Question fermée – oui ou non

Le statut résidentiel est en effet considéré comme participant du capital spatial des individus.

Question 11 : Quel âge avez-vous ?

Question ouverte

Question 12 : Sexe

Question fermée – masculin ou féminin

ii. Limites des entretiens exploratoires, vers un questionnaire en ligne

La question de l'échantillon des entretiens exploratoires :

De la même manière que pour les entretiens passés avec chercheurs et aménageurs, nous avons opéré à partir de réseaux de proximité. Le choix s'est tout d'abord porté sur des parents de camarades d'étude, parents choisis pour leurs implications associatives fortes, qui nous permettaient par « bouche à oreille » de rapidement pouvoir étendre notre champ de personnes interrogées. Devant les limites de cette méthode, ce sont surtout des personnes issues de PCS très spécifiques (professeurs, professions intellectuelles plutôt supérieures, classes moyennes supérieures ou tout du moins à bagage culturel plutôt supérieur) qui ont été sollicitées. Les maisons de quartiers rennaises ont également été contactées afin de varier les publics touchés. Ainsi, nous avons pu rencontrer des jeunes ainsi qu'un groupe de femmes âgées à la maison de quartier de Villejean (Rennes). Par le contact d'une camarade doctorante ayant travaillé sur le quartier du Blosne (Rennes), nous avons aussi pu rencontrer un homme habitant dans ce quartier de grands ensembles au sud de Rennes.

Tableau 26 : Les entretiens exploratoires réalisés

Habitant	Date	Durée	Sexe	Age	Lieu résidence	Type logement	Statut
Habitant 1	29/08/2014	23 mn	H	53	Breteil (périurbain)	Maison individuelle	Propriétaire
Habitant 2	09/09/2014	20 mn	F	22	Rennes (St Hellier)	Appartement	Locataire
Habitant 3	10/09/2014	39 mn	H	47	Rennes (Dinan)	Appartement	Propriétaire
Habitant 4	11/09/2014	29 mn	F	54	Bruz (périurbain)	Maison individuelle	Propriétaire
Habitant 5	16/09/2014	31 mn	H	47	Bréal sous Montfort (périurbain)	Maison individuelle	Propriétaire
Habitant 6	16/09/2014	39 mn	H	51	Chartres de Bretagne	Appartement	Locataire
Habitant 7	18/09/2014	49 mn	H	50	Breteil (périurbain)	Maison mitoyenne	Propriétaire
Habitant 8	23/09/2014	47 mn	H	37	Rennes (Poterie)	Appartement	Propriétaire
Habitant 9, 10, 11 (fait ensemble)	24/09/2014	33 mn	H H H	17 - 18 - 18	Rennes (Villejean)	Appartement	Locataire

Les premiers résultats, ainsi que le déroulé même de ces entretiens exploratoires, ont permis de relever certaines limites de l'exercice de l'entretien sur cette question des représentations de la ville en général. Une des tendances observées chez les individus était d'évoquer très vite non plus des représentations liées à la ville en général mais de la ville de résidence en particulier, voir au quartier d'habitation des individus. Cette tendance était notamment très forte dans des quartiers fortement identifiés d'un point de vue morphologique et fonctionnant de manière relativement autonome vis-à-vis du centre-ville. C'est plus particulièrement le cas des exemples des quartiers de Villejean (Hbt 9, 10, 11) et du Blosne (Hbt 9), quartiers rennais de grands ensembles respectivement au nord-ouest et au sud de Rennes, reliés au centre-ville par la Ligne 1 du Métro et dotés d'une identité forte. Si cette vision à une échelle limitée de la ville est certes révélatrice de certaines logiques et représentations fortes et très ancrées, elle empêche parfois d'avoir une vision générale de la ville. De plus, ces entretiens exploratoires ont permis de réaliser que les termes utilisés dans les réponses variaient finalement assez peu. Ces mots récurrents pouvaient ainsi tout à fait être utilisés pour construire des réponses fermées dans un questionnaire. D'autant qu'ils recoupaient des mots déjà croisés dans le cadre de l'analyse bibliographique et dans les entretiens menés avec les chercheurs. Le croisement de ces trois premiers niveaux de résultats a permis de construire la matrice initiale du questionnaire.

De ce premier travail exploratoire, une série d'éléments centraux a pu être retenue pour construire par la suite notre questionnaire et les questions structurantes de celui-ci, notamment celle sur la thématique de la représentation individuelle de la ville.
Nous pouvons ici donner deux exemples de question où des éléments récurrents reviennent dans plusieurs réponses.

Tableau 27 : Éléments récurrents dans les réponses à la question 1 : Qu'est-ce que la ville pour vous ?

Densité du bâti	Présence de services
Commerces	Rencontre
Mobilité	Culture
Entassement	Bruit
Proximité	Pollution
Insécurité	Inhumanité
Minéralité	Anonymat
Mixité	Histoire
Convivialité	

Tableau 28 : Éléments récurrents dans les réponses à la question 4 : Quels espaces sont pour vous les plus représentatifs de la ville en général ?

Les places publiques	Lieux historiques patrimoniaux
Les rues piétonnes	Les marchés
Les parcs	Les rues commerçantes
Les gares	Les centres commerciaux
Les skate-park	Les entrées de ville
Les terrasses de café	Les arrêts de bus, de tramway, de métro
Dans les transports en commun	

Ces exemples, ainsi que d'autres éléments récurrents dans les réponses, ont été intégrés dans des questions fermées du questionnaire.
Ce questionnaire est aussi pensé dans une logique de complémentarité avec les parcours photos commentés qui seront décrits dans le chapitre suivant.

2. Un questionnaire en ligne pour investiguer le sentiment d'urbanité à l'échelle nationale

i. Accéder à la perception de la ville chez des individus par leurs pratiques et leurs parcours résidentiels

Les objectifs du questionnaire répondent à notre problématique générale d'appréhension du sentiment d'urbanité chez les individus. Il s'agit d'opérationnaliser les différentes dimensions sociales, spatiales, cognitives et affectives composant le sentiment d'urbanité et de chercher à l'aborder à travers l'angle de la relativité en fonction de quatre grandes hypothèses de départ construites sur la base :

- du capital spatial
- des représentations individuelles de la ville
- des pratiques individuelles de la ville
- et du parcours de vie.

Sur ce dernier élément du parcours de vie, nous pouvons faire plusieurs hypothèses :

- D'abord celle d'un sentiment d'urbanité plus orienté vers des valeurs urbanophiles en fonction de l'échelle du parcours de vie (valeurs plus urbanophiles à mesure que l'échelle de parcours de vie se fait à une échelle nationale ou internationale).
- Et celle de la diversité des situations urbaines rencontrées au cours du parcours de vie qui peut contribuer à un rapport plus ou moins urbanophile à la ville (là aussi plus le nombre de situations urbaines rencontrées par les individus est important, et plus les valeurs exprimées par les individus peuvent être urbanophiles).

Cette relativité produite par le parcours de vie est aussi pensée en fonction d'appartenance générationnelle et sociale, d'où la nécessité de toucher des catégories d'âge et de PCS aussi larges que possible. Cette hypothèse d'une relativité en fonction d'appartenance catégorielle (en fonction de l'appartenance à tel ou tel groupe) est à la fois issue d'observations lors des entretiens exploratoires et de la littérature sur les parcours résidentiels. Cette littérature insiste sur le poids des parcours résidentiels sur les représentations des individus de leur environnement de vie (notamment Dureau, 1999).

Ces objectifs et hypothèses seront aussi ceux des parcours commentés. L'intérêt de ce questionnaire est de permettre une analyse sur un échantillon plus large que celui des parcours

commentés et potentiellement de pouvoir valider certains résultats ressortis des parcours commentés. Un autre intérêt concret de cette méthode est de pouvoir accéder à un élargissement géographique des répondants. En effet, pour les parcours photos commentés l'échantillon est constitué des seuls habitants actuels de Nantes. Alors qu'ici nous pouvons potentiellement toucher des habitants de la France entière.

ii. Un questionnaire en ligne, un outil utile mais limité

Une fois arrêté le choix d'un questionnaire, se posait la question du mode de passation. Le choix a été fait d'opter pour un questionnaire en ligne construit à partir du logiciel Lime Survey (disponible dans le cadre d'un partenariat avec l'Université Rennes 2). Ce choix présente *a priori* de nombreux avantages. Il permet de toucher un public à une échelle géographique large, notamment d'accéder à des populations vivant dans le sud et l'est de la France notamment. Ce choix du questionnaire en ligne rend aussi possible une diversification des échelles de ville interrogées (des grandes ou très grandes villes, comme des villes moyennes, des petites villes et des espaces plus ruraux). Un autre avantage de ce type de questionnaire est de limiter quelques contraintes de la passation de questionnaire auprès de certaines catégories de populations. Dès l'instant que l'on cherche à solliciter des catégories de population variées, notamment des catégories « populaires », on se retrouve face à des limites nombreuses, dues notamment à une forme de méfiance de certains individus face au chercheur (situation expérimentée dans des maisons de quartiers à Rennes lors de la recherche d'individus pour nos entretiens habitants exploratoires sur des questions relevant du parcours biographiques par exemple). Le questionnaire en ligne semblait pouvoir limiter ce type de risque.

Mais ce choix de méthode de passation n'est pas non plus sans limite (Gingras, Belleau, 2015[119]). Il y a d'abord la difficulté inhérente à tout questionnaire en ligne. En effet, les consignes doivent être extrêmement claires car l'enquêté est seul face à son écran et la moindre difficulté éprouvée dans le remplissage du questionnaire peut-être un motif d'arrêt du questionnaire comme un motif d'erreur de remplissage, posant des problèmes de traitement par la suite. Ce qui nécessite une mise en place longue, parsemée de nombreux tests. Le choix exact des mots dans les consignes et dans la formulation des questions devient aussi particulièrement sensible.

[119] Marie-Eve Gingras et Hélène Belleau (2015) ont dressé un inventaire des avantages et désavantages de cette méthode de collecte de données à travers une revue de la littérature de ces 20 dernières années sur la question. Elles mettent notamment l'accent, en termes de limites, sur les difficultés liées au contrôle de l'échantillonnage et les limites en termes de représentativité que ces limites engendrent.

Ainsi, un premier questionnaire a été testé auprès de neuf personnes, principalement des personnes proches (six sur les neuf enquêtés). Ces premières passations test ont été réalisées auprès d'un public d'une relative homogénéité culturelle et générationnelle. Néanmoins, cette première vague de test a permis de faire évoluer notre questionnaire, de renforcer certains aspects en termes de réponses fermées, autant que de clarifier certains points encore en suspens en termes de faisabilité de certaines questions notamment.

Tableau 29 : individus enquêtés pour le test du questionnaire V1 :

Enquêté	Age	Sexe	Niveau d'étude
1	18-25 ans	Femme	bac plus 2
2	18-25 ans	Femme	bac plus 5
3	25-40 ans	Femme	plus de bac plus 5
4	18-25 ans	Homme	bac plus 5
5	25-40 ans	Homme	bac plus 5
6	25-40 ans	Femme	plus de bac plus 5
7	25-40 ans	Homme	bac plus 5
8	plus de 70 ans	Homme	niveau BEP ou assimilé
9	25-40 ans	Femme	plus de bac plus 5

Le questionnaire a ensuite été modifié progressivement au fil des tests successifs. Le logiciel Lime Survey, proposé par l'université Rennes 2, a été utilisé pour construire le questionnaire en ligne. Il est à noter que la nature même du logiciel a entraîné certaines contraintes dans la réalisation du questionnaire ; le relatif manque de souplesse du logiciel a nécessité en effet une prise en main progressive ainsi qu'une adaptation du questionnaire aux capacités techniques du logiciel[120].

Une autre limite tenait à la longueur du questionnaire (53 questions), qui mobilisait environ 35 minutes pour y répondre de manière complète. Cette durée a pu être un facteur d'abandon pour les individus. Il était spécifié dans le texte introductif que les questionnaires pouvaient être remplis en plusieurs fois et devaient être enregistrés grâce à une petite manipulation, simple, mais nécessitant tout de même quelques minutes qui pouvaient être source de démotivation.

[120] Nombre de fonctionnalités de réponses limitées, certaines modalités assez techniques dans la mise en place. Nous remercions au passage Théodora Allard, ingénieur d'étude au laboratoire ESO à Rennes pour son aide dans la mise en place du questionnaire.

Pour éviter un taux de déperdition de questionnaires trop important, l'idée de départ était aussi de diffuser ce questionnaire de manière aussi large que possible.

iii. Qui interroger ? A quelle échelle ? Comment sensibiliser les individus ?

La méthode du questionnaire en ligne permet de prendre en compte un échantillon de population plus large que les parcours photos commentés. Dans le cadre de l'hypothèse d'une relativité du sentiment d'urbanité en fonction des appartenances générationnelles et sociales, il est fondamental d'avoir une diversité d'individus en termes d'âge, de catégorie sociales etc., ce qui pose une série de contraintes concrètes de passation, notamment la question des réseaux utilisés pour diffuser notre questionnaire.

Nous avons commencé par notre réseau proche, puis opéré par effet boule de neige à partir de celui-ci :

- le réseau amical personnel
- le réseau associatif (associations où nous sommes investis)
- le réseau issu de l'éducation nationale
- le réseau politique où nous étions investis[121]
- le réseau parental associatif et politique [122]

Ce réseau proche, facilement mobilisable n'est néanmoins pas sans limite. Il est en effet composé pour une très large majorité de personnes aux profils très similaires, plutôt diplômés, plutôt actifs, plutôt fonctionnaires, avec un capital spatial très spécifique et homogène. Via ce réseau, il est difficile de toucher les personnes âgées, les adolescents ainsi que certaines catégories professionnelles (agriculteurs, artisans, commerçants, professions libérales).

Pour élargir le spectre des personnes touchées, différents canaux ont été activés, en explorant notamment les possibilités offertes par les maisons de quartiers à Rennes (terrains que nous avions déjà explorés pour nos entretiens exploratoires habitants). Ce réseau des maisons de quartier a mené aux conseils de quartiers, dont certaines personnes contactées faisaient partie. A partir de ces contacts, la diffusion large des questionnaires auprès de ces conseils de quartier à Rennes d'abord, puis dans une quinzaine de villes françaises, avec des réponses positives de certaines (Lille, Niort, Agen, Biarritz) a été possible. Cette entrée par les conseils de quartier a permis de diversifier les espaces géographiques. A chaque fois, une vingtaine de répondants de

[121] Ces premiers réseaux personnels mobilisés étaient plutôt centrés sur des espaces urbains (grandes villes régionales ou très grandes villes).
[122] Plutôt centré sur des petites villes et des espaces ruraux.

catégories variées ont pu participer (même si les conseils de quartier restent des instances assez homogènes en termes d'appartenance sociologique).

Une autre difficulté s'est posée avec les populations plus jeunes, étudiants et lycéens notamment. La diffusion auprès d'étudiants a pu être permise par l'accès à des listes d'étudiants d'universités ayant accepté le principe de notre enquête, à Rennes 1, Rennes 2 et Nantes. D'autres universités ont été contactées (Paris I, Paris IV, Lyon, Lille, Université Bretagne Sud) sans succès. La principale difficulté a concerné les lycéens. Néanmoins, nous avons pu intervenir et faire passer le questionnaire dans des classes de première en profitant de ce temps soit pour présenter les études de géographie dans le supérieur (au lycée Sivard de Beaulieu de Carentan en Basse-Normandie auprès de 1ere et de Terminale ES et L) ou pour présenter nos travaux sur la question de l'urbanité en lien avec le programme de Première Générale (au lycée St Vincent de Rennes auprès de 1ere S). Ces deux temps en lycée ont permis de mobiliser une cinquantaine de lycéens, issus de milieux très différents, un lycée privé « prestigieux » de centre-ville d'un côté, et un lycée public d'un contexte plus rural, en relative déprise, de l'autre.

II. Quatre dimensions du sentiment d'urbanité

Le questionnaire « La ville et vous » a été construit à partir du schéma de base sur le sentiment d'urbanité[123]. Il s'agit de reprendre les quatre dimensions initiales susceptibles de faire varier ce sentiment (selon les représentations urbaines individuelles, les pratiques quotidiennes individuelles, les parcours de vie passé et futur des individus et le capital spatial des individus). Pour cela, le questionnaire a été construit à partir ces quatre dimensions en le développant à travers une série de questions, ouvertes et fermées, s'organisant en 5 grands blocs de questions reprenant en partie ces différentes dimensions :

- Un premier bloc « Définir la ville », composé de 7 questions portant essentiellement sur la question des représentations urbaines individuelles.
- Un second bloc « Vous dans la ville », composé de 10 questions liées aux pratiques individuelles de la ville.
- Un troisième bloc « Parcours de vie », constitué de 23 questions, se concentrant sur les parcours résidentiels et les parcours de vie présent, passé et futur des individus.

[123] Voir Partie I – Chapitre 3 – 2.5

- Un quatrième bloc « Quelques photos » associant des photos à 3 questions qui viennent compléter celles relatives aux représentations urbaines.
- Un cinquième bloc « Vous » développant 9 questions qui s'attachent surtout à l'état civil des individus et à des éléments relevant du capital social.

Ce qui donne au final un questionnaire en ligne de 53 questions.

Nous allons décrire ici la construction de ce questionnaire dans son organisation générale et dans son détail.

Pour visualiser le questionnaire dans sa globalité, voir en annexe.

1. Les représentations urbaines individuelles

Les représentations urbaines individuelles sont au cœur du premier bloc de questions du questionnaire intitulé « Définir la ville ». C'est un bloc fondamental dans la mesure où, si l'urbanité est définie comme « ce qui fait la ville » (Brunet, 1993), c'est dans ce bloc que la question de ce qui fait la ville pour les individus va se poser de la manière la plus directe. Il est composé de sept questions.

i. Interroger les représentations urbaines des individus par la méthode associative

Les questions de ce premier bloc s'inspirent de la méthode associative liées aux représentations sociales en psychologie sociale (Abric, 2003). Il s'agit d'associer à un terme donné (ici la ville) des mots, lieux, espaces ou villes réelles.

Question 1 : Pour vous quels termes définissent le mieux la ville ?

Cette première question fermée collecte l'évocation de la ville pour les individus. Les modalités de réponse (une série de termes ici) ont été choisies à partir des résultats des analyses des entretiens exploratoires réalisés auprès d'habitants.

Les modalités retenues sont : densité du bâti, présence de services (administratifs, scolaires, santé, etc.), commerces, inhumanité, mobilité, convivialité, entassement, rencontre, proximité, monumentalité, insécurité, culture, anonymat, bruit, minéralité, pollution, et mixité.

Il s'agit de proposer des éléments relevant à la fois :

- D'une définition de l'urbanité comme combinaison entre densité et diversité à la fois sociale et fonctionnelle (commerces, proximité, densité du bâti, présence de services, mobilité, culture, mixité).

- Mais aussi des éléments relevant d'une logique plus liée aux interactions (convivialité, rencontre, anonymat).
- Sans oublier de proposer des termes connotés plus négativement mais toujours associés à ces dimensions fondamentales de l'urbanité (inhumanité, insécurité, bruit, pollution). Cette attention accordée au fait d'avoir de possibles réponses connotées positivement ou négativement permet d'approcher les attitudes de l'urbanophobie et l'urbanophilie (Félonneau, 2004) dans le discours des individus.
- Enfin deux termes se réfèrent à des éléments de morphologie urbaine stricto-sensu (minéralité, monumentalité). Ces éléments de morphologie urbaine sont centraux, à la fois dans une approche de la ville en termes d'historicité (le monumental dans la ville est souvent un monument historique, église, cathédrale, statue etc.) mais aussi de symbole urbain (on trouve peu ou pas de bâtiments ou d'ensemble monumentaux dans des espaces non urbains).

Question 2 : Pour vous quels sont les lieux les plus représentatifs de la ville ?
Question 3 : Pour vous quels sont les bâtiments les plus représentatifs de la ville ?
Question 4 : Parmi les activités suivantes, quels sont pour vous les plus symboliques de la ville ?

Ces trois questions portent sur des lieux, des bâtiments et des fonctions représentatives de la ville pour les individus. Il s'agit de compléter la représentation de la ville énoncée par les individus dans la première question. Ces lieux, bâtiments et fonctions ont été retenus à la fois en fonction des lieux de l'urbanité cités par les chercheurs dans les entretiens mais aussi suite au travail bibliographique ainsi qu'aux analyses des entretiens exploratoires avec les habitants.

ii. Interroger les représentations urbaines des individus par l'idée de ville idéale pour déceler les valeurs individuelles liées à la ville

Question 5 : Qu'est-ce que la ville idéale pour vous ?

Cette question est encore basée sur la méthode associative évoquée précédemment. Elle est restée ouverte pour laisser les individus choisir leurs propres mots pour définir cette ville idéale. Elle est essentielle dans ce questionnaire. Elle est notamment fondamentale pour interroger un rapport plus ou moins urbanophile ou urbanophobe à la ville mais aussi pour déceler un lien entre ville et idéalité à travers des systèmes de valeurs.

Question 6 : Après ces 5 premières questions à quelle(s) ville(s) pensez-vous en particulier ?
Question 7 : Pourquoi avez-vous pensez à cette (ou ces) ville(s) ?

Suite à ces 5 premières questions, qui sont pensées de manière complémentaire, viennent deux questions sur les villes auxquelles les individus ont pensé en répondant au questionnaire. Cette question permet aussi de se pencher sur la représentation urbaine « immédiate » des individus et sur la figure de la « ville-type » qui est associée à l'idée de ville en général. Cette interrogation est intéressante dans la mesure où la ville imaginée peut être la ville la plus proche du lieu des résidences des individus (voire la commune de résidence des individus) mais aussi être une ville plus éloignée mais qui fera tout particulièrement sens dans une association avec le mot ville (par exemple des très grandes villes comme Paris). Utiliser la photographie pour approcher les représentations urbaines

Pour aborder les représentations urbaines individuelles, le choix a été fait d'ajouter un élément concernant les représentations plus visuelles de la ville, avec un quatrième bloc de questions portant sur une sélection de 8 photographies, toutes prises à Nantes, et illustrant là encore les grandes caractéristiques de l'urbanité et les différents haut-lieux potentiels de l'urbanité. Ces 8 photographies étaient toutes prises sur le tracé ou à proximité directe des parcours commentés décrit dans le chapitre précédent. Ce qui permet aussi de faire un lien entre la méthode des parcours et la méthode du questionnaire. Ce quatrième bloc se déclinait en 4 questions.

Question 41 : Voici une série de photos. Lesquelles vous paraissent les plus représentatives de la ville ? (classer ces photos de la plus urbaine pour vous à la moins urbaine)
Question 42 : A partir de quels critères avez-vous classé ces photos ?
Question 43 : Avez-vous reconnu cette ville ?
Question 44 : Si oui, quelle ville est-ce ?

Il s'agissait de classer les 8 photos selon un degré de caractère urbain (celle qui semblait aux individus la plus urbaine à celle qui semblait la moins urbaine), avant de justifier dans la question suivante les raisons d'un tel classement. L'intérêt est ici à la fois d'appréhender les représentations visuelles de la ville chez les individus et d'introduire une réflexivité habitante. La question 42 propose ainsi une adaptation de la méthode de *photo elicitation* (Bigando, 2013) à un questionnaire en ligne.

Une troisième question dans ce quatrième bloc portait sur le fait de savoir si les individus avaient reconnu Nantes (en effet une personne connaissant Nantes pourrait plus facilement classer les photos de la plus urbaine à la moins urbaine, non en fonction de son ressenti propre mais en fonction d'une connaissance des lieux).

Il s'agit désormais de se pencher sur le choix des photos pour ce bloc 4 « Quelques photos » du questionnaire. Différents lieux qui nous semblaient, par leur diversité, offrir un reflet pertinent de la réalité urbaine ont été sélectionnés. Il s'agissait aussi pour l'essentiel de lieux caractéristiques de l'urbanité tels qu'ils avaient notamment été décrits dans le cadre des entretiens avec les chercheurs.

Une première sélection de photos a été faite en fonction des hauts lieux de l'urbanité sortis des entretiens chercheurs et d'une réflexion sur une combinaison densité/diversité variable :

- la place de la cathédrale (avec une vue sur la cathédrale)
- photo du jardin de l'Ile Versailles (avec présence humaine dense)
- photo du jardin de l'Ile Versailles (sans présence humaine)
- photo du quai de l'Ile Versailles avec le tramway et des passants (vélo, piétons)
- photo de la rue du maréchal Joffre (rue commerçante)
- rue du général Buat avec un arrêt de bus (mobilités)
- place St Donatien (photo orientée vers l'église avec du monde)
- place St Donatien (sans présence humaine)
- place à l'ouest du pont St Mihiel prise en matinée
- le rond-point à l'est du pont St Mihiel
- photo devant l'entrée du Grand T (théâtre - scène nationale nantaise)
- rue Deltombe (rue résidentielle du côté de la place St Donatien)
- photo de rue avec une perspective sur une entrée (ou une sortie d'école)
- quai Henri Barbusse
- photo de rue avec immeubles récents (entre les quais et la rue du maréchal Joffre)
- photo de la place de la Préfecture

Après une sélection plus approfondie et un premier test de questionnaire, il est apparu que les 16 photos choisies dans un premier temps étaient trop difficiles à classer, du fait de leur nombre trop élevé. Nous avons donc décidé de réduire ce nombre à 8 en conservant les photos suivantes :

1- Une photo de la place de la cathédrale - avec une vue sur la cathédrale (Photo : Brieuc Bisson, 2015[124]):

Photo	Intérêts	Critères retenus
	Le postulat est ici que la cathédrale est un marqueur de centralité et d'urbanité. C'est le symbole de la ville historique (Sitte, 1996), mais aussi de la densité de bâti (entretien exploratoire habitant). On est ici au cœur de la ville.	- diversité des représentations accolées à un bâtiment - densité du bâti

2- Une photo du jardin de l'Ile Versailles (sans présence humaine) :

Photo	Intérêts	Critères retenus
	Il s'agit ici d'un parc urbain, aménagé dans les années 1990 selon une logique cherchant à en faire un lieu accessible à tous (parcs urbains cités par les aménageurs dans les entretiens comme lieux caractéristiques de l'urbanité). Ces parcs ou espaces verts, sont aussi cités dans les entretiens exploratoires, réalisés auprès habitants, comme éléments définissant les villes, et notamment la ville idéale. Ils renvoient aussi à la logique de développement durable, qui est aussi centrale dans le renouveau de la place de la question de l'urbanité dans le champ de l'aménagement (Chalas, 2001, etc.). Ce parc de l'île Versailles est spécifique dans la mesure où nous sommes au cœur de la ville au niveau géographique alors même que l'aspect naturel de la photo n'a rien d'urbain *a priori*.	- densité des flux de mobilités douces - présence de la nature, parc ici - pas de bâti

[124] Pour toutes les photos de ce chapitre, Bisson, 2015

3- Une photo du quai de Versailles avec le tramway et des passants (vélo, piétons) :

Photo	Intérêts	Critères retenus
	Plusieurs intérêts sont à signaler ; c'est d'abord un espace de berges, ici les berges de l'Erdre, qui ont été réaménagées dans les années 1990 et qui s'inscrivent clairement dans une logique d'aménagement et de reconquête des fronts d'eau. De multiples projets ont été pensés autour de cette reconquête des fronts d'eau dans les villes françaises et ces projets précis reviennent très souvent dans les entretiens chercheurs comme étant les plus représentatifs de l'urbanité contemporaine. Si le projet de l'île de Nantes est plus prestigieux et massif que celui des berges de l'Erdre, ce dernier a constitué un gros projet d'aménagement à l'échelle de la métropole au début des années 1990. Les berges de l'Erdre, notamment au niveau du quai de l'île Versailles, présentent aussi l'intérêt de cumuler une série de types de mobilités : des transports en communs (ici le tram, symbolique particulièrement dans le cas nantais qui est une des premières villes françaises à se doter d'un tram et qui symbolise le réveil nantais dans les années 1980 – voir Gracq *La Forme d'une Ville,* 1985, à propos du tram à Nantes) mais aussi vélo, piéton et voitures. Par ailleurs, ces quais ne sont pas qu'un espace de mobilités variées et ils constituent aussi un espace de pause au bord de l'eau. Le caractère multifonctionnel de cet espace en fait donc potentiellement un lieu d'urbanité fort.	- présence de piéton - présence de transport en commun - présence de mode de transport doux (vélo etc) - heure de forte fréquentation - densité des flux de mobilités - présence de la « nature », l'Erdre ici

4- Une photo de la rue du maréchal Joffre (rue commerçante) :

Photo	Intérêts	Critères retenus
	Les dimensions principales sont ici fonctionnelles et commerciales. Les commerces de proximité comme symbole de la ville sont des éléments récurrents, autant dans les entretiens exploratoires réalisés avec les habitants que dans les entretiens avec les chercheurs (réflexion sur les rez-de-chaussée de la ville, Masboungi, 2013). Une autre particularité des rues commerçantes repose sur le fait qu'elles génèrent aussi des flux, notamment piéton. Cette rue du Maréchal Joffre est donc doublement intéressante car elle permet d'aborder la ville à la fois dans sa dimension commerciale et passante (avec donc aussi le poids des mobilités).	- présence de commerces - diversité de fonctions - présence de piétons - présence de voitures - densité des flux

5- Une photo rue de la Michaudière :

Photo	Intérêts	Critères retenus
	Il s'agit ici d'une rue du péricentre lointain assez caractéristique du péricentre nantais avec une barre d'immeuble des années 60, des travaux et des places de parking. C'est une morphologie souvent présentée comme « anti-urbanité » (dans les entretiens des chercheurs) car perçue comme laissant peu de place à la diversité. Pour les habitants, ces espaces sont aussi représentatifs de la ville dans ses aspects négatifs (espaces qui reviennent souvent dans les réponses à la question « Quels espaces n'appréciez-vous pas dans la ville ? »).	- différentes morphologies urbaines - différentes densité du bâti - présence de piétons - présence de voitures

6- Une photo d'un petit centre commercial dans le péricentre :

Photo	Intérêts	Critères retenus
	Centre commercial situé le long du boulevard Jules Verne. Cette photo permet de mettre en avant la place des voitures dans la ville contemporaine et le lien entre accessibilité et commerces (dimension de l'accessibilité qui est très présente à la fois dans les discours des chercheurs et des habitants). On est dans du péricentre lointain ici.	- densité du bâti - présence de commerces - présence des voitures - présence de la nature

7- Une photo de la place de la préfecture :

Photo	Intérêts	Critères retenus
	Place Roger Salengro, bâtiment de la préfecture, assez monumental, une monumentalité du pouvoir qui est aussi fondamentalement un marqueur de l'urbain (entretien chercheur pour la monumentalité, entretien habitant pour le poids du pouvoir politique). C'est un ensemble homogène au niveau architectural, mais une place très peu passante. Il est intéressant là aussi d'interroger un espace hyper-central d'un point de vue géométrique, symbole du pouvoir politique, et pourtant peu passant et à l'écart, présentant une combinaison densité/diversité assez faible.	- diversité des représentations accolées à un bâtiment (ici la préfecture) - densité du bâti - densité des flux (ou pas)

8- photo des douves du château des Ducs de Bretagne :

Photo	Intérêts	Critères retenus
	On est au cœur de la ville, avec un marqueur fort d'historicité (ici le château des ducs de Bretagne) et pourtant on a une présence de verdure forte avec de très nombreuses personnes en pause dans cet espace public. On retrouve aussi un monument phare de la centralité dans les villes françaises, le château, marqueur historique et politique fort.	- présence de personnes – ici relative densité - cadre bâti, dense et marqué par un monument

Le corpus proposé aux enquêtés est ici très marqué par le caractère urbain des photos. Hormis la photo du parc de l'ile Versailles, toutes les photos comportent des éléments bâtis. Mais l'idée centrale du questionnaire est précisément de chercher à comprendre les nuances de représentations des individus entre des espaces *a priori* tous urbains. Il s'agit de se concentrer sur les critères avancés pour distinguer des photos toutes urbaines plus que d'entrer dans une logique de distinction entre des photos urbaines et des photos « rurales » ou même « périurbaines ». Les photos permettent d'activer des impressions de type « préjugés » ou « préjugements », et ces premières impressions (par analogie avec les théories du jugement social) sont à la base de la formation du jugement, qui participe de la dimension cognitive, voire affective, de la construction du sentiment d'urbanité.

Néanmoins, au sein de ces questions portant sur les représentations urbaines individuelles, les questions 1.1 - sur ce qu'évoque la ville pour les individus - et 1.7 - sur la ville idéale - sont sans doute celles qui sont le plus essentielles dans notre réflexion.

2. Les pratiques individuelles quotidiennes

Cette question des pratiques individuelles quotidiennes est une des entrées pour penser le sentiment d'urbanité. Nous nous sommes notamment focalisé dans le second bloc de questions (composé de 10 questions) sur les pratiques de mobilités, qui sont une des composantes spatiales du rapport aux espaces des individus (Cailly, 2004, Le Breton, 2005, Dureau, 1999 notamment), ainsi qu'une des composantes du capital spatial des individus (Kaufmann, 2004, 2015). Ce bloc sur les pratiques quotidiennes et le bloc suivant sur les parcours de vie des individus, présents et passés, vise à préciser les critères que nous retenons pour envisager le capital spatial des individus et à éviter l'écueil relevé par Ripoll et Veschambre (2005) d'une

utilisation de la notion de capital spatial sans préciser les critères pris en compte pour le circonscrire.

i. Interroger les pratiques individuelles par les lieux de vie

Question 8 : Quelle est la ville la plus proche de chez vous ? (vous pouvez habiter dans celle-ci)

Cette question est aussi à envisager comparativement à la ville de résidence des individus. En effet, certains individus vivant dans des petites villes (entre 3000 et 6000 habitants notamment) peuvent être tentés de répondre que la ville la plus proche de chez eux est leur ville de résidence quand d'autres pensent tout de suite à la grande ville la plus proche de chez eux. Cette échelle de compréhension de la question (observés dans les entretiens exploratoires avec les habitants) nous semble intéressante à prendre en compte et à analyser.

Question 9 : Y-a-t-il des lieux que vous appréciez en ville (en général) ? Si oui, lesquels ?

Question 10 : Pour quelles raisons appréciez-vous ces lieux ?

Question 11 : Y-a-t-il des lieux que vous n'appréciez pas en ville (en général) ? Si oui, lesquels ?

Question 12 : Pour quelles raisons n'appréciez-vous pas ces lieux ?

Cette série de 4 questions porte sur les lieux appréciés et les lieux moins appréciés dans la ville, et leurs justifications. Ces questions, au carrefour des pratiques et des représentations, sont à envisager en lien avec les questions de représentations du bloc précédent sur ce que ces pratiques et représentations révèlent du rapport à la ville des individus, notamment face aux interactions sociales.

ii. Interroger les pratiques individuelles de mobilité

Le cœur de ce second bloc est composé de questions portant plus spécifiquement sur les pratiques de mobilités. Cette série de questions, complexes à construire dans un questionnaire en ligne, est agencée à partir d'une entrée par les principaux lieux fréquentés hors domicile durant une semaine type (hors lieu de résidence). Pour chaque lieu (6 lieux possibles), il s'agit d'interroger les activités correspondant, la fréquence, le mode de déplacement et la durée de déplacement correspondant à ces différents lieux.

Question 13 : Quels lieux (hors domicile) fréquentez-vous le plus souvent dans une semaine type ?

Question 14 : En reprenant chacun des lieux cités dans la question précédente, précisez les activités associées ?

Question 15 : En reprenant chacun des lieux cités dans la question 13, précisez à quelle fréquence vous vous rendez dans ces lieux ?

Question 16 : En reprenant chacun des lieux cités dans la question 13, précisez le mode de déplacement que vous utilisez le plus souvent pour vous y rendre ?

Question 17 : En reprenant chacun des lieux cités dans la question 13, précisez la durée de chacun de ces déplacement (pour un aller) ?

La question du mode de déplacement est ici particulièrement fondamentale dans la mesure où le rapport à l'espace, que ce soit dans un sens de connaissance d'un environnement ou en termes d'interactions avec les composants de cet environnement, varie selon les modes de déplacements. Devant la complexité des combinaisons de mobilité contemporaines, nous avons prévu une entrée « déplacements combinés ». La combinaison de modes ou transports multi-modaux sont de plus en plus courants, notamment pour ceux qui utilisent les transports en commun (Cirillo, Cornélis, Hubert, Toin, 2004). L'utilisation des transports en commun nécessite d'être mobile, à la fois pour les atteindre, puis pour aller de ces transports aux différents lieux fréquentés par les individus.

Pour nous prémunir des difficultés de traitement de ces données, en cas de question ouverte sur les mobilités, nous avons opté pour une série de questions fermées se basant sur les réponses à la question 13.

3. Les parcours résidentiels et de vie passés et futurs des individus

Cette entrée par les parcours de vie et les parcours résidentiels des individus constitue le troisième bloc « Parcours de vie » de notre questionnaire. Il comporte 23 questions. Il est essentiel dans la mesure où une de hypothèses fortes liée à l'appréhension du sentiment d'urbanité est celle d'une relativité en fonction des parcours résidentiels des individus, et plus particulièrement en fonction de l'échelle de parcours de vie des individus et de la relativité des situations urbaines rencontrées par les individus au fil de leurs parcours de vie. Nous nous sommes notamment inspirés ici des travaux de Françoise Dureau (1999) ou de Imbert & al. (2014) qui mettent en avant l'importance des pratiques et lieux fréquentés par les individus au moment de l'enquête, tout en prenant en compte leurs espaces de vie passés. Cette dimension à

la fois présente, mais aussi passée et future, a été prise en compte dans la construction des questions de ce troisième bloc. Il s'agit finalement pour nous ici de reconstituer ce que France Guerin-Pace appelle les « patrimoines identitaires géographiques » des individus (2006).

i. La dimension présente du parcours résidentiel

Question 18 : Dans quelle commune habitez-vous actuellement ?

La première question porte ici sur le lieu de résidence actuel des individus. Cette question entraine une série d'autres sur ce lieu. Nous faisons l'hypothèse initiale que le logement actuel des individus occupe une place centrale dans la vie des individus. Le logement n'est pas un bien comme les autres et il possède une polyvalence (Bonvalet, 2005). C'est en effet à la fois un bien de consommation comme les autres mais aussi un bien durable transmissible ; il fait donc partie intégrante du patrimoine des individus. A ce titre, le logement actuel des individus a une valeur symbolique et affective non négligeable (Bonvalet, 2005) qu'il faut prendre en compte ici.

Question 19 : Dans quel type de logement logez-vous ?

Question 20 : Etes-vous actuellement propriétaire ou locataire de votre logement ?

Question 21 : Pour quelles raisons vous êtes-vous installé dans votre lieu de résidence actuel ?

Question 22 : Ce lieu où vous habitez vous semble-t-il urbain ? (sur une échelle de 1 à 5, 1 étant le plus urbain)

Question 23 : Pourquoi le caractérisez-vous ainsi ?

Question 24 : Comment vous sentez-vous par rapport à la commune où vous habitez ?

Cette série de questions porte sur :

- Le type de logement où vivent les individus (appartement, maisons individuelles, mitoyenne etc.)
- La situation des individus vis-à-vis de ce logement (propriétaire, locataire, chez ses parents etc.)
- Les raisons du choix de ce lieu de résidence
- Les représentations des individus à propos de ce lieu, notamment sur la dimension urbaine et ses justifications.

On observe comment cette question des parcours, dans la manière dont elle est amenée ici, est aussi en lien avec la question des représentations individuelles sur ce propre parcours. A partir de ce lieu de résidence actuel, la question de l'attachement des individus à ce lieu était posée

(question 24). Cette thématique de l'attachement des individus aux lieux est développée à la fois dans le champ de la psychologie environnementale (Lewicka, 2010) et de la géographie (Audas, 2011). La manière de traiter cette question de l'attachement est ici inspirée de l'échelle de l'attachement théorisée en psychologie environnementale par Lewicka (2010), reprise et traduite en français pour les besoins de ce questionnaire. Cet attachement est donc envisagé à travers 12 questions et des réponses qui s'organisent selon un gradient allant de 1 (tout à fait) à 5 (pas du tout). Les questions se fondent sur un attachement positif et/ou négatif à la ville de résidence.

On peut reprendre les différentes questions composant cette échelle de Lewicka [125]:

- *Je connais bien cette commune.*
- *Je la défends quand quelqu'un la critique.*
- *Elle me manque quand je n'y suis plus.*
- *Je n'aime pas cette commune.*
- *Je suis fier de cette commune.*
- *C'est une part de moi-même.*
- *Je ne joue aucun rôle dans ce qui s'y passe.*
- *Je veux être informé de ce qui s'y passe.*
- *Je quitte cette commune avec plaisir.*
- *Je ne veux pas bouger de cette commune.*
- *Je suis enraciné ici.*

Là encore cet attachement est à lier à la question des représentations, sur la commune de résidence ici.

ii. Les dimensions passées et futures du parcours résidentiel

Question 25 : Dans quels lieux avez-vous habité depuis votre naissance ? (minimum deux ans de suite)

Cette question est une autre question de base de ce troisième bloc et du questionnaire en général. Elle porte sur les lieux où les individus ont vécu au cours de leur vie (plus de deux ans). A travers cette question (ainsi que celles qui suivent sur les résidences secondaires et les

[125] Lewicka retient 12 items dans ses travaux, l'item « Je me sens en sécurité dans cette ville » a ici été malencontreusement oublié. Le constat de cet oubli a été fait trop tardivement pour que le questionnaire puisse être modifié. Je m'autorise toutefois à utiliser les résultats de cette question malgré cet oubli, alors même que l'on peut imaginer importance de la sécurité dans l'attachement.

expériences dans les villes étrangères lors des 12 derniers mois), il s'agit d'interroger et de chercher à circonscrire les espaces de vie des individus, en ne se limitant pas exclusivement au lieu de résidence actuel mais en prenant en compte l'ensemble du parcours résidentiel et d'autres espaces qui auraient pu marquer les individus au cours de leur vie.

Là aussi, l'ensemble des questions se rapportant à ces différents lieux de vie a été assez difficile à construire. Le choix a été fait de considérer cette question comme une base et de reprendre le code de chaque lieu en colonne pour la suite (comme pour les pratiques de mobilités précédemment). Ainsi, sept questions (dont la question 25) se référaient à ces lieux fréquentés au cours du parcours de vie. La possibilité était laissée aux individus de renseigner 12 lieux différents au cours du parcours de vie selon un tableau comme suit :

Tableau 30 : Modalités de réponse pour la question du parcours résidentiel des individus

	Lieu 1	Lieu 2	Lieu 3	Lieu 4	Lieu 5	Lieu 6	Lieu 7	Lieu 8	Lieu 9	Etc.
Commune										
Date (ex. de 1987 à 1993)										
Département (ex. 75)										
Quartier (si connu)										

Cette question est fondamentale dans notre questionnaire pour aborder le parcours résidentiel et les trajectoires de vie des individus. A la fois pour envisager l'échelle à laquelle ces trajectoires se déroulent, mais aussi la variété des situations urbaines à laquelle les individus ont été confrontés au cours de ces parcours. Nous faisons ici l'hypothèse, avec Authier (2010), que ces trajectoires de vie participent aussi d'une mobilisation de ressources des individus, voire d'une « compétence sociale des individus » (Ortar, 2015). Des ressources et des compétences qui s'inscrivent dans le capital spatial des individus. Mais nous envisageons aussi ces trajectoires de vie comme agissant sur les expériences urbaines des individus (Dureau, 1999, Authier, 2010, Bonvalet, 2005) et donc quelque part sur leurs représentations urbaines.

Question 26 : Pour les différents lieux où vous avez vécu, dans quels types de logement viviez-vous ? (maison, appartement, etc.)

Question 27 : Pour chaque lieu où vous avez vécu, dans quelle situation étiez-vous ? (chez vos parents, locataire, propriétaire etc.)

Question 28 : Parmi les lieux où vous avez habité, lequel se rapproche le plus de votre ville idéale précédemment citée ?

Question 29 : Pour quelle raison ce lieu se rapproche le plus de votre ville idéale ?

Question 30 : Parmi les lieux cités, auquel êtes-vous le plus attaché ?

Question 31 : Pour quelles raisons êtes-vous attaché à ce lieu ?

Après avoir renseigné les lieux fréquentés au cours du parcours de vie (et les durées de fréquentation), il s'agit pour chacun de ces lieux de spécifier :

- Le type de logement,
- La situation résidentielle (propriétaire, locataire etc.),
- Au sein de ces lieux, d'identifier celui qui correspond le plus à la ville idéale pour les individus ainsi que celui auquel les individus étaient le plus attachés (en justifiant à chaque fois).

A nouveau croiser représentation sur un lieu et réalité de l'habiter de ce lieu a du sens dans le cadre de notre approche du sentiment d'urbanité dans la mesure où cela peut révéler des hiatus entre idéalité perçue et réalité habitée vécue.

Question 34 : Envisagez-vous de déménager à un horizon de trois ans ?

Question 35 : Si vous envisagez de déménager ou de changer de logement, pour quelles raisons ?

Ces parcours résidentiels et de vie ne sont pas limités aux aspects passés et hérités. D'où le choix de poser aussi une question sur les parcours de vie futurs des individus à travers une question sur l'éventualité d'un déménagement à court terme (horizon de trois ans) pour les individus, ainsi qu'une question pour expliquer les raisons justifiant la volonté de déménagement. La question du déménagement permet aussi d'appréhender autrement la notion d'attachement, voire d'envisager cette modalité comme une modalité d'attachement (Depeau, 2008).

4. Le capital spatial des individus et les effets de « groupe »

i. Expériences territoriales des individus, résidence secondaire et expérience de l'étranger

Le troisième bloc de questions se termine par une série de questions au croisement des parcours de vie et du capital spatial, en portant notamment sur la question des résidences secondaires ou

familiales fréquentées au cours de l'enfance et/ou actuellement et sur la localisation et la fréquence de ces séjours dans des résidences secondaires.

Question 32 : Fréquentez-vous régulièrement une résidence secondaire familiale ou personnelle ?

Question 33 : Si oui, cette résidence secondaire est-elle ? (à la mer, à la campagne etc.)

Question 36 : Enfant, fréquentiez-vous une résidence secondaire familiale ?

Question 37 : Si oui, où était cette résidence secondaire ? (à la mer, à la campagne, etc.)

Question 38 : A quelle fréquence fréquentiez-vous cette résidence ?

Il s'agit de mesurer les effets de contrastes vécus entre espaces fréquentés (potentiellement urbain et non urbain), qui contribueraient à nuancer le sentiment d'urbanité. Mais la fréquentation régulière, enfant ou adulte, d'une résidence secondaire, au-delà du fait qu'elle puisse être un marqueur patrimonial et social, participe aussi d'un dédoublement plus ou moins fréquent des espaces de vie quotidiens, dédoublement qui permet potentiellement d'acquérir de nouvelles compétences spatiales (Ortar, 1998) et de vivre des contextes géographiques différents.

Question 39 : Avez-vous séjourné dans un pays étranger lors de l'année écoulée (deux nuits de suite minimum) ?

Question 40 : Si oui, dans quelle(s) ville(s) avez-vous séjourné ?

Une autre question assez liée à celle du capital spatial est celle portant sur les villes étrangères fréquentées au cours des 12 derniers mois, indicateur marquant du capital spatial. L'hypothèse est ici que la capacité à être mobile des individus à une échelle internationale, s'inscrit dans le cadre d'une capacité de mobilisation de ressources par les individus (Authier, 2010), et donc du capital spatial des individus.

ii. Qui sont les individus enquêtés ?

Le cinquième et dernier bloc « Vous » de notre questionnaire, s'attache à l'état civil des individus.

Question 45 : Avez-vous des enfants ?

Question 46 : Si oui, quel âge ont-ils ?

Question 47 : Quel est votre niveau de diplôme ?

Question 48 : Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ?

Question 49 : Quelle est votre profession ?

Question 50 : Estimez-vous que c'est une profession qui vous laisse une certaine liberté pour gérer votre temps au quotidien ?

Question 51 : Où travailliez-vous (ou étudiez-vous) ?

Question 52 : Quel âge avez-vous ?

Question 53 : Sexe

Ces questions permettent de prendre en compte des éléments relevant de l'état civil, notamment la question du genre, celle du fait d'avoir des enfants ou pas (ce qui change radicalement votre rapport à l'espace), le niveau de diplôme ou encore l'appartenance à telle ou telle PCS. Il nous semble aussi pertinent de poser une question sur l'âge des individus. Des nombreux travaux ces dernières années mettent en effet en avant la perception différenciée de l'espace en fonction de l'avancée en âge[126]. Et les entretiens réalisés avec des habitants semblent révéler une différence très nette de représentation de la ville au fil de l'avancée en âge.

Cette entrée par le capital spatial permet donc d'appréhender une relativité individuelle mais aussi sociale, partagée entre groupes sociaux, genrés ou générationnels.

Le questionnaire complet est disponible en annexe (Annexe 4). Il est resté en ligne sur la plateforme « Lime Survey » pendant environ 4 mois au cours de l'année 2016.

[126] Par exemple Depeau, 2003, Danic, David, Depeau, 2010, sur les jeunes, Lord, Joerin & Theriault, 2009, Bigo, 2015 notamment sur les personnes âgées.

Conclusion deuxième partie : Une méthodologie mixte et complémentaire

Des choix méthodologiques variés ont été mis en œuvre pour approcher la complexité du concept de sentiment d'urbanité. En miroir de la partie théorique, cette organisation méthodologique mobilise une diversité de disciplines. Celle-ci s'appuie à la fois sur une traditionnelle analyse bibliographique et sur des entretiens « théoriques » complémentaires. La méthode que nous proposons se construit à partir d'entretiens avec des chercheurs puis en deux temps, un temps d'approche qualitative *in-situ* avec des parcours photos commentés, et un temps d'approche plus quantitative et à une échelle plus large avec un questionnaire en ligne.

L'articulation entre ces deux approches, autant que l'articulation de la parole habitante avec la parole des chercheurs, constituent la trame structurale de ce travail.

Les détails descriptifs de ce travail consacré à la méthodologie peuvent paraître exagérés, mais ils sont décrits ici dans le détail de la construction méthodologique pour en saisir la cohérence d'ensemble, et comprendre le rôle des phases préalables mais liées. Cette association de méthodes différentes s'inscrit aussi dans des réflexions actuelles sur le concept de triangulation méthodologique, visant à appréhender un objet de recherche d'au moins deux points de vue différents, souvent un point de vue qualitatif et un point de vue quantitatif (Caillaud, Fick, 2016). Ici notre objectif est en effet de développer ce double point de vue sur le sentiment d'urbanité mais en partant d'une troisième approche, qualitative elle aussi, qui vient étayer et créer du lien entre nos deux approches qualitatives et quantitatives. Le rôle des entretiens chercheurs, dans la proposition de triangulation méthodologique portée dans ce travail, nous semble être un apport de ce travail aux approches interdisciplinaires pour aborder la question des représentations sociales et individuelles.

PARTIE III – UNE RELATIVITE COLLECTIVE, SOCIALE ET INDIVIDUELLE DU SENTIMENT D'URBANITE

Cette troisième partie vise à décrire et interpréter les résultats issus des parcours photos commentés menés à Nantes. Ce niveau d'analyse, décrit dans le chapitre 7, permet d'appréhender la structuration du sentiment d'urbanité *in-situ* des individus. L'idée principale qui y sera développée est que le sentiment d'urbanité se construit chez les individus selon plusieurs niveaux, un niveau collectif, partagé par l'ensemble des individus, un niveau social partagé entre groupes sociaux et un niveau individuel variable selon les individus. Cette partie a pour but de saisir ces différents niveaux de structuration et de faire émerger des paradoxes et des contradictions à l'œuvre entre le discours des individus, leurs représentations et leurs pratiques.

Cette partie sera développée en trois temps. Le chapitre 7 explicite la démarche d'analyse et nos objectifs et les deux chapitres suivants se concentrent sur les résultats des parcours photos commentés. Le chapitre 8 porte sur les résultats croisant l'analyse de photos et de discours et le chapitre 9 se focalise plus spécifiquement sur les discours produits par les individus (notamment les discours récoltés dans les questionnaires passés en fin de parcours).

Chapitre 7 : Méthode d'analyse des parcours photographiques commentés

Il a été montré, dans le Chapitre 3, que le sentiment d'urbanité était intrinsèquement relatif aux individus et à leur trajectoire de vie. L'objectif de ce chapitre7 est d'exposer la méthode d'analyse utilisée pour aborder cette relativité.

Il s'agit, dans ce chapitre 7, de décrire à la fois la base de données recueillies lors des parcours commentés, de dresser un premier bilan critique de cette phase de recueil de données, ainsi que d'expliquer les méthodes d'analyse choisies. Ce chapitre est pensé comme un temps de présentation factuelle mais aussi méthodologique. Ce caractère factuel ne doit pas pour autant faire perdre de vue la dimension analytique, nuancée et critique, nécessaire à l'utilisation d'une telle somme de données.

Après avoir présenté les individus composant l'échantillon d'enquêtés, un temps sera consacré aux cadres d'analyses qui guideront le traitement des résultats issus des parcours photos commentés.

I. Interroger des Nantais en situation

L'objectif principal de ces parcours photos commentés est d'interroger les représentations urbaines individuelles *in-situ*. Si un échantillon idéal avait été envisagé dans le chapitre 5, les conditions concrètes de prises de contact avec les habitants ont nécessité quelques adaptations quant à l'échantillon de public concerné par ces parcours. De même la durée de passation, plus longue qu'envisagée, a engendré quelques biais qu'il faut préciser et discuter. Ce premier temps vise à clarifier ces adaptations indispensables à la réalité du terrain.

1. Composition de l'échantillon

i. Représentativité générationnelle

Une série de 52 parcours photos commentés a été réalisée, donnant lieu au recueil d'un échantillon de 690 photos et autant de justifications de prise de photos. L'échantillon est composé selon des principes généraux détaillés dans le chapitre 5, avec quelques adaptations par rapport à la réflexion initiale et à l'échantillon idéal de 60 individus envisagé précédemment. Ces adaptations ont notamment été dictées par la difficulté d'accéder à l'ensemble des populations initialement envisagées, plus particulièrement au public adolescent. Au final, l'échantillon est le suivant :

Tableau 31 : Echantillon de personnes enquêtées dans le cadre des parcours commentés

	Centre-Ville		Péricentre Proche		Péricentre Lointain		Total
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	
Adolescents	0	1	2	0	3	1	7
Jeunes	4	1	3	1	2	0	11
Population Active	1	2	4	4	5	1	17
Retraités	3	0	5	1	8	0	17
Total	8	4	14	6	18	2	52

Dans le tableau ci-dessus, les hommes et les femmes sont distingués. On constate un décalage entre les effectifs de ces deux groupes (12 pour 40). Le déséquilibre est notable dans deux catégories : la population des retraités (16 femmes sur les 17 retraités) et la population des jeunes (9 femmes sur les 11 jeunes). La forte présence de femmes retraitées peut s'expliquer par les personnes intermédiaires qui ont été sollicitées pour accéder à cette tranche d'âge. En effet, que ce soit pour les centres socioculturels (celui de la Pilotière dans le péricentre lointain), ou pour les associations (l'Amicale Laïque Sully et son groupe de lecteurs pour le péricentre proche ou l'Office des Retraités et Personnes Agées de Nantes, Orpan), les structures destinées aux personnes retraités sont essentiellement fréquentées par des femmes et les hommes y sont peu nombreux. Les hommes âgés rencontrés se sont montrés assez réticents à participer à l'enquête, alors que le contact avec les femmes a été plus facile. Pour la population étudiante, les différentes personnes relais sollicitées sont issues de secteurs concernés par ce déséquilibre

homme/femme, que ce soit pour les classes préparatoires littéraires (ici celle du lycée Gabriel Guist'Hau), pour le département de Psychologie de l'université de Nantes, ou encore le conservatoire et le monde de l'animation jeunesse à Nantes[127].

Une autre difficulté a concerné le public adolescent, assez difficile à rencontrer via les structures qui ont été sollicitées (association, centre socioculturel, etc.). Les quelques associations contactées en vue d'accéder à cette catégorie précise (cercle Léo Lagrange par exemple) se sont avérées débordées par les sollicitations et n'ont malheureusement pas pu répondre favorablement à nos demandes[128]. Le relai principal était donc représenté par des lycées, via des CPE surtout, même si les différents niveaux hiérarchiques dans les établissements scolaires ont rendu ces approches plus compliquées et souvent moins directes que dans d'autres types de structures. Cependant, au fil de notre enquête, on observe que les catégories « adolescent » et « jeune » ont des points communs en termes de pratiques de la ville. En effet, les adolescents sont ici tous lycéens, ont plus de 16 ans, et ont des pratiques déjà autonomes de la ville, et finalement pas très différentes des jeunes étudiants de classe préparatoire littéraire dont certains vivent encore chez leurs parents ou en internat. Dans la suite de l'enquête, le groupe « jeune » comprendra à la fois les étudiants et les quelques lycéens qui ont fait les parcours (trop peu nombreux et pas assez spécifiques par rapport aux étudiants pour constituer un groupe analytique).

Les catégories socio-professionnelles des individus sont plus variées qu'attendues. En passant par le relais des associations, certaines catégories fréquentant traditionnellement ces associations auraient pu être surreprésentées (fonctionnaires notamment), ce qui n'est finalement pas le cas ici. Cependant, on constate une bonne part de professions rattachées classiquement à une large classe moyenne (infirmiers, enseignants dans le primaire, ingénieurs, etc.[129]).

ii. Représentativité géographique

En ce qui concerne les zones géographiques d'habitation des enquêtés, on constate un certain déséquilibre entre centre-ville (12 enquêtés) d'une part, et péricentre proche et péricentre lointain d'autre part (avec 20 enquêtés chacun). Ce déséquilibre peut s'expliquer de différentes

[127] Sollicités notamment via Mary Guillard, étudiante en Master 1 de psychologie et animatrice jeunesse dans un centre aéré au moment de l'enquête, qui a accompagné les parcours en tant que stagiaire pendant notre enquête à Nantes.

[128] Ce qui est particulièrement regrettable pour le cas des jeunes du quartier « sensible » de Bottière, qui auraient pu constituer une catégorie pertinente.

[129] Pour les débats et controverses sur les classes moyennes voir Damon, 2012.

manières : tout d'abord, par le découpage du centre-ville proposé, plus particulièrement dans sa délimitation vers l'est, où le centre-ville est considéré de manière restreinte comme l'hyper-centre historique de Nantes. De plus, les structures associatives sollicitées sont assez peu présentes dans l'espace hyper-central (un seul centre socioculturel en centre-ville, lui-même déjà assez excentré par rapport à l'hyper-centre). Ainsi, si l'Orpan se situe en centre-ville, sur les 8 personnes contactées par ce biais, seule une vivait dans le centre-ville. Une autre hypothèse explicative peut être la surreprésentation, dans le centre-ville de Nantes, de populations plus aisées (notamment pour les catégories « personnes actives » et « retraitées ») fréquentant peu les centres socio-culturels et associations contactés. Si Nantes a pendant longtemps eu comme caractéristique un habitat ouvrier et populaire de centre-ville, le processus de métropolisation et de gentrification a, comme dans beaucoup d'autres métropoles françaises, tendance à provoquer un exil de ces populations « populaires » vers le péricentre lointain (Masson et al, 2013).

2. Gestion de la temporalité des parcours

Les parcours ont été réalisés en 2015, sur une période de 8 mois, ce qui ne va pas sans poser un certain nombre de problèmes en termes de condition de passation.

i. Variabilité saisonnière

Les parcours photos commentés ont été réalisés entre le mois d'avril et le mois de novembre 2015. L'essentiel des passations ont été effectuées entre les mois de mai et de juillet 2015 pour les populations de plus de 18 ans, et les mois d'octobre et de novembre 2015 pour la population lycéenne. Cette population lycéenne contactée par l'intermédiaire de lycées et de CPE, exigeait d'attendre la rentrée scolaire et de considérer la coupure des vacances d'été. Cet étalement dans le temps, sur près de huit mois, n'est pas sans poser certaines difficultés. En effet, la temporalité des parcours est aussi à envisager d'un point de vue critique, car elle peut avoir un effet réel sur le cours des parcours, en termes de saisonnalité et donc de conditions climatiques (Carpiano, 2009).

Les ambiances urbaines du printemps, de l'été et de l'automne sont assez différentes, surtout dans une ville étendue et touristique. La période estivale, par exemple, est marquée par le Voyage à Nantes lors duquel la ville est envahie d'œuvres d'art contemporaines parfois monumentales. Par chance, les conditions météorologiques ont été assez clémentes, voire même

très bonnes, pour une très grande majorité de parcours[130]. Néanmoins, les différentes saisonnalités induisent de grandes variabilités en termes d'ambiances, de paysages, qu'il s'agisse de la floraison des jardins au printemps, ou des évènements spécifiques. Les parcours, et notamment le second tronçon, ont aussi été impactés par l'incendie de la toiture de la basilique St Donatien le 15 juin 2015 qui a profondément marqué les nantais.

ii. Variabilité quotidienne

Une autre source de variabilité, non négligeable, porte sur les jours où les parcours ont été réalisés. En effet, faire un parcours un mardi matin ou un samedi après-midi est très différent en termes de présence de population dans l'espace public. Là aussi, une adaptation à cette contrainte a été nécessaire en effectuant la très grande majorité des parcours le mercredi ou le samedi, soit des jours où la présence de personnes dans l'espace public peut être assez comparable. Pour la période des vacances d'été, des parcours ont été faits le vendredi après-midi, dans la mesure où la fréquentation des espaces publics est moins soumise au rythme habituel de la ville et notamment au rythme scolaire qui impacte fortement les espaces urbains. La durée des parcours est très variable en fonction du nombre de photos prises, du nombre de changements d'ambiances relevés, mais aussi d'autres éléments contextuels (météo clémente, âge et habitude de la marche des individus interrogés, etc.). Ainsi, le temps de parcours pour le tronçon 1 varie de 20 à 50 minutes, pour le tronçon 2 de 22 à 37 minutes, pour le tronçon 3 de 21 à 39 minutes et pour le temps total de 64 à 121 minutes. Ces différences méritent d'être intégrées à l'analyse de ces parcours[131]. Pour autant, le temps moyen pour chaque tronçon parcouru est finalement assez équivalent : 31 minutes pour le premier tronçon, 29 minutes pour le second, et 30 minutes pour le troisième tronçon, soit un temps moyen total de 90 minutes pour l'ensemble des parcours[132].

[130] Seuls 4 parcours sur 52 ont été réalisés sous la pluie, et 3 par temps couvert, ce qui donne 45 parcours réalisés par beau temps.
[131] On y reviendra en détail dans le chapitre suivant.
[132] A ces temps, il faut ajouter les quelques minutes de transition à pied entre le premier et le deuxième tronçon et à pied et en bus entre le deuxième et le troisième tronçon. Ces deux temps de transition sont considérés comme étant hors parcours, du fait que les individus ne peuvent pas prendre de photos sur ces temps de transition

II. La multi dimensionnalité du sentiment d'urbanité

Il s'agit dans cette seconde partie de présenter notre cadre d'analyse et la construction de celui-ci, ainsi que la méthode d'analyse retenue pour ces parcours photos commentés.

1. Construction du cadre d'analyse

i. Retour réflexif sur le sentiment d'urbanité

Nos hypothèses de départ sont issues de la définition du sentiment d'urbanité formulée dans le Chapitre 3. Le sentiment d'urbanité est défini comme relatif et évolutif dans le temps en fonction du parcours de vie, des pratiques, des représentations individuelles de la ville et du capital spatial des individus. La construction de nos hypothèses d'analyse se base à la fois sur une première phase de réflexion qui fait directement suite aux parcours et sur un retour réflexif sur la littérature[133]. Ce premier temps réflexif, mené à la fin de l'été 2015, a permis de mettre en avant différents éléments saillants issus des enquêtes selon deux orientations : une première extraite des hypothèses générales sur la relativité du sentiment d'urbanité en fonction de quatre dimensions formulées préalablement[134] et une seconde issue de constats faits lors des parcours portant sur des manières d'appréhender la ville différentes en fonction des générations. Les personnes à la retraite semblent plus attachées aux formes architecturales et à l'histoire de la ville que les personnes plus jeunes, qui elles sont plus sensibles à des aspects fonctionnels.
On observe également une vision assez partagée de certaines caractéristiques qui participent à la définition de la ville aujourd'hui. Par exemple, la présence de la nature en ville ou l'importance des transports, éléments fondamentaux de l'aménagement des villes, semblent partagées par les populations, quelle que soit leur catégorie d'âge ou de lieu de résidence. Le poids du parcours de vie individuel dans la représentation de la ville (qui constitue une de nos hypothèses initiales), semble aussi avoir un rôle dans les parcours réalisés. Cette hypothèse avait été soulevée comme composante de la définition du sentiment d'urbanité et semble être vérifiée ici par des références directes à des évènements de la vie passée, que ce soit par l'intermédiaire de souvenirs vécus de manière directe ou par l'évocation de lieux marquants dans le parcours de vie des individus. Enfin, le rôle des évènements, de l'inattendu, semblent

[133] Ces premières observations et remarques naissent de réflexions menées au moment du rendu du rapport de stage de Mary Guillard. Elle devait fournir, dans le cadre de ce rapport, un retour critique sur son stage et livrer quelques embryons d'analyse.
[134] Voir le chapitre 5 – Partie I – B – 1.3

aussi contribuer à la réaction des personnes interrogées et être liés à une certaine idée de la ville. On entend ici le terme « d'évènement » dans le sens défini par Henri Lefebvre (1970), soit comme une occurrence inattendue dans la ville et qui serait constitutive de celle-ci.

Ces hypothèses et ces premières ébauches d'analyse concernent des niveaux à la fois individuels et collectifs de rapport à la ville.

A partir de ces premiers constats, plusieurs hypothèses ont été formulées, inspirées donc de la définition qui a pu être précédemment établie du sentiment d'urbanité, des premières observations issues des parcours commentés, mais aussi de certains résultats de travaux en psychologie sociale et environnementale qui relèvent différents niveaux dans la construction des représentations collectives de la ville[135].

Ainsi, Raymond, Brown et Weber (2010, p.423) notent que la question de l'attachement au lieu est variable à la fois en fonction du contexte personnel mais aussi du contexte de la communauté (*community context* qui en anglais renvoie souvent à la notion de quartier). Soit deux niveaux de construction de cet attachement, à considérer de manière complémentaire et qui peuvent être rapportés en terme de structuration, au sentiment d'urbanité, si l'on considère sa dimension affective. Trentelman (2009, cité dans Raymond, Brown, Weber, 2010, p.422) insiste sur l'importance des sphères socio-culturelles et « morphologiques » dans lesquelles vivent les individus au cours de leur vie, soit là encore deux niveaux de structuration, l'un au sens d'environnement socio-culturel et l'autre au sens d'environnement morphologique résidentiel. Dorothée Marchand (2001, 2005) « *soulève la question double de l'existence d'une représentation collective de la cité : d'une part un archétype propre à une société et partagé par l'ensemble de ses membres, et d'autre part l'existence de représentations sociales d'une ville en particulier, représentations qui varient en fonction des groupes locaux (définis par leurs lieux de résidence*) » (Marchand, Weiss, 2006, p.25). Ce qui aboutit à la construction d'un modèle de référence de la ville, d'un archétype de la cité partagée, intériorisée, activée quand l'individu évolue dans un contexte urbain. En géographie, les travaux de Guy Di Méo sur l'identité spatiale précisent que l'identité des individus relève à la fois d'une part personnelle, d'une part sociale et d'une part collective (2002).

[135] Voir Partie I – Chapitre 3 – I-A et I-B

BISSON, Brieuc. Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du sentiment d'urbanité - 2019

ii. Structuration du sentiment d'urbanité en trois niveaux

L'objectif est donc ici précisément de parvenir à faire émerger différents niveaux de structuration du sentiment d'urbanité, et, en distinguant un niveau collectif et partagé par tous, de définir un modèle de référence partagé de manière collective par les individus. L'ambition est donc de saisir ce modèle de référence, en dépassant l'approche par les lieux de résidence et les parcours résidentiels des individus, et en s'appuyant aussi sur les rapports cognitifs à la ville.
Il est pertinent de distinguer *a priori* deux niveaux dans le contexte de la communauté pensé par Raymond, Brown et Weber (2010) :
- un niveau collectif (au sens « large » du terme), signifiant par tous.
- un niveau partagé, associé aux groupes d'appartenances.

Cette division d'un niveau partagé par les individus en deux niveaux, un niveau partagé par tous, que nous appellerons collectif, et un niveau partagé entre groupes sociaux, que nous appellerons social, est au cœur du présent travail et constitue un apport nouveau dans la manière de penser le rapport des individus à la ville.
A ces deux niveaux s'ajouterait un niveau individuel, que l'on retrouve classiquement dans la littérature[136], et conduirait aux trois niveaux de structuration du sentiment d'urbanité suivants :

- *Un premier niveau de sentiment d'urbanité collectif, et partagé* : Ce niveau partagé par le plus grand nombre serait largement influencé par les formes urbaines actuelles, l'urbanisme durable et la manière de penser des aménageurs. Ce niveau collectif ressort à travers l'évocation de certains espaces « phares » des différents tronçons, notamment les espaces qui constituent *a priori* le cœur de chacun de ces tronçons et qu'on retrouvait déjà dans les discours des chercheurs (une place marquée par la monumentalité et les berges de fleuve réaménagées pour le tronçon 1, une rue commerçante pour le tronçon 2 et un pôle d'échange pour le tronçon 3). Il s'agit ici d'un niveau collectif partagé par tous (ou presque), sans distinction sociale, catégorielle ou générationnelle. On serait face à ce modèle de référence de la ville, un « *archétype »* partagé de la cité, cité par Dorothée Marchand, et également identifié par Jacques Lévy (2013, p.109).
- *Un second niveau de sentiment d'urbanité social, et plus différencié selon des groupes (générationnels ou sociaux)* : Les manières de voir la ville seraient encore

[136] Voir chapitre 3.

collectives, mais au sein de groupes de pairs restreints ayant des caractéristiques communes (du point de vue générationnel, social ou résidentiel).

- *Un troisième niveau de sentiment d'urbanité individuel, et variable :* Ce troisième niveau serait variable en fonction des expériences vécues in-situ et des perceptions des individus (Levy, 2013, p.109). Il s'agit de la façon dont les individus réagissent à un environnement urbain et aux évènements qui peuvent y survenir. C'est tout ce qui est inattendu dans la ville, ce qui surprend. Une surprise peut-être alors vue comme un élément constitutif de la ville mais que tous ne ressentiraient pas de la même manière selon leur sensibilité, leurs expériences passées et pratiques personnelles. Ce niveau serait directement lié à un rapport individuel soit directement affectif (par exemple lié à un épisode précis du parcours de vie *associé* à un espace visité lors des parcours commentés), soit indirectement affectif (espace renvoyant indirectement à une expérience vécue sur un espace *ressemblant* à un espace visité lors des parcours commentés). Il peut être intéressant de questionner ce niveau à partir des formes de variabilité (en fonction de critères à définir comme l'âge, l'appartenance sociale ou les parcours résidentiels) des réactions individuelles.

Dans cette logique, les descriptions liées aux prises de clichés photographiques lors des parcours photos commentés sont envisagées comme des éléments de représentations sociocognitives constitutives de dimensions collectives, sociales ou individuelles. Ces différents niveaux dans la construction du sentiment d'urbanité contribueraient à l'idée d'un processus structuré en « strates » et relevant de dimensions sociale (au sens de collectif, d'inhérent à la société dans laquelle les individus vivent), et individuelle (au sens du subjectif et du sensible). Ces dimensions structurantes peuvent aussi permettre d'envisager le sentiment d'urbanité comme un état relatif, évolutif dans le temps. Cette idée d'un sentiment évolutif dans le temps est centrale dans la mesure où ce qui fait la ville ne serait pas identique selon les périodes de la vie (adolescent, un jeune couple avec enfant ou une personne retraitée), ni selon les contextes historiques et idéologiques[137].

iii. Influence des échelles spatiales connues par les individus

Une autre hypothèse, formulée initialement sur la base de travaux d'équipes (Depeau, 2008 ; Depeau & al. 2014 dans le cadre de programmes collectifs PUCA et ATIP), et étayée à partir de tendances de résultats d'entretiens exploratoires avec des habitants à l'automne 2014, pose

[137] Comme vu dans le chapitre 1.

le lien entre l'échelle des parcours résidentiels et le développement d'une vision positive ou négative de la ville, et donc une certaine forme d'urbanophilie ou d'urbanophobie (Felonneau, 2004, 2007). Cette hypothèse suggère l'existence d'un lien entre l'étendue et la forme des parcours résidentiels des personnes et la vision orientée de la ville. Autrement dit, plus les parcours résidentiels sont construits à échelles spatiales larges (nationale ou internationale) et plus les représentations de la ville sont dominées par l'urbanophilie, alors que les personnes ayant vécu à des échelles de parcours résidentiel plus limitées (à l'échelle de la métropole ou du département) auraient une représentation urbaine plus marquée par l'urbanophobie. Cette hypothèse complète une autre plus classique, sur les variétés de situations urbaines rencontrées par les individus lors de leur parcours résidentiel qui influencerait une vision plutôt positive de la ville. Il s'agit ici d'adjoindre une dimension affective au sentiment d'urbanité pour compléter le processus et donner un sens au parcours résidentiel. En d'autres termes, plus les individus auraient connu de lieux différents et éloignés les uns des autres au cours de leur vie, plus ils auraient tendance à avoir une représentation positive de la ville et un attachement pour celle-ci. Toutefois, l'hypothèse est avancée, notamment suite aux entretiens exploratoires avec les habitants, que ce qui serait primordial, c'est d'avoir vécu dans des contextes géographico-culturels différents à l'échelle nationale voire internationale plus que d'avoir vécu à la fois dans le périurbain, la banlieue et un centre-ville de grande ville au sein d'un même ensemble géographique. Avoir vécu dans trois situations urbaines différentes au sein du même département aurait moins de poids sur le sentiment d'urbanité que d'avoir vécu dans des centres villes de villes du nord de la France, du sud de la France, voire de centre-ville de pays étrangers. Cette hypothèse justifie un traitement de la question des parcours résidentiels grâce aux questionnaires diffusés en appoint des parcours photos commentés. Ils sont alors traités à la fois en termes d'échelles et de variétés des situations rencontrées au cours de ces parcours.

2. Analyse des parcours photos commentés en trois temps

Les analyses consistent en un traitement qualitatif de contenu des discours complété de la méthode associative afin de constituer des catégories facilitant la lecture de nos résultats. Cette méthode est inspirée de l'analyse des représentations sociales issues de la psychologie sociale (Vergès, 1992) et reprise en psychologie environnementale (Depeau, 2003 ; Guillou, 2004). Elle permet de pondérer les résultats en fonction de l'importance accordée à certains éléments dans le discours par rapport à d'autres. Elle assimile alors les éléments de discours à des formes

de représentations sociales au sens large. Cette méthode est notamment une source d'inspiration complémentaire pour les questions qui peuvent appeler des réponses hiérarchisées.

La difficulté pour l'analyse réside avant tout dans la quantité et la diversité de données recueillies : des photos, le discours associé sur les photos et le discours sur les ambiances. On dispose d'un échantillon de 690 photos recueillies, autant de justifications de photos et de 195 changements d'ambiance relevés[138]. Si l'on s'attache uniquement à la question des photos et du discours associé, il semble pertinent de traiter les données en fonction de leur nature avant de faire le lien entre elles. Ainsi, le plan d'analyse retenu distingue d'une part les photos (A-Analyse des photos), d'autre part, les photos en lien avec le discours (B-Analyse du discours et des photos) et enfin le discours, uniquement produit lors des parcours, mais aussi recueilli dans les questionnaires en appoint (C-Analyse des discours).

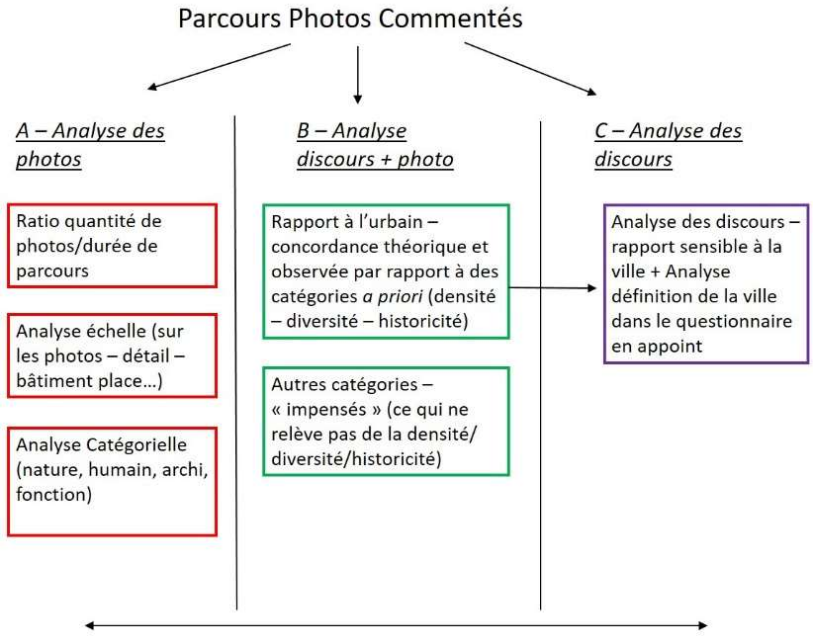


Figure 11 : Schéma directeur d'analyse des données des parcours photos commentés

i. Analyse des photos

Les éléments d'analyse des photos se basent à la fois sur une approche quantitative, nombre de photos prises par tronçons et sur l'ensemble des parcours, et sur une approche qualitative, échelle de prise de vue des photos et thématiques dominantes.

[138] La consigne sur les changements d'ambiance a souvent été totalement oubliée par les individus, alors qu'elle a été très suivie par d'autres, ce qui rend une analyse de ces données relativement illusoire.

L'analyse est d'abord focalisée sur un premier niveau lié au type de prise de vue, à savoir si elle était focalisée sur :

- Un détail :

  Exemples de photos à l'échelle du détail



Hbt 28, Photo 2 du tronçon 2 : un mur du lycée Livet, rue de l'amiral Ronarc'h



Hbt 32, Photo 2 du tronçon 3 : un figuier rue de Nancy

- Un bâtiment ou un objet :

  Exemple de photo à l'échelle d'un bâtiment ou d'un objet



Figure 12 : Hbt 48, Photo 3 du T1 : la cathédrale

- Un niveau d'ensemble rassemblant plusieurs bâtiments ou plusieurs objets :

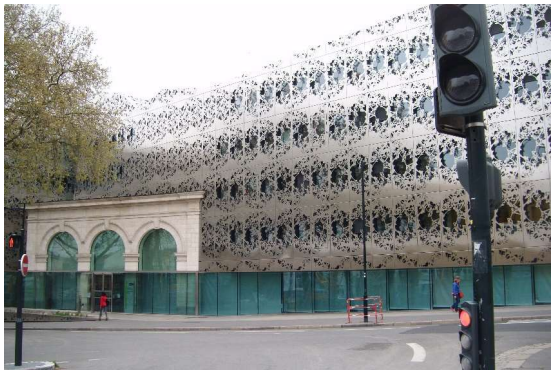
  Exemple de photo à l'échelle d'un ensemble



Figure 13 : Hbt 38, Photo 1 du T2 : la rue du Maréchal Joffre

Une analyse des thématiques présentes dans les photos a aussi été réalisée, indépendamment du discours associé à la photo. Pour cela, cinq catégories générales de situations urbaines prises en photo sont considérées :

- *Des éléments et situations urbaines liés à l'architecture, aux formes urbaines ou à l'architecture*. Il peut s'agir ici d'un élément de détail architectural ou d'un monument (cathédrale, basilique St Donatien, statue de Jeanne d'Arc,…), ou d'autres éléments architecturaux spectaculaires (barres d'immeubles et tours de Pin Sec,…). On retrouve aussi ici des éléments liés aux formes urbaines de manière plus générale (lotissement, ensemble d'immeubles,…). Cette catégorie sera résumée dans le texte par le terme « Morphologie ».



Hbt 3, Photo 3 du T1 : l'immeuble du Conseil Général, rue Sully



Hbt 10, Photo 8 du T2 : la statue de Jeanne d'Arc place des Enfants Nantais

- *Des éléments essentiellement liés aux transports et aux mobilités (bus, vélo, tram, etc.).* Il peut s'agir directement d'un moyen de transport pris en photo, comme un bus, une voiture ou un tramway, mais aussi d'une signalisation se rapportant à la mobilité. Cette catégorie sera résumée dans le texte par le terme « Mobilités ».



Hbt 14, Photo 3 du T2 : un panneau vélo rue Desaix



Hbt 49, Photo 3 du T1 : le tram à la station St Mihiel sur les bords de l'Erdre

- *Des éléments essentiellement liés à la nature (parc, arbres, végétations, rivières).* Dans cette catégorie on retrouve à la fois des photos de parcs urbains mais aussi de présence plus discrète de la nature en ville, comme un petit jardin particulier, ou un arbre le long d'une rue. Cette catégorie sera résumée dans le texte par le terme « Nature ».



Hbt 14, Photo 5 du T1 : le parc de l'ile Versailles



Hbt 14, Photo 4 du T2 : un arbre taillé en carré, place des Enfants Nantais

- *Des éléments essentiellement liés à des fonctions diverses (commerces, fonction résidentielle, fonction de détente, etc.)*. Il peut ici s'agir d'une devanture de magasin, d'un bar ou d'un espace dédié à la fonction de loisirs (salle polyvalente par exemple), etc. Cette catégorie sera résumée dans le texte par le terme « Services ».



Hbt 3, Photo 1 du T3 : La salle municipale du Radar Pin-Sec



Hbt 22, Photo 2 du T2 : des bars et leurs terrasses rue du Maréchal Joffre

- *Des éléments se référant à des situations urbaines ou des objets ou individus inattendus dans la ville*. Cette notion d'inattendu est envisagée ici comme renvoyant à une des caractéristiques de la ville, cette capacité à créer des évènements non attendus née de combinaison spontanée d'interactions (Lefebvre, 1970). Cela peut être par exemple, un graffiti, une poubelle pleine suite à la Fête de la Musique, une couronne de fleurs sous la statue de Jeanne d'Arc suite à une manifestation identitaire du 1er mai, etc. Cette catégorie sera résumée dans le texte par le terme « Inattendu ».



Hbt 19, Photo du T2 : un SDF sur un banc rue Bonnefoy



Hbt 1 Photo 6 du T3 : une fresque rue Urbain le Verrier

ii. Construction d'une grille d'analyse *a priori* pour les discours en lien avec les photos

Il s'agit ici d'analyser le rapport à l'urbain et les concordances théoriques et empiriques entre une urbanité *a priori* et les faits observés dans les parcours. Cette analyse se base sur un tableau où il était nécessaire de dégager des dimensions fondamentales de l'urbanité (*a priori*), selon les critères suivants :

- des critères de densité et de diversité fonctionnelle, sociale et morphologique, selon les indicateurs classiques de l'urbanité énoncés par Lévy et Lussault (1997, 2003).
- des critères d'historicité.
- des indicateurs cités dans les entretiens avec les chercheurs réalisés préalablement (notamment sur la question des interactions).

A partir de ces critères *a priori,* les exemples et situations urbaines concrètes y répondant au sein de chacun de nos tronçons ont été recensés.

Ce qui conduit à une série d'éléments (bâtiments et situations urbaines remarquables, etc.) possiblement attendus comme marqueurs d'urbanité et donc comme représentatifs de ce qu'est la ville d'un point de vue théorique (définition première de l'urbanité, Brunet, 1992), et ce pour chaque tronçon. Il s'agit ensuite de confronter les séries photos et les discours de chaque habitant par tronçon avec cette série d'éléments attendus dans la grille.

Un codage binaire (0 ou 1) classique a été retenu : 1 correspond à la présence l'élément attendu et 0 renvoie à l'absence l'élément attendu à la fois dans la photo et dans le discours produit sur la photo. Le principe de base du codage est donc que les éléments de photographie et du discours qui obtiennent la note de 1 s'inscrivent dans le premier niveau de sentiment d'urbanité, *a priori* attendu et en partie partagé par le collectif.

Le tableau ainsi obtenu permet aussi de différencier des catégories sociales ou des catégories d'âge, en faisant ressortir des sous-catégories théoriques du tableau ; par exemple, une attention accordée à la diversité morphologique ou à l'historicité différenciée selon l'âge, contribue à distinguer des groupes. Ce qui permet d'obtenir un second niveau de structuration du sentiment d'urbanité en termes de groupes sociaux.

Cette grille d'analyse *a priori* a été divisée en trois grandes catégories (voir tableaux 32, 33 et 34) :

- Densité (intégrant trois sous-catégories : densité morphologique, sociale et fonctionnelle)
- Diversité (intégrant trois sous-catégories : diversité morphologique, sociale et fonctionnelle)
- Historicité (intégrant historicité du bâti et temporalité spécifique dans la ville)

Tableau 32 : Grille des éléments attendus d'une urbanité *a priori* pour le Tronçon 1

Densité							
Morphologique		Sociale			Fonctionnelle		
Forte densité du bâti dans le centre ancien	Espace plus aéré au bord de l'Erdre	Densité de personnes importante dans les espaces centraux	Espaces centraux moins fréquentés	Espaces de bords de rivières fréquentés	Densité de commerces dans le centre ancien	Densité de circulation piétonne	Densité de flux de véhicules

Diversité							
Morphologique							
Place de la cathédrale	Tour de Bretagne	Place secondaire (préfecture, parkings)	Travaux au niveau du quai Sully	Quais (bord de l'Erdre)	Pont St Mihiel	Mélange ancien/récent (nouvel immeuble du Conseil général)	Présence de nature (parc de l'ile Versailles)

Diversité						
Sociale		Fonctionnelle				
Espaces avec des personnes en mouvement et en pause	Diversité de populations (notamment au niveau générationnel)	Espaces de pause	Espaces administratifs (préfecture - département)	Espaces dédiés mobilité (couloir de bus - piste cyclable - rondpoint - tram - parking etc.)	Présence de modes de transport (vélo, piétons, bus, trams, voitures, bateaux)	Commerces

Historicité			
Historicité et temporalité dans la ville			
Centre ancien (monuments - bâtiments marquants)	Quais de l'Erdre récemment réaménagés mais marqueurs d'identité	Evènements (Folles Journées, Voyage à Nantes, fête foraine)	Jardin japonais de l'ile Versailles

Tableau 33 : Grille des éléments attendus d'une urbanité *a priori* pour le Tronçon 2

Densité							
Morphologique		Sociale			Fonctionnelle		
Immeubles anciens denses	Maisons individuelles anciennes denses	Densité importante dans une rue commerçante, rue Joffre	Densité plus faible dans des rues résidentielles	Places comme pôle de concentration potentielle	Commerces nombreux (rue Joffre, bar Le Brocéliande rue Bonnefoy)	Densité circulation forte dans la rue Joffre	Densité de circulation plus faible ensuite dans des rues peu passantes

Diversité				
Morphologique				
Rue commerçante densément bâtie	Petits collectifs (ancien et récent)	Habitat individuel – maisons individuelles de ville	Nature en ville – jardins, arbres à des carrefours	Place avec une église et une statue

Diversité						
Sociale		Fonctionnelle				
Espace très fréquenté par population variée (rue Joffre)	Espaces fréquentés par les résidents surtout (rues résidentielles, bar de quartier)	Rue avec des commerces, des lieux de travail, mouvement vie	Equipements (lycée Livet, clinique Brétéché etc.)	Rues passantes (au niveau circulation)	Rues calmes	Place calme – place des Enfants Nantais

Historicité					
Historicité et temporalité dans la ville					
Faubourg ancien avec ambiance spécifique – rue Joffre début de la rue Bonnefoy	Immeubles collectifs anciens	Maisons individuelles XIXe	Immeubles plus récents (années 60, 70, 80, 90, 2000)	Evènements (folles journées, voyage à Nantes, fête foraine, incendie église St Donatien)	Eglise St Donatien, statue Jeanne d'Arc

Tableau 34 : Grille des éléments attendus d'une urbanité *a priori* pour le Tronçon 3

Densité						
Morphologique				Sociale		
Densité faible du bâti, pavillonnaire	Barres d'immeubles	Petits collectifs d'immeubles et pavillons mêlés	Espace aéré du pôle d'échange Haluchère	Densité faible dans espace résidentielle	Plus de monde en bas des barres et tours	Du monde sur le pôle d'échange

Densité		
Fonctionnelle		
Pôle commercial Lidl (et commerces autour)	Fonction résidentielle dominante	Pôle d'échange densité flux

Diversité								
Morphologique						Sociale		
Grands boulevards passants – boulevard Jules Verne	Rues avec des maisons individuelles	Grands immeubles	Nature en ville, espaces de verdure	Friche Haluchère (site de l'ancienne gare)	Espaces pôle d'échange (plus usines)	Zone résidentielle assez peu variée au niveau social - plus au niveau générationnel	Espace homogène au niveau social des grands ensembles	Diversité de monde (au niveau du pôle d'échange)

Diversité			
Fonctionnelle			
Espaces dévolus à des activités commerciales, petit centre commercial sur le boulevard Jules Verne	Equipements collectifs (salle municipale Pin Sec, centre socio culturel La Pilotière, clinique Jules Verne)	Espaces résidentiels	Espaces dévolus aux mobilités – pôle d'échange de Haluchère

Historicité			
Historicité et temporalité dans la ville			
Pavillons des années 50 60 70	Grands ensembles des années 70	Pavillonnaires ou petits collectifs des années 80, 90, 2000	Espaces plus récents pôle d'échange, années 2010

iii. Analyse des discours libres

Dans les photos et les discours associés, on peut aussi retrouver des éléments qui n'entrent pas dans les cases, très théoriques et pensées *a priori*, de ces tableaux de base. Par exemple, pour le premier tronçon, une bouteille en verre cassée par terre sur un trottoir ne s'inscrit dans aucune case ici. Tous ces éléments sont donc incorporés à un second tableau qui permet de commencer à réfléchir au niveau individuel de structuration du sentiment d'urbanité, dans la mesure où on y retrouve des éléments relevant du subjectif, du rapport personnel à l'espace vécu, etc. Autant d'éléments qui ne relèvent ni de la densité, ni de la diversité ni de l'historicité tels qu'entendus dans la grille d'analyse *a priori*. A partir des éléments ne rentrant pas dans les catégories de la grille d'analyse *a priori*, une catégorisation en fonction du discours a été entreprise.

En outre, la complexité du discours conduit dans certains cas à déroger au principe d'exclusivité de la catégorie de codage de certains éléments de discours. Par exemple, la photographie d'une voiture sur un trottoir a été prise pour illustrer le discours que les parkings sont nécessaires en ville mais pas en campagne et qu'à ce titre, c'est représentatif de la ville. Cette photo s'inscrit à la fois dans les éléments traditionnels de l'urbain, ici lié à la densité de mobilités en ville, et dans une opposition entre ville et campagne. Dans ces cas précis, le choix a été fait de les compter dans les deux catégories dont ils relevaient. Mais ces éléments sont assez rares (une dizaine d'occurrences) et ne bouleversent pas l'analyse.

Pour faciliter ici la lecture de ces discours, les discours ne s'inscrivant pas dans la grille d'analyse *a priori* ont été classés en 5 catégories différentes :

- Ce qui relève de l'inattendu : Ce qui peut être la rencontre d'un objet inattendu qu'une situation urbaine surprenante pour l'individu, ou une forme d'appropriation de l'espace non traditionnelle.



Hbt 43, Photo 5 du tronçon 1 : rambarde usée de la passerelle de l'Ile Versailles

« *La peinture représente l'usure de la ville. Les couches sont ajoutées pour embellir et lisser mais elles s'effacent toujours. Ça représente les strates de vie accumulées, ce qui donne un objet à part entière.* »



Hbt 10, Photo 4 du Tronçon 2 : bar le Brocéliande rue Bonnefoy

« *Alors ça c'est super, on est au milieu de nulle part et on a un bar. C'est un nom qui fait penser à Arthur et aux légendes de Bretagne, aux contes. C'est magique, la devanture jaune fait aussi penser aux devantures des commerces à la campagne.* »

Ce dernier exemple a aussi été cité dans les catégories « Densité fonctionnelle » et « Diversité fonctionnelle » de la grille d'analyse *a priori,* en tant que « présence de commerces et de services » au sein du tronçon de péricentre proche. Mais le discours ne se contente pas de signaler la présence de commerce, il révèle aussi un étonnement, une surprise, à trouver un tel commerce à cet endroit. Cette dimension de surprise n'était pas envisagée dans la grille d'analyse *a priori* et trouve donc aussi sa place dans cette catégorie. A l'instar de cet exemple, d'autres discours ont pu être classés à la fois dans la grille d'analyse *a priori* et dans l'analyse de ces discours ne rentrant pas dans ladite grille.

- Ce qui relève du parcours individuel des enquêtés : Ce sont les éléments liés aux parcours de vie des individus, des éléments qui deviennent représentatifs de la ville relativement à un évènement particulier ou à une connaissance intime de certains lieux.



Hbt 3, Photo 2 du T1 : immeuble à l'angle sud-est de la place Roger Salengro

« *C'est l'ancien consulat d'Espagne, c'est le premier contact que j'ai eu en France en arrivant en 1954. Le consul et la secrétaire étaient très gentils, c'était le contact avec l'Espagne, maintenant c'est Paris (le consulat a fermé dans les années 60). C'est plus difficile aujourd'hui pour les démarches administratives* ».



Hbt 26, Photo 2 du T2 : photo de l'école Sully prise depuis la rue Bonnefoy

« *J'ai gardé une petite pendant 2 ans qui avait son école là. Je trouve qu'il y a un changement de quartier important entre Joffre et cette rue, Joffre çà fait pauvre alors que là c'est propre, avec de la pierre, çà fait bourge* ».

On note que les deux personnes d'origine étrangère (nées à l'étranger en l'occurrence) de notre échantillon placent les bâtiments officiels (marque de leurs premiers pas dans la ville de Nantes) comme particulièrement caractéristiques de la ville en général. C'est le cas pour l'habitant 3, avec l'ancien immeuble du Consulat d'Espagne, et pour l'habitant 4, avec la Préfecture. La place de ces bâtiments « officiels » dans les représentations urbaines de ces individus s'explique par un parcours de vie spécifique. Ces bâtiments ont joué un rôle important lors de l'arrivée dans un nouvel environnement. La place de ces hauts-lieux, ayant marqué symboliquement les parcours de vie dans des logiques de migrations, va dans le sens des travaux de Ceren Bogac sur les populations déplacées de Chypre, au moment de la partition de l'ile, où il note la place occupée par les différents points de passage obligés du déplacement forcé dans la mémoire des individus (2009).

- <u>Des éléments urbains plus traditionnels non pris en compte dans la grille théorique *a priori* :</u> On retrouve ici de nombreux éléments liés à la densité, à la diversité ou à l'historicité mais non pris en compte dans la grille théorique *a priori*. En effet, la grille d'analyse *a priori* se basait sur une approche focalisée sur la combinaison densité/diversité/historicité, sur des lectures théoriques et les résultats des entretiens avec les chercheurs, mais elle n'en restait pas moins le fruit d'une construction subjective et personnelle de nos parcours. Cette catégorie est difficile à analyser. Elle aurait pu être réintégrée dans l'analyse précédente mais il semblait pertinent de la laisser en tant que catégorie non envisagée *a priori*, comme une limite d'un travail qui ne peut totalement s'émanciper de formes de subjectivité individuelle, y compris celle du chercheur enquêteur.



Hbt 5, Photo 1 du T3 : photo d'un camélia dans un jardin de la rue de Nancy

« *Les camélias, c'est typique aussi de Nantes. C'est arrivé d'abord à Nantes. C'est une maison ancienne bien rénovée derrière. On est près de la ville mais on a une impression de campagne. Y a beaucoup de maisons retapées dans le quartier - sans doute beaucoup de nouveaux habitants. Je découvre le quartier mais je trouve qu'on a peu d'espaces publics et d'endroits conviviaux* ».



Hbt 43, Photo 4 du T2 : deux jeunes filles rue Bonnefoy

« *L'importance du regard des autres, de l'exposition à ce regard : comment tu t'habilles, tu te comportes. C'est l'image de ce que tu renvoies. En ville, tu dois prendre ça en considération, car on se montre* ».

Cette question relativement aux autres, se rapprochant de la catégorie « diversité sociale » n'a pas été prise en compte dans la grille théorique pensée précédemment. En effet, c'est un point *a priori* difficile à prendre en compte par la photo. Mais l'essentiel de cette catégorie est constitué d'éléments morphologiques non signalés dans la grille d'analyse *a priori,* car relevant souvent du détail (photos d'un détail d'une maison par exemple).

- Des éléments relevant de critères purement subjectifs ou appréciatifs : On retrouve ici des éléments qui relèvent d'une appréciation subjective portée sur un espace ou à un lieu. Il s'agit de propos où l'individu dit se sentir bien dans un espace en particulier, ou au contraire se sentir mal, ou pas à l'aise, ou encore que l'endroit sent mauvais ou au contraire sent bon, etc. Il peut aussi s'agir de critères esthétiques, des éléments architecturaux très précis que l'enquêté trouve plaisants par exemple. Ces éléments, bien qu'inscrits dans certaines normes de beauté ou de bien-être socialement construites, expriment des formes normatives relativement différentes en fonction des individus et en fonction des espaces pour chaque individu.



Hbt 33, Photo 5 du Tronçon 1 : balcon en fer forgé rue du Roi Albert

« *Les dessins en fer forgé sont des architectures originales, pour un centre-ville comme ça c'est joli. On a des représentations diverses, c'est intéressant mais il faudrait un bouquin pour comprendre la signification de ces représentations* ».



Hbt 4, Photo 6 du Tronçon 3 : friche de l'ancienne gare à Haluchère

« *Le projet sur le site de l'ancienne gare Haluchère est moche. C'est un projet trop haut par rapport au reste du bâti autour. Ca dénote dans le paysage où on a deux ou trois étages. C'est une architecture pas belle, bizarre, au point de vue architecture, c'est trop carré, trop béton, je n'aime pas* ».

- Ce qui relève de l'opposition ville/campagne : On retrouve ici des discours où ce qui caractérise la ville est défini par rapport à la campagne, parfois dans un rapport d'opposition entre les deux. Ainsi, la ville est définie, par antagonisme, à partir de ce qu'on ne retrouve pas à la campagne. Ces discours révèlent aussi une vision duale de l'espace, entre d'une part, des espaces qui relèveraient de la ville et de l'autre, des espaces associés à la campagne.



Hbt 9, Photo 1 du tronçon 1 : voitures garées rue du Roi Albert

« Les voitures garées partout devant le monument aux morts, c'est la ville. Quand on a pas de voitures garées partout, c'est plus la ville, c'est un village ou la campagne ».



Hbt 20, Photo 1 du Tronçon 3 : maison rue de Nancy

« *Le fait de construire avec des matériaux différent est une preuve de création dans les villes. En campagne, ce sont des maisons traditionnelles. En ville, l'architecture est plus originale* ».

Dans notre logique d'analyse, le discours et le contenu des photos s'articulent aussi avec les résultats des questionnaires passés en complément des parcours commentés (Annexe 3).

III. Approcher les trois niveaux de structuration du sentiment d'urbanité

Cette dernière partie présente les méthodes d'analyse utilisées pour croiser les résultats des parcours commentés avec les résultats du questionnaire passé en appoint. Les différents groupes sociaux retenus pour l'analyse du niveau social d'appréhension du sentiment d'urbanité y seront aussi décrits.

1. Méthode d'analyse

i. Croiser des données qualitatives et quantitatives

Certaines questions, issues du questionnaire passé à la fin des parcours, ont été retenues pour être croisées avec les résultats des parcours commentés proprement dit, notamment les résultats de la question 1 sur la définition de la ville[139], et les résultats de la question 16 sur les parcours résidentiels des individus[140].

Relativement aux termes qui définissent le mieux la ville, la question était ouverte, ce qui a nécessité une phase de prétraitement et de recodage. Les mots cités par les individus ont été recodés en huit catégories thématiques distinctes (cf. Tableau 35).

[139] Question 1 : Pour vous, quels termes définissent le mieux la ville ? Si vous deviez en choisir 3 et les classer par ordre d'importance pour vous lesquels donneriez-vous ?

[140] Question 16 : Dans quels lieux avez-vous vécu au cours de votre vie ? Reprenez les lieux où vous avez vécu plus de 2 ans depuis votre naissance.

Tableau 35 : Catégories thématiques pour l'analyse de la définition de la ville dans les questionnaires en appoint des parcours commentés

Catégories	Mots clés associés
Mobilités	référence à des moyens de transport, à des lieux de transport, à la mobilité ou au transport en général.
Nature en ville	la verdure, parcs, jardins, arbres, plantations, ou éléments liés à la présence de l'eau, de rivières ou de la mer.
Eléments urbains négatifs	du bruit à la pollution en passant par des éléments liés à la morphologie de la ville (entassement, immeubles au sens péjoratifs, gris etc.).
Formes urbaines	la morphologie urbaine, des formes urbaines en général ou des lieux urbains spécifiques (rues piétonnes etc.).
Vivre ensemble	le vivre ensemble, le caractère pluriel et dynamique de la vie sociale propre à la ville (qui se rapproche de l'idée d'urbanité comme interaction dans les définitions classiques du terme).
Culture	la vie culturelle que porte la ville, que ce soit en termes de culture ou de présence associative, mais aussi l'impact que ce dynamisme culturel peut avoir sur l'ambiance de la ville.
Services	la proximité des services permise par la ville, que ce soit pour les services commerciaux, pour les services scolaires ou pour les services de soins
Densité/diversité	le rapport densité/diversité que porte la ville notamment en termes de densité ou de diversité sociale (concentration, population, monde, contraste, mixité sociale etc.).

La question appelant une réponse hiérarchisée, la méthode d'analyse de la représentation sociale, librement inspirée des travaux de Vergès (1992), a été appliquée dans le cadre de l'analyse.

ii. S'inspirer de la méthode d'étude des représentations sociales

Sur la base de ces catégories, un classement a été opéré, et a permis de mener une analyse de contenu s'inspirant de la méthode d'étude des représentations sociales proposée par Vergès (1992). Cette analyse est d'abord menée au niveau général sur tous les individus, puis en fonction de groupes sociaux déterminés (âge, Professions Catégories Socio-professionnelles).

L'analyse des représentations sociales n'a en effet d'intérêt que dans la comparaison des positions sociales, des groupes sociaux (Doise, 1990). Ces différentes analyses permettent d'arriver à un nouveau niveau de compréhension plus fin de la relativité du sentiment d'urbanité. Il ne s'agit pas de mener *stricto-sensu* une analyse des représentations sociales, mais d'utiliser une méthode quantitative pour aborder des données initialement qualitatives, ce qui permet de comparer plus aisément les groupes sociaux entre eux et de comparer les résultats des parcours et des questionnaires passés en appoint des parcours. Cette méthode permet donc à la fois d'envisager cette mise en lien et de comparer des groupes d'individus nombreux entre eux.

2. Choix des groupes sociaux d'analyse

Pour aborder la question de la relativité du sentiment d'urbanité selon des groupes d'appartenance, dans le cadre des hypothèses énoncées précédemment, plusieurs groupes sociaux semblaient pertinents à analyser : les catégories d'âges, les catégories socio-professionnelles et des catégories résidentielles. Ces différents groupes sont composés *a priori* selon des caractéristiques homogènes liées à l'âge à la PCS ou à des catégories résidentielles, ils ne sont pas définis à partir de positions définies sur la ville.

i. Regroupements générationnels et socio-professionnels

Pour les catégories d'âges, trois catégories distinctes ont été retenues :

- **les 18-25 ans** (pour ce sous-groupe, la catégorie « adolescent » et la catégorie « jeune » de notre échantillon ont été fusionnées pour des raisons de proximité en termes de pratiques de la ville explicitées plus haut, cette nouvelle catégorie est appelée aussi « lycéens/étudiants »)
- **les 26-59 ans** (appelée aussi « population active »)
- **les 60 ans et plus** (appelée aussi « retraités »)

Un autre regroupement en fonction des catégories socioprofessionnelles a été établi. Sur ce point, la nomenclature a été un peu moins évidente à adapter dans la mesure où l'échantillon inclut surtout des professions intermédiaires, des employés et des cadres, peu de professions libérales, pas d'agriculteurs et pas d'ouvriers. Les catégories suivantes ont été retenues :

- **Cadres et professions intellectuelles supérieures** : catégorie dans laquelle sont incluses les professions libérales (un kinésithérapeute et un metteur en scène) (n=10).

- **Professions intermédiaires** : catégorie comprenant notamment les infirmières ou les enseignants (primaire ou secondaire) qui sont assez nombreux dans cet échantillon (n=10).
- **Employés** : catégorie assez large ici dans la mesure où l'on peut retrouver des aides comptables, secrétaires ou des fonctionnaires de catégories B ou C (animateur jeunesse, etc.) (n=12).
- **Les étudiants et lycéens** : catégorie qui est la même que la catégorie des 18-25 ans des groupes d'âges analysés précédemment (n=18).

Deux individus étaient sans emploi au moment de l'enquête. La question posée après les parcours portait sur la profession présente et non sur les professions passées, ce qui rend la catégorie « chômeurs » difficile à classer en termes de PCS. Ils constituent donc un groupe particulier.

Tableau 36 : Individus par classe d'âge et par PCS

Classes d'âge	Individus
18-25 ans	18
26-59 ans	17
60 ans et plus	17
PCS	
Cadres et professions intellectuelles supérieures	10
Professions intermédiaires	10
Employés	12
Etudiants/lycéens	18
Sans emploi	2
Total	52

Pour chaque temps de l'analyse (photos, discours croisés avec les photos et discours libre), des analyses en fonction de ces groupes sociaux sont menées. Ce qui permet de mettre en regard ces différents groupes entre eux mais aussi de les comparer aux résultats sur l'ensemble de l'échantillon, et ainsi de réfléchir au niveau de construction du sentiment d'urbanité en fonction de groupes sociaux.

ii. Regroupement en fonction des parcours résidentiels

Plusieurs groupes résidentiels ont été retenus ici dans le cadre de l'analyse des parcours photos commentés. Les premiers, et les plus évidents, sont des groupes en fonction du lieu de résidence

actuel des individus, avec : un groupe d'habitants du centre-ville, un groupe d'habitants du péricentre proche et un groupe d'habitants du péricentre lointain.

Mais, à partir de la question sur les parcours résidentiels dans les questionnaires passés en appoint des parcours, des échelles de parcours résidentiels des individus ont aussi été distinguées, en cinq niveaux d'échelles qui constituent autant de groupes pour notre analyse.

- des parcours de vie à l'échelle de Nantes métropole
- des parcours de vie à l'échelle intra-départementale (Loire Atlantique)
- des parcours de vie à l'échelle régionale (ici entendue au sens du Grand Ouest, Pays de la Loire et Bretagne)
- des parcours de vie à l'échelle nationale
- des parcours de vie à l'échelle internationale (personnes ayant habité au moins un an dans un pays étranger)

La pondération de ces échelles de parcours résidentiels à partir de la durée de résidence des individus dans chaque lieu aurait été plus pertinente, mais cette information est trop incomplète dans nos questionnaires pour être utilisée de manière rigoureuse. Ce manque s'explique par les conditions de passation des questionnaires à la fin des parcours[141], mais aussi par les souvenirs souvent difficiles à remobiliser spontanément chez les individus (notamment pour les personnes de plus de 40 ans avec des parcours résidentiels complexes).

Cette approche en termes d'échelle des parcours résidentiels est complétée par un classement des situations urbaines rencontrées par les individus au cours de leur vie. Six types de situations urbaines ont été retenus :

- La très grande ville, à rayonnement mondial ou international (Paris, Londres, Lyon, Marseille).
- La grande ville à rayonnement régional, que ce soit une préfecture de région ou qu'elle rayonne sur plusieurs départements (Nantes, Rennes, Rouen, Brest, Limoges, Clermont-Ferrand etc.).
- La ville appartenant à un pôle urbain, que ce soit à un très grand pôle urbain pour la banlieue parisienne (Mantes la Jolie etc.) ou des pôles urbains régionaux (St Sébastien sur Loire, Avrillé etc.), voire des pôles urbains moyens (Ergué-Gabéric pour Quimper).
- Les villes moyennes, en retenant le seuil de 20 000 à 150 000 habitants (St-Brieuc, Châlons-en-Champagne ou Chalons-sur-Saône, etc.).

[141] Souvent effectuée dans le transport nous ramenant dans le centre-ville et donc sur une période assez courte.

- Les petites villes de moins de 20 000 habitants.
- Les très petites villes et les villages non intégrés à des aires urbaines de moins de 5000 habitants.

Ce premier chapitre présente donc les bases de l'analyse des parcours commentés qui suivra dans les deux chapitres suivants. Il semblait aussi pertinent de justifier longuement la construction des trois niveaux de structuration du sentiment d'urbanité, qui est la cadre principal de l'analyse, ainsi que la construction de nos catégories d'analyse pour les trois principaux temps d'analyse des parcours photos commentés.

Chapitre 8 : Un sentiment d'urbanité collectivement et socialement relatif et évolutif

Il s'agit, dans ce chapitre, d'appréhender le niveau collectif et le niveau social de structuration du sentiment d'urbanité, dans le but de comprendre quelles caractéristiques sociales et spatiales contribuent à distinguer les représentations urbaines des individus.

Pour cela, sont ici présentés les résultats de l'analyse des photos issues des parcours commentés et du discours associés aux photos.

L'analyse des photos procédera en trois temps : l'analyse des durées de parcours et du nombre de photos prises, l'analyse des échelles de prise de vue, et l'analyse des catégories représentées sur les photos. Puis, les résultats des parcours commentés en termes de discours produits sur les photos seront présentés.

Pour les photos, comme pour les discours associés, les résultats généraux seront décrits dans un premier temps afin d'envisager le niveau collectif de structuration du sentiment d'urbanité, pour poursuivre sur les résultats liés aux groupes d'appartenance permettant d'envisager le niveau social de structuration du sentiment d'urbanité. Des groupes générationnels, socio-professionnels et résidentiels seront distingués ici.

I. La prise de photos révélatrice d'une distinction sociale forte

La focale porte ici sur l'analyse des photos prises par les enquêtés lors des parcours photos commentés. Même si, de manière informelle et pour ne pas perdre trop de temps, il était spécifié aux enquêtés que la qualité de la prise de vue n'était pas fondamentale, il n'en reste pas moins que certaines caractéristiques de prise photographique, son cadrage, son contenu même, constituent des données analysables de l'enquête, au même titre que le discours produits par les individus.

1. Analyse quantitative des photos et des temps de parcours : des distinctions générationnelles fortes

i. Un tronçon en centre-ville plus « inspirant » pour les enquêtés

Sur les 52 parcours photos commentés réalisés, un total de 690 photos a été récolté et se répartissent comme suit selon les trois tronçons.

Tableau 37 : Bilan du nombre et de la moyenne des photos prises et du temps moyen passé (en minutes) par tronçons

	T1 (1,1 km)	T2 (1,2 km)	T3 (1,3 km)	Total
Nombre total de photos par tronçon	265	206	219	690
Moyenne de photos par tronçon	5,1	4	4,2	13,3
Moyenne des temps de parcours (en minutes)	31,4	29,1	29,8	90,4

La durée de parcours peut aussi un être indicateur de l'expérience des parcours, le rythme de marche pouvant conditionner la perception de l'environnement urbain. On observe toutefois que ces durées de parcours sont très liées aux nombre de photos prises par parcours, dans la mesure où la prise de photos impose à chaque fois un temps d'arrêt[142].

[142] La prise de photo nécessitait un arrêt pour prendre la photo puis pour justifier la prise de photo.

On constate ainsi que c'est sur le tronçon de centre-ville (T1) que le nombre de photos est le plus élevé, puis sur le tronçon de péricentre lointain (T3) et enfin sur le tronçon de péricentre proche (T2). C'est aussi dans cet ordre que l'on retrouve les durées de parcours. Si l'on retient ces chiffres, signifiant dans une certaine mesure une attention portée à certains espaces, ce qui semble représenter (tout du moins ici résumer) la ville pour les individus, c'est d'abord et avant tout le centre-ville, qui serait l'espace où le sentiment d'urbanité des individus est exacerbé. En effet, en temps passé et nombre de photos prises, c'est le centre-ville qui mobilise le plus.

On peut relever le nombre maximum et minimum de photos prises au cours d'un tronçon[143], ainsi que les temps de parcours maximum et minimum (sans l'individu 13).

Tableau 38 : Nombre maximum et minimum de photos prises par tronçon (en nombre de photo)

	T1	T2	T3	Total
Maximum de photos	14	8	9	29
Minimum de photos	1	1	1	4

Tableau 39 : Durée maximum et minimum des temps de parcours par tronçon (en minutes)

	T1	T2	T3	Total
Durée maximum	50	37	39	121
Durée minimum	23	22	23	71

On retrouve donc une très grande disparité ici entre des individus ayant mis plus de 120 minutes à effectuer les trois tronçons et des individus ayant mis à peine 70 minutes à parcourir les mêmes tronçons. Le tronçon de centre-ville (T1) est celui auquel les individus consacrent le plus de temps en moyenne, devant le tronçon de péricentre lointain (T2) puis le tronçon de péricentre proche (alors même que le tronçon 3 est le plus long en termes de distance avec 1,3 km contre 1,2 km pour le tronçon 2 et 1,1 km pour le tronçon 1). La durée des temps de parcours et le nombre de photos prises par tronçon sont liés, prendre une photo et justifier cette prise de photo prend en effet du temps, *a minima* 2 minutes par prise de photos.

Alors que les limites inférieures (du nombre de photos et de la durée de parcours) sont identiques sur les trois parcours, on note qu'en ce qui concerne les maximums, le tronçon de centre-ville se démarque largement par rapport aux deux autres tronçons. Là encore, cela semble aller dans le sens d'une place centrale du centre-ville historique dans les représentations

[143] En enlevant l'individu 13 qui n'a pris aucune photo au cours des 3 tronçons.

urbaines. Attention toutefois au biais de l'ordre dans lequel les tronçons se déroulaient. Ainsi, les individus découvrant les parcours par le tronçon de centre-ville peuvent être tentés de prendre beaucoup de photos et de bien détailler leurs justifications de prises de photos au début du processus d'enquête, avant de relâcher leur attention au fil des parcours. Mais ce biais ne doit pas non plus cacher la place importante du centre-ville dans les représentations urbaines des individus.

ii. Des personnes âgées plus « inspirées »

Ces résultats de temps moyens passés par tronçon et de nombre moyen de photos prises par tronçon peuvent être observés en fonction de groupes d'âges. Pour rappel le groupe des jeunes (G1 - 18-25 ans) est constitué de 18 individus, le groupe des actifs (G2 - 26-59 ans) de 17 individus âgés, et le groupe des personnes âgées (G3 - 60 ans et plus) de 17 individus.

Tableau 40 : Nombre et moyenne de photos prises par tronçons et par groupe d'âges des individus

	T1	T2	T3	Total
G1 (16-25 ans) Nombre Photos	72	54	57	183
G1 (16-25 ans) Moyenne Photos	4	3	3,2	10,2
G2 (26-59 ans) Nombre Photos	85	75	70	230
G2 (26-59 ans) Moyenne Photos	5	4,4	4,1	13,5
G3 (60 ans et +) Nombre Photos	108	77	92	277
G3 (60 ans et +) Moyenne Photos	6,4	4,5	5,4	16,3

A la lecture du tableau 40, on retrouve la gradation du nombre de photos prises en fonction des tronçons parcours déjà observée dans l'analyse générale. Une différence nette en termes de nombres de photos prises (effectif et moyenne) en fonction de l'âge peut être observée, notamment entre les jeunes et les personnes âgées. Ainsi, les personnes âgées prennent plus de photos sur chaque tronçon, soit 94 photos de plus que les jeunes, alors même que l'effectif de ce dernier est plus élevé. On note aussi que l'écart de photos prises entre les jeunes, les actifs et les personnes âgées est identique (47 dans les deux cas).

Sur l'échantillon, on constate donc très nettement que les personnes âgées ont été plus inspirées que les « personnes actives » et que les « jeunes ». Elles auraient rencontré plus de situations urbaines représentatives de la ville sur les 3 tronçons que les personnes actives ou les jeunes.

Tableau 41 : Moyenne des temps de parcours (en min) par tronçon et groupe d'âges des individus

	T1	T2	T3	Total
G1	29,6	27,8	28,2	85,6
G2	31,6	30,4	29,9	91,9
G3	33,2	29,2	31,5	93,9

Tableau 42 : Nombre maximum de photos prises par tronçon et par groupe d'âges des individus

	T1	T2	T3	Total
G1	9	7	7	23
G2	9	8	8	22
G3	14	8	9	29

Tableau 43 : Nombre minimum de photos prises par tronçon et par groupe d'âges des individus

	T1	T2	T3	Total
G1	1	1	1	4
G2	0	0	0	0
G3	3	1	1	6

Tableau 44 : Durée maximum des parcours par tronçon (en min) en fonction des groupes d'âges des individus

	T1	T2	T3	Total
G1	40	37	35	112
G2	40	37	38	107
G3	50	36	39	120

Tableau 45 : Durée minimum des parcours par tronçon (en min) en fonction des groupes d'âges des individus

	T1	T2	T3	Total
G1	23	23	23	71
G2	20	23	21	64
G3	26	22	22	74

Le tronçon de centre-ville est parcouru plus lentement par tous les groupes (alors que les distances sont inversement proportionnelles, 1,1 km pour le T1, 1,2 km pour le T2 et 1,3 km pour le T3). Les individus de plus de 60 ans ont été, en moyenne, plus lents sur chaque tronçon,

tout particulièrement sur le tronçon de centre-ville. Le nombre plus élevé de photos prises par les personnes âgées entraine forcément une vitesse ralentie[144].

On note que ce sont les personnes âgées qui ont le plus pris de photos (G3). Ainsi, l'individu 23, qui appartient au groupe des personnes âgées, est le seul individu de ce groupe à avoir pris moins de 10 photos sur l'ensemble des parcours, contre 3 individus dans ce cas chez les actifs et 10 chez les jeunes (soit plus de la moitié des individus chez les jeunes). Excepté l'individu 13 (qui n'a pris aucune photo), on retrouve la même gradation entre les jeunes et les personnes âgées que lors des comparaisons précédentes. Si l'on prend en compte les individus ayant pris 15 photos ou plus au cours de la totalité du parcours[145], on obtient 10 individus chez les personnes âgées, contre 7 chez les actifs et seulement 2 chez les jeunes.

Ici les durées de parcours les plus longues sont observées chez les individus de plus de 60 ans mais ce n'est pas systématique pour chaque tronçon. En effet, pour le tronçon de péricentre proche, c'est pour les plus de 60 ans, qu'on observe le tronçon avec la durée maximale la plus faible d'entre les trois groupes ainsi que la durée générale la plus faible).

iii. Des distinctions socio-professionnelles

Les résultats concernent ici les groupes relatifs aux Professions et Catégories Socio-professionnelles. Pour rappel, quatre catégories ont été établies pour classer les individus en fonction de leur PCS :

- G1= cadres et professions intellectuelles supérieures (10 individus)
- G2 = professions intermédiaires (10 individus)
- G3 = employés (12 individus)
- G4 = étudiants, lycéens (18 individus)

Deux individus sans emploi n'ont pas pu être classés dans la mesure où les informations sur leurs emplois passés ne sont pas disponibles (Hbt 10 et Hbt 20).

Tableau 46 : Nombre des photos prises par tronçons par groupe des PCS des individus

	T1	T2	T3	Total
G1	54	52	50	156
G2	51	46	49	146
G3	72	44	52	168
G4	72	54	57	183

[144] La vitesse de marche des individus, qui pourrait aussi être une explication ici n'est pas à prendre en compte dans la mesure où tous les individus qui se sont prêtés au jeu des parcours étaient en bonne forme physique et se déplaçaient sans difficulté.

[145] Pour rappel la consigne de départ était de dire de se limiter à environ 5 photos par tronçon soit 15 en tout.

Tableau 47 : Moyenne des photos prises par tronçons par groupe des PCS des individus

	T1	T2	T3	Total
G1	5,4	5,2	5	15,6
G2	5,1	4,6	4,9	14,6
G3	6	3,7	4,3	14
G4	4	3	3,2	10,2

On constate que pour le nombre de photos prises, à la fois au niveau général et par tronçon, la PCS semble être moins discriminante que l'âge. Si les lycéens et les étudiants sont les plus nombreux en effectif (18 contre 10 pour les cadres, 10 pour les professions intermédiaires et 12 pour les employés), le nombre de photos prises n'est pour autant guère plus élevé que certains groupes (notamment comparé au groupe des employés ici). Le nombre moyen de photos prises par tronçon chez les lycéens et étudiants est ainsi inférieur au nombre moyen de photos des autres groupes.

Tableau 48 : Moyenne des temps de parcours (en min) par groupe d'individus fonction des PCS des individus

	T1	T2	T3	Total
G1	32,8	31,9	32	96,7
G2	31	29,8	30,7	91,5
G3	32,5	27,9	29,3	89,7
G4	29,6	27,8	28,2	85,6

Au regard du temps passé au total par tronçons (plus de cinq minutes au-dessus des autres groupes et près de 10 minutes supérieure au groupe des lycéens et des étudiants), et du nombre moyen de photos prises, le groupe des cadres et professions intellectuelles supérieures et libérales, se démarque des autres groupes.

L'analyse par groupe d'âge et par PCS en terme de temps de parcours et de nombre de photos prises laisse percevoir de véritables distinctions en termes de représentation urbaines. Au travers de ces premiers résultats, l'importance du premier tronçon de centre-ville apparaît déjà. C'est le tronçon sur lequel les individus prennent le plus de photos et sur lequel il passe le plus de temps (malgré le fait que ce ne soit pas le plus long en termes de distance), et ce peu importe les groupes d'âge et les PCS. Mais, là où une logique de gradient d'urbanité linéaire à partir du centre-ville aurait voulu que le tronçon de péricentre proche soit le second tronçon en termes de photos prises et de durée, on constate que c'est le tronçon de péricentre lointain qui arrive en second dans ces premiers résultats. Ce qui semble aller dans le sens d'une non linéarité de ce qui fait l'urbain. Ce résultat sera à caractériser au fil de l'analyse.

2. Vers une analyse catégorielle : types de prise de vue et thématiques

i. Analyse par type de prise de vue

Dans le cadre d'une analyse plus catégorielle, le choix a été fait d'observer les éléments composant les photos, en termes de cadrage, de prise de vue, etc. Au total, ce sont 642 photos qui ont pu être recueillies et analysées[146].

Tableau 49 : Analyse par échelle : nombre de photos prises sur l'ensemble des parcours,

	Echelle du détail (ED)	Bâtiment ou objets (BoO)	Ensembles (de bâtiments ou d'objets) (Ens)
Total photos	86	261	295

De façon générale, on observe que les prises de vue sont plus concentrées sur des ensembles que sur des niveaux de détails. Ainsi, la ville semble plus naturellement définie par un ensemble d'éléments plus ou moins dense. On retrouve dans ces résultats une représentation de la ville liée à une combinaison entre densité et diversité. La différence est notamment très nette entre le niveau d'ensemble et le niveau de détails, largement moins représenté ici sur les photos prises par les individus.

Tableau 50 : Analyse par échelle : nombre de photos prises sur chaque tronçon,

	T1			T2			T3		
	ED	**BoO**	**Ens**	**ED**	**BoO**	**Ens**	**ED**	**BoO**	**Ens**
Total Photos	28	90	124	39	79	80	19	92	96

Si l'on s'attache au type d'échelle de la prise de vue des photos par tronçons, on note que le tronçon en péricentre lointain (T3), fait moins l'objet que les autres de prises vue centrées sur un détail particulier. Ce tronçon et ses spécificités peuvent expliquer cette différence, dans la mesure où les détails du mobilier urbain, les détails architecturaux ou paysagers, sont, *a priori*, moins nombreux dans des espaces péricentraux que dans des espaces plus centraux. Ainsi, les espaces péricentraux semblent moins représentatifs, pour les individus interrogés, de la ville en ce qu'ils concentrent moins de détails architecturaux ou paysagers.

[146] Le nombre de photos analysées ici (n=642) est légèrement inférieur au nombre total de photos prises (n=690) ; certaines photos ont été perdues en effet, soit parce qu'elles ont été « mal » ou non prises par les enquêtés (doigt devant l'objectif, pression insuffisante sur le déclencheur, etc.), effacées au cours d'une mauvaise manipulation, ou parce qu'elles ont été perdues dans les échanges de données avec la stagiaire qui nous accompagnait sur le terrain.

Cette question des échelles peut alors être considérée en fonction notamment des groupes d'âges.

Tableau 51 : Analyse par échelle et par groupe d'âge : nombre de photos prises sur l'ensemble des parcours

	Échelle du Détail	Bâtiment ou Objet	Ensembles
G1 - Jeunes	28	64	80
G2 - Actifs	27	87	90
G3 - Retraités	31	110	128
Total	86	261	298

On note ici que les proportions entre les trois échelles de prises des photos varient légèrement selon l'âge. C'est notamment le cas entre les jeunes et les retraités ; la proportion entre l'échelle du détail et l'échelle du bâtiment ou de l'objet variant de 1 à 2 environ pour les jeunes alors qu'elle varie de 1 à 3 pour les retraités et pour les actifs. Les jeunes sont, en termes relatifs, plus focalisés dans les photos sur ce niveau de détail.

Tableau 52 : Analyse par échelle et par groupe d'âge : nombre de photos prises sur chaque tronçon,

	T1			T2			T3		
	ED	**BoO**	**Ens**	**ED**	**BoO**	**Ens**	**ED**	**BoO**	**Ens**
G1	11	27	32	11	15	23	6	22	25
G2	5	29	39	17	27	27	5	31	26
G3	12	34	53	11	37	30	8	39	45

Ces résultats confirment les précédents. Les photos des jeunes et celles du reste des groupes d'âge étudiés se distinguent sur l'échelle de détails. L'attention moindre portée à l'échelle de « l'ensemble » chez les jeunes, par rapport notamment aux personnes âgées, peut-être révélatrice de représentations urbaines plus marquées par des éléments fonctionnels ou du quotidien que des éléments très architecturaux et morphologiques, correspondant plus ici au niveau d'échelle de « l'ensemble » (ou du « bâtiment ou objet »).

Les mêmes analyses ont été menées en ce qui concerne les PCS. Mais, contrairement au nombre de photos prises et au temps de parcours, le critère de l'analyse par échelle ne permet pas de distinguer clairement de distinction entre les quatre groupes de PCS. Pour ce niveau de l'analyse, l'appartenance générationnelle semble plus discriminante que l'appartenance socio-professionnelle. Le choix a donc été fait de ne pas analyser en détail les résultats par échelle de prise de vue liés aux PCS.

ii. Services et morphologie urbaine au cœur des photographies

Relativement aux catégories d'éléments composant les photos prises, on note, en tout premier lieu, assez peu de photos reprenant des foules humaines denses. Cette densité sociale, pourtant centrale dans la définition de l'urbanité, n'apparaît donc pas ici comme un élément fondamental pour les individus dans ce que la ville signifie pour eux. Ce constat est d'autant plus surprenant que des espaces marqués par une certaine densité de population étaient présents au cours des parcours (place de la cathédrale, bord de l'Erdre, jardin de l'ile Versailles, rue Joffre, pôle multimodal Haluchère). Ce résultat semble être une première distinction marquante entre la définition de l'urbanité par les chercheurs et la définition de ce qui fait la ville pour les habitants. L'analyse catégorielle donne les résultats suivants sur l'ensemble des photos prises par les individus lors des parcours (cf. Tableau 53).

Tableau 53 : Analyse catégorielle des photos sur l'ensemble des photos prises

Total	Morphologie	Mobilités	Nature	Services	Inattendu
T1	71	37	27	91	16
T2	59	6	11	91	30
T3	23	31	16	116	22
Total	153	74	54	298	68

De prime abord, les catégories « Morphologie » (153 photos) et surtout « Services » (298 photos) semblent relativement centrales dans les photos. Ainsi, ce qui représente la ville pour les individus, ce sont des éléments relevant à la fois du bâti (illustrant souvent des formes de densité du bâti) et de fonctions très diverses (illustrant à la fois la diversité mais aussi la densité de ces fonctions dans la ville). Les autres éléments apparaissent de manière secondaire. En s'appuyant sur ces seules photos, l'urbanité semble donc être pour les individus essentiellement une combinaison entre une densité et une diversité du bâti et des formes urbaines et une densité et une diversité des fonctions. La question de la diversité et de la densité « sociale » et humaine semble ne pas être prise en compte en revanche, ce qui est possiblement lié à la difficulté ou réticence des enquêtés à photographier des personnes, compte tenu notamment des règles encadrant le droit à l'image.

Si l'on s'attache à différencier les parcours, on observe quelques éléments de distinction entre eux, mais qui sont essentiellement liés à la nature même de chaque tronçon. On remarque ainsi que la catégorie « Nature » est plus présente en centre-ville (27 photos dans le centre-ville contre 11 puis 16 dans le péricentre proche et le péricentre lointain). Dans ce tronçon de centre-ville, de nombreux clichés associés à cette catégorie figurent dans le parc de l'ile Versailles.

Ainsi, les parcs urbains contribuent à la construction du sentiment d'urbanité des individus, en particulier en centre-ville. Ce résultat interroge de manière intéressante les oppositions nature/ville. En effet, c'est l'endroit le plus urbanisé qui est le plus associé à la nature ici. Ce qui peut sembler paradoxal mais qui montre aussi à quel point les normes issues de l'urbanisme durable, notamment la question de la nature en ville, sont intégrées par les individus aujourd'hui.

De la même manière, la catégorie « morphologie » est plus présente en centre-ville que sur les autres parcours (notamment le péricentre lointain). Cela peut s'expliquer par le caractère hyper-central du centre-ville qui offre une historicité et une diversité du cadre bâti, sans commune mesure avec le péricentre lointain composé essentiellement de pavillons, et de petits et grands immeubles collectifs. Pour la catégorie « mobilités », il n'est pas non plus fondamentalement étonnant de retrouver une très forte disparité entre le centre-ville (37 photos) et le péricentre lointain (31 photos) d'une part, et le péricentre proche d'autre part (6 photos). En effet, le centre-ville et péricentre lointain proposaient une variété forte de types de transports observables (bus, voiture, piste cyclable, piétons, mais aussi tramway) alors que le tronçon dans le péricentre proche longeait essentiellement des espaces résidentiels beaucoup moins passants et proposant moins de diversité en termes de transport. Mais ce tronçon dans le péricentre proche, espace assez classique et *a priori* très normé (des rues résidentielles calmes, essentiellement pavillonnaires ou avec du petit collectif), est paradoxalement aussi le tronçon où l'inattendu revient le plus (30 photos contre 22 pour le péricentre lointain et 16 pour le centre-ville). Différents niveaux d'explication peuvent être avancés. Tout d'abord, la présence de la rue du maréchal Joffre sur ce tronçon, petite rue très passante et très commerçante qui est un des lieux de l'évènement artistique « Le Voyage à Nantes » pendant la période estivale. Mais aussi par le fait qu'à travers des rues *a priori* standardisées, et produisant peu d'inattendu, le moindre élément qui sort de cette norme devient saillant et est rapidement repéré (un Sdf sur un banc rue Bonnefoy, un autocollant sur un panneau de signalisation, un vélo jaune etc.). Partant, cela viendrait confirmer des représentations de la ville particulièrement normées en fonction des espaces et des *a priori* ou préjugés développés sur ces espaces par les individus. Le centre-ville historique serait caractérisé par un cadre bâti et la présence de parcs urbains très visibles, le péricentre proche par un caractère très résidentiel où l'inattendu surprendrait, et le péricentre lointain serait plus marqué par des éléments fonctionnels.

Les caractéristiques retenues pour donner à voir la ville et transmettre une représentation restent ainsi fortement attachées à des dimensions normatives.

iii. Des thématiques variables en fonction de l'âge

L'analyse par groupe d'âge est ici reproduite pour la thématique principale des photos.

Tableau 54 : Résultats par catégorie des photos par groupes d'âge

		Morphologie	Mobilités	Nature	Services	Inattendu
Groupe 1 - 16-25 ans	T1	12	17	6	28	7
	T2	12	4	1	26	6
	T3	1	12	2	33	6
	Sous Total	**25**	**33**	**9**	**87**	**19**
Groupe 2 - 26-59 ans	T1	19	12	10	25	7
	T2	17	2	6	30	15
	T3	6	7	5	34	10
	Sous Total	**42**	**21**	**21**	**89**	**32**
Groupe 3 - 60 ans et plus	T1	40	8	11	38	2
	T2	30	0	4	35	9
	T3	16	12	9	49	6
	Sous Total	**86**	**20**	**24**	**122**	**17**

Pour le groupe des 16-25 ans, la catégorie « services » est de loin la catégorie la plus représentée ; et la catégorie « morphologie » ressort peu relativement à l'analyse de l'ensemble de l'échantillon. La catégorie « mobilités» est même plus représentée pour ce groupe que la catégorie « morphologie ». Il semble donc ici que la distinction en termes d'âges fasse ressortir une représentation de la ville chez les jeunes davantage centrée sur les aspects fonctionnels de la ville (services et mobilités) que sur les éléments liés à l'architecture, à l'histoire ou aux formes urbaines. Ce résultat se rapproche d'un constat fait dans les résultats d'analyse des représentations spatiales chez les enfants. Notamment chez les plus âgées, les plus autonomes, qui ont tendance à s'appuyer sur des éléments fonctionnels et normatifs pour construire leur carte mentale de leurs lieux de vie (Ramadier, Depeau, 2010). On note aussi ici quelques différences notables selon les parcours. C'est notamment le cas pour la catégorie « morphologie », présente seulement dans une photo dans ce groupe sur le tronçon à travers le péricentre lointain, alors même que ce dernier tronçon offre une grande diversité de formes urbaines. Ce résultat renforcerait la place relative de la morphologie dans la définition de la ville chez les lycéens et les étudiants.

En ce qui concerne le groupe des 26-59 ans, les résultats sont assez proches de ce qui a été relevé pour l'analyse sur l'ensemble de l'échantillon. Ainsi, les catégories « services » et « morphologie » sont les plus représentées ici, même si ce dernier aspect reste finalement relativement peu important par rapport aux autres catégories. Ce qui semble caractériser ici la

représentation urbaine de ce groupe des 26-59 ans à travers les photos prises, c'est donc le binôme « services » et « morphologie » là où, pour les 18-25 ans, les catégories « services » et « mobilités » étaient plus centrales.

Enfin, chez les 60 ans et plus, on relève une prégnance des catégories « services » et « morphologie », comme pour le groupe précédent. On peut noter que les catégories « services » et « morphologie » sont respectivement cinq fois et quatre fois plus représentées que les catégories « mobilités », « nature » et « inattendu ». La représentation est aussi très marquée par le binôme « services » / « morphologie », binôme encore plus central que pour le groupe précédent.

Même si ce troisième groupe est celui qui a pris le plus de photos (277 contre 230 pour les 26-59 ans et 183 pour les 18-25 ans), les différences sont tout de même marquantes. On note toutefois un nombre non négligeable de photos associées à la catégorie « nature » dans le troisième tronçon (9 photos ici, contre 5 pour les actifs et 2 pour les jeunes). Ce qui peut s'expliquer par un grand nombre de photos de jardins prises par les personnes âgées sur ce dernier tronçon, qui longe sur sa première partie des maisons individuelles avec jardin. Ces photos de jardins chez les personnes âgées sont souvent prises en référence à un loisir et un intérêt personnel pour les jardins, moins rencontré chez les jeunes et chez les actifs. Ici cette pratique du jardinage chez les plus de 60 ans semble donc avoir un impact sur leurs représentations urbaines.

iv. Des représentations urbaines évolutives en fonction de l'avancée en âge

On peut retenir ici de cette analyse catégorielle que des distinctions en termes de représentations de la ville semblent émerger. Ainsi, au sein du premier groupe des 18-25 ans, le binôme « services » / « mobilités » émerge nettement, alors que pour le groupe des 26-59 ans, c'est le binôme « services » / « morphologie » qui semble le plus central. Enfin, pour les 60 ans et plus, c'est le binôme « services » / « morphologie » qui est très marqué.

Les résultats de l'analyse des photos vont dans le sens des hypothèses de Dorothée Marchand (2005) lorsqu'elle évoquait l'idée que le centre-ville était « le noyau central de la représentation sociale de la ville ». Ainsi, et au-delà de l'effet de primauté des prises de vue, c'est le premier tronçon de centre-ville qui comptabilise le plus de photos prises. De même, le ratio décroissant du nombre de photos prises entre le tronçon de centre-ville et le tronçon de péricentre lointain va dans le sens de la théorie des gradients d'urbanité de Lévy et Lussault (2003), selon laquelle

ce gradient serait basé sur une combinaison densité/diversité plus ou moins forte à mesure qu'on s'éloigne du centre-ville. Cela conforte la place centrale du centre-ville dans le sens donné à la ville.

Toutefois, au-delà de ce premier constat plaçant le centre-ville au cœur des représentations urbaines des individus, on observe que davantage de clichés ont été pris au cours du tronçon de péricentre lointain que du péricentre proche, ce qui contredirait une logique linéaire de gradient d'urbanité. Ainsi, le péricentre lointain semble être davantage associé, pour les habitants, à l'idée qu'ils se font de la ville que le péricentre proche. La présence d'une grande variété de morphologies urbaines, et du pôle d'échange d'Haluchère, peuvent sans doute expliquer cette non linéarité. En effet, le processus d'étalement urbain et de fragmentation urbaine à l'œuvre dans les villes a contribué à faire émerger des pôles péricentraux (Brès, 2006), souvent situées à l'entrée des villes et autour de pôles d'échange comme Haluchère. Ce qui entraine des « recombinaisons » densité/diversité parfois plus fortes dans des espaces péricentraux lointains que dans des espaces péricentraux proches. Ces derniers demeurent souvent dévolus à la seule fonction résidentielle qu'ils occupent depuis le XIXe siècle.

Un biais de notre méthodologie peut aussi expliquer l'importance accordée en termes de nombre de photos prises au premier tronçon. Le tronçon de centre-ville est le premier tronçon des parcours et celui par lequel les individus commencent ; d'où une possible tentation de prendre beaucoup de photos dès le départ pour « entrer » dans les parcours. Certains enquêtés ont ainsi fait part, lors des premières minutes des parcours, de leur envie de « tout vouloir prendre en photo », sans doute parce qu'ils étaient dans un espace central, mais possiblement aussi par effet « d'excitation » de début de parcours.

Enfin, un élément a particulièrement retenu notre attention, c'est le très faible nombre de photos s'attachant à une dimension sociale de la ville, par exemple une photo de foule, ou de groupes d'individus. Comme si la dimension sociale et humaine de la ville était secondaire dans la constitution du sentiment d'urbanité par rapport aux dimensions morphologiques et fonctionnelles de la ville.

II. Des discours confirmant des spécificités générationnelles et fonctionnelles

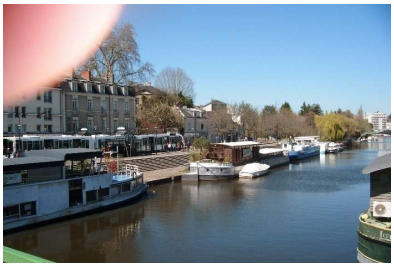
Après cette analyse centrée sur les photos, poursuivons en nous focalisant sur les discours associés à ces photos, au niveau de l'ensemble de l'échantillon puis en fonction des différents groupes sociaux et résidentiels constitués dans la phase de prétraitement.

1. Catégories d'analyse des discours sur les photos

i. Des sous-catégories d'analyse *a priori* mobilisant la combinaison densité/diversité

Une analyse a ici été menée suivant une grille d'éléments « attendus » au fil des parcours, construite à partir d'une combinaison densité/diversité/historicité ayant présidé au tracé des différents tronçons. La grille d'analyse proposée est construite à partir de la pratique du terrain, des entretiens avec les chercheurs et de l'analyse bibliographique. Elle est détaillée dans le chapitre précédent.

A partir de ces grilles de lecture, un codage a été réalisé sous forme de présence/absence des items. Tous les éléments de discours « libres » ne rentrant pas dans cette grille préétablie sont traités de manière séparés et font l'objet d'une analyse de discours spécifique. Un même discours a pu être classé dans plusieurs items, ce qui va à l'encontre de la logique traditionnelle de l'analyse de contenu qui se fonde sur des catégories exclusives. Néanmoins, ici, les discours pouvaient être assez longs sur un objet donné et ne pas être exclusifs à une catégorie, comme dans l'exemple suivant.



Habitant 1, Photo 4 du tronçon 1 : Photo de l'Erdre vue du Pont St Mihiel

« C'est l'Erdre, qui est comme un poumon pour la ville. En plus, on a le tram, qui est aussi quelque chose d'important pour la ville. C'est un lieu qui est aussi un pôle d'attractivité. Regardez on a des gens sur les marches au bord de l'eau ou en terrasse, et des gens de tout âge. C'est mon quartier » (Habitant 1, Photo 4, Tronçon

Ce discours a été classé dans différentes sous-catégories.

Tableau 55 : Exemple de classement en différentes catégories pour un même discours

Sous-catégorie	Sous sous-catégorie	Eléments de discours
Densité Morphologique	Espace plus aéré des bords de l'Erdre	*poumon pour la ville*
Densité Sociale	Espaces de bord de rivières fréquentés	*c'est un pôle d'attractivité, on a des gens*
Densité Fonctionnelle	Densité de flux	*on a le tram*
Diversité Morphologique	Quais, bord de l'eau	*les marches au bord de l'eau*
Diversité Fonctionnelle	Espaces de pause et Commerces	*on a des gens sur les marches au bord de l'eau ou en terrasses*
Historicité	Quais de l'Erdre marqueur d'identité	*c'est l'Erdre, qui est un peu comme un poumon pour la ville*

Ici, classer l'ensemble de ce discours dans une seule de ces catégories n'aurait pas de sens, car il s'agit d'un discours transversal sur la ville et non d'un discours exclusif à une dimension urbaine spécifique.

Une fois ce codage par items effectué, une analyse à l'échelle des sous-catégories (par exemple « Densité morphologique » ou « Diversité Sociale » etc.) et à l'échelle des tronçons pour chaque individu a été effectuée. Une sous-catégorie est considérée comme représentative chez un individu quand plus de la moitié de ses items figure dans le discours de l'individu.

ii. Quatre catégories principales représentant la ville pour les individus

Il s'agit dans un premier temps de s'attacher aux discours produits sur les photos à partir de la grille d'analyse *a priori* sur l'ensemble de l'échantillon.

Tableau 56 : Grille des résultats pour l'ensemble de l'échantillon par sous-catégorie d'analyse des discours *a priori* pour les trois tronçons

	Densité Morpho	Densité Soc	Densité Fonct	Diversité Morpho	Diversité Soc	Diversité Fonct	Historicité
T1	2	5	12	14	3	20	16
T2	3	6	8	16	2	4	9
T3	0	1	23	15	2	12	25
Total	5	12	43	45	7	36	50

Au niveau général, on note ici que les sous-catégories les plus représentées sont les catégories « Historicité » (50 occurrences), « Diversité morphologique » (45 occurrences), « Densité fonctionnelle » (43 occurrences) et « Diversité fonctionnelle » (36 occurrences). La « Densité morphologique » (5), et la « Densité et Diversité sociale » (12 et 7) sont assez peu citées comparativement aux 4 premières catégories. Par rapport à ces résultats généraux, il semble que ce qui ressort le plus dans les discours et les représentations urbaines des individus, c'est la dimension fonctionnelle et morphologique de la combinaison densité/diversité.

De même, les éléments d'ordre historique sont aussi extrêmement présents dans les discours, alors que les éléments de « Densité et de Diversité sociale » sont beaucoup moins présents dans les représentations. Encore une fois, l'exercice de la prise de photo est sans doute un biais ici, dans la mesure où il pousse possiblement à prendre en photo davantage des situations urbaines liées à l'architecture qu'une foule anonyme ou une ambiance générale. Néanmoins, l'analyse des discours va aussi dans le sens de l'observation faite suite à l'analyse des photos de la quasi-absence des habitants sur les photos. Cette densité et cette diversité sociale ne semblent pas centrales dans la représentation de la ville chez les individus, tout du moins pas dans une vision partagée par tous[147]. Comme il a été montré dans l'analyse des photos, ce qui semble partagé collectivement dans les représentations de la ville, ce sont des éléments liés soit à l'histoire, soit à une diversité morphologique, soit à une densité et une diversité fonctionnelle.

On note aussi certaines différences entre les tronçons. Si la diversité morphologique semble s'appliquer de manière égale aux différents parcours, ce n'est pas le cas pour les aspects liés à la densité et à la diversité fonctionnelle ou à l'historicité[148]. Ces différences sont surtout marquées entre le tronçon de centre-ville et de péricentre lointain d'un côté, et le tronçon de

[147] Même si la gêne possible à prendre des individus en photo et la question du droit à l'image peuvent être des freins à la prise de photos de foule ou de personnes.

[148] Qui sont les trois autres catégories principales participant de cette vision qui semble partagée collectivement de la ville.

péricentre proche de l'autre. La nature du tronçon de péricentre proche, relativement homogène, notamment sur sa deuxième partie (composée pour l'essentiel d'habitats résidentiels denses), peut sans doute expliquer cette distinction. Les tronçons de centre-ville et de péricentre lointain proposent, en effet, une densité et une diversité fonctionnelle, ainsi qu'une historicité plus nettement différenciées, expliquant ainsi les distinctions entre le tronçon de péricentre proche et les deux autres tronçons. Ces nuances entre tronçons vont dans le sens des résultats déjà relevés dans l'analyse des photos et tendent à montrer que le tronçon de péricentre proche, bien que plus proche en terme de distance du centre-ville, semble moins représentatif de ce qu'est la ville, et finalement moins urbain pour les habitants que les deux autres tronçons.
On peut aussi relever le fait que sur le tronçon de péricentre lointain, la densité morphologique, n'est pas mentionnée. Alors même que l'on retrouve sur ce tronçon de l'habitat collectif dense avec les immeubles du quartier Bottière. Mais l'accent est davantage mis sur la différence entre types de bâti, et donc sur la diversité morphologique, que sur la densité morphologique.

2. Analyse des discours sur les photos en fonction des groupes sociaux

i. Une relativité générationnelle très forte

Observons dans le détail les résultats par groupes d'âges ou par catégories socio-professionnelles pour cerner ces caractéristiques repérées au niveau de l'ensemble de l'échantillon. C'est l'occasion aussi de confirmer (ou pas) les observations faites à propos des photos, en fonction de l'âge notamment, et de repérer les éléments partagés en termes de représentations urbaines, non plus au niveau collectif, mais au niveau social.

Tableau 57 : Résultats d'analyse des sous-catégories d'urbanité *a priori* par groupe d'âge

		Densité Morphologique	Densité Sociale	Densité Fonctionnelle	Diversité Morphologique	Diversité Sociale	Diversité Fonctionnelle	Historicité
G1 18-25 ans	T1	0	2	3	1	0	5	2
	T2	1	2	1	1	1	0	1
	T3	0	1	5	2	0	2	5
	Sous Total	**1**	**5**	**9**	**4**	**1**	**7**	**8**
G2 26-59 ans	T1	0	2	5	4	1	8	6
	T2	1	4	4	6	1	3	4
	T3	0	0	8	5	1	5	7
	Sous Total	**1**	**6**	**17**	**15**	**3**	**16**	**17**
G3 Plus 60 ans	T1	2	1	4	10	2	7	8
	T2	2	0	3	8	0	2	4
	T3	0	0	9	8	1	5	12
	Sous Total	**4**	**1**	**16**	**26**	**3**	**14**	**24**
	Total	**6**	**12**	**32**	**45**	**7**	**37**	**49**

Pour ce qui concerne les jeunes (18-25 ans), on note déjà que le peu de photos prises par ce premier groupe par rapport aux deux autres[149], influence l'analyse du discours, de fait moins dense. Le faible nombre de photos entraîne un maigre discours et donc peu d'éléments susceptibles d'être représentés dans ces différentes sous-catégories. On note toutefois que les catégories liées aux aspects fonctionnels (« densité fonctionnelle » et « diversité fonctionnelle ») sont relativement représentées ici (avec respectivement 9 et 7 occurrences), de même que la catégorie « historicité » (8 occurrences). Cependant, la catégorie « densité sociale » est proportionnellement assez représentée chez les jeunes (5 occurrences). Là où, au niveau général on avait un rapport de 1 à 4 entre les occurrences de « densité sociale » et les occurrences de « diversité morphologique » notamment, on a ici un rapport de 1 à 2. Ce qui tendrait à aller dans le sens d'une plus grande prise en considération chez les jeunes de cet élément de densité sociale, soit de densité de personnes présentes dans l'espace public. L'attention semble donc essentiellement portée, chez les jeunes, sur les aspects fonctionnels, historiques, mais aussi sociaux, de la ville. On note qu'en s'attachant aux différents tronçons, on peut faire le même constat que pour les résultats sur l'ensemble de l'échantillon, à savoir une différence nette entre, d'un côté les tronçons de centre-ville et de péricentre lointain, et de l'autre le tronçon de péricentre proche en termes de densité et de diversité fonctionnelle ainsi qu'en termes d'historicité.

[149] Voir plus haut les analyses en termes de nombre de photos prises.

Pour les actifs (25-59 ans), quatre catégories sont particulièrement présentes et relativement à parts égales. En effet, les catégories « densité fonctionnelle », « diversité morphologique », « diversité fonctionnelle » et « historicité » reviennent ici entre 15 et 17 fois de manière assez homogène au niveau du total général. Les trois autres catégories sont très peu présentes ici. Il demeure difficile de dégager de façon centrale des éléments, même si on voit que les aspects fonctionnels et liés à la diversité du bâti et à l'historicité ressortent tout de même par rapport aux aspects sociaux (« densité sociale » et « diversité sociale » très peu présente ici).

Si pour le groupe 2 des 25-59 ans, peu de catégories se distinguent, entre « densité fonctionnelle », « diversité morphologique », « densité fonctionnelle » et « historicité », il en va différemment pour le groupe 3 (60 ans et plus) où les catégories « diversité morphologique » et « historicité » ressortent largement, les autres étant présentes mais de manière plus secondaire. Ce qui est d'abord représentatif de la ville ici, pour les individus de 60 ans et plus, c'est un rapport à la diversité du bâti et à l'histoire de ce bâti, les éléments fonctionnels venant au second plan. Quant aux éléments sociaux, ils viennent dans un troisième temps, la « densité sociale étant même quasiment absente des discours.

En prenant en compte les résultats des trois groupes, on repère un cœur commun pour caractériser la ville chez les individus (« densité fonctionnelle », « diversité fonctionnelle » et « historicité »). Et ce cœur évolue en fonction d'une avancée en âge, entre des éléments plus centrés sur une vision fonctionnelle et sociale de la ville (chez les 18-25 ans), une vision plus globalement fonctionnelle chez les 26-59 ans (intégrant à part relativement égale densité et diversité fonctionnelle ainsi que des éléments liés à la diversité du cadre bâti, en termes de diversité morphologique et d'historicité), et une vision davantage liée aux aspects morphologiques (de diversité et d'historicité) chez les 60 ans et plus.

ii. Une relativité socio-professionnelle peu marquée

La méthodologie utilisée précédemment pour l'analyse en fonction des groupes d'âge est reprise ici et adaptée aux PCS.

Tableau 58 : Résultats d'analyse des sous-catégories d'urbanité *a priori* par groupe de PCS

		Densité Morphologique	Densité Sociale	Densité Fonctionnelle	Diversité Morphologique	Diversité Sociale	Diversité Fonctionnelle	Historicité
G1 (10) Cadres	T1	0	2	4	5	1	4	4
	T2	0	3	3	5	0	1	3
	T3	0	0	5	4	0	4	5
	Sous total	**0**	**5**	**12**	**14**	**1**	**9**	**12**
G2 (10) Profº Inter	T1	1	1	2	3	2	6	4
	T2	1	0	1	2	0	0	2
	T3	0	0	5	2	2	2	5
	Sous total	**2**	**1**	**8**	**7**	**4**	**8**	**11**
G3 (12) Employés	T1	1	0	3	6	0	4	4
	T2	2	1	3	5	1	3	2
	T3	0	0	5	4	0	3	6
	Sous total	**2**	**1**	**11**	**15**	**1**	**10**	**12**
G4 (18) Lycéens Etudiants	T1	0	2	3	1	0	5	2
	T2	1	2	1	1	1	0	1
	T3	0	1	5	2	0	2	5
	Sous total	**1**	**5**	**9**	**4**	**1**	**7**	**8**
	Total	**5**	**12**	**40**	**40**	**7**	**34**	**43**

Pour le premier groupe, appelé par commodité groupe des cadres, on retrouve les catégories de « densité fonctionnelle », « diversité morphologique », « diversité fonctionnelle » et « historicité » qui ressortent nettement par rapport aux autres, ce qui est conforme aux résultats sur l'ensemble de l'échantillon d'enquêtés. En revanche, on note que la catégorie « densité sociale » est assez présente ici par rapport aux résultats généraux (sur 12 entrées « densité sociale » au niveau général, on en retrouve 5 ici pour ce groupe). Ce qui tendrait à révéler que les cadres sont relativement plus soucieux de cette question de la densité de population dans les espaces urbains et que cette dimension participe, plus que chez d'autres groupes, de leurs représentations de la ville.

On note que la catégorie « Professions intermédiaires » a pris moins de photos. Mais on retrouve la constante des quatre catégories les mieux représentées, « densité fonctionnelle », « diversité morphologique », « diversité fonctionnelle » et « historicité ».

De même pour le groupe des « Employés », les catégories centrales « densité fonctionnelle », « diversité morphologique », « diversité fonctionnelle » et « historicité » ressortent clairement. Toutefois, les autres catégories sont peu présentes (1 ou 2 occurrences seulement). Les éléments liés au social sont même quasiment absents ici. Ce qui semble aller dans le sens d'une prise en

compte très relative de la présence d'individus dans l'espace public comme éléments constitutifs de représentation de la ville.

Pour le groupe des « lycéens et étudiants », (équivalent au groupe des 18-25 ans), on retrouve une attention particulière accordée aux catégories « densité fonctionnelle », « diversité fonctionnelle » et « historicité » avec néanmoins une attention plus marquée (que pour les autres groupes) sur la question de la « densité sociale ».

Comme pour l'analyse des photos, les résultats par groupes socio-professionnels semblent moins discriminants que ceux par groupes d'âge. La relativité du sentiment d'urbanité serait donc plus fonction d'une avancée en âge que d'une appartenance socio-professionnelle.

iii. Une relativité résidentielle spatiale mais aussi sociale

Enfin, les résultats de ces parcours commentés sont analysés au prisme des lieux d'habitation des individus pour comprendre dans quelle mesure le lieu d'habitation peut contribuer aux représentations de la ville.

Les catégories utilisées pour distinguer trois groupes sont celles qui ont servi à établir notre échantillon d'enquêtés, à savoir : habitants du centre-ville (12 individus ici), habitants du péricentre proche (20 habitants) et habitants du péricentre lointain (12 individus). La construction de ces différentes zones est expliquée précédemment dans la partie méthodologie[150]. Ces trois catégories se répartissent relativement équitablement en fonction de l'âge, en particulier dans le groupe des jeunes, mais un peu moins équitablement pour les autres groupes (seul 3 individus vivent dans le centre-ville pour le groupe des 26-59 ans et celui des 60 ans et plus).

[150] Voir chapitre 5

Tableau 59 : Résultats d'analyse des sous-catégories d'urbanité *a priori* par lieu de résidence des individus

		Densité Morphologique	Densité Sociale	Densité Fonctionnelle	Diversité Morphologique	Diversité Sociale	Diversité Fonctionnelle	Historicité
G1 (12) Centre-Ville	T1	0	2	1	1	0	5	3
	T2	0	1	2	3	0	0	2
	T3	0	0	6	4	0	3	5
	Sous total	**0**	**3**	**9**	**8**	**0**	**8**	**10**
G2 (20) Péricentre Proche	T1	1	3	7	5	3	9	5
	T2	3	3	5	4	2	1	2
	T3	0	0	9	5	2	8	11
	Sous total	**4**	**6**	**21**	**14**	**7**	**18**	**18**
G3 (20) Péricentre Lointain	T1	1	0	4	8	0	6	8
	T2	1	2	1	8	0	3	5
	T3	0	1	8	6	0	1	10
	Sous total	**2**	**3**	**13**	**22**	**0**	**10**	**23**
	Total	**6**	**12**	**43**	**44**	**7**	**36**	**52**

Chez les habitants du centre-ville (Groupe 1), on retrouve les quatre catégories traditionnelles qui apparaissent ici de manière relativement homogène de ces discours, à savoir « densité fonctionnelle », « diversité morphologique », « diversité fonctionnelle » et « historicité ». Les autres catégories, notamment « densité morphologique » et « diversité sociale », n'apparaissent pas du tout. En ce sens, les résultats pour ces habitants du centre-ville sont assez conformes aux résultats sur l'ensemble de l'échantillon.

Le groupe d'habitants du péricentre proche est plus nombreux en termes d'effectif (20 individus concernés). Les quatre catégories centrales ressortent aussi pour ce groupe. Mais on note tout de même la prégnance des catégories plutôt fonctionnelles et historiques, ici au détriment de la catégorie « diversité morphologique », moins présente que pour dans les autres groupes. Une vraie spécificité de ce groupe est la place de la catégorie « diversité sociale », soit la diversité des populations, qui revient plus chez ces habitants du péricentre proche que chez les habitants du centre-ville ou du péricentre lointain. L'ensemble des occurrences relevant de la diversité sociale est ainsi le fait d'habitants du péricentre proche. Ce qui peut surprendre dans la mesure où cette « diversité sociale » est *a priori* plutôt une caractéristique des espaces de centre-ville. Cette spécificité semble remettre en question la représentation des individus vivant en centre-ville par rapport à l'urbanité *a priori* de leurs espaces de vie centraux. Si, en termes de gradient d'urbanité, la combinaison densité/diversité au sens large est plus forte *a priori* dans le centre-

ville, ce n'est pas pour autant que les habitants de ces espaces centraux considèrent la diversité sociale comme un élément fondamental de leur cadre de vie.

Enfin, pour le groupe des habitants du péricentre lointain (groupe 3), deux catégories se dégagent nettement, la catégorie « diversité morphologique » et la catégorie « historicité ». Les deux autres catégories les plus citées, (densité et de diversité fonctionnelle) apparaissent même deux fois moins que les catégories « diversité morphologique » et « historicité ». Finalement, ce résultat est assez proche de ceux du groupe des 60 ans et plus, alors même que les 60 ans et plus ne sont pas surreprésentés dans ces péricentraux lointains (8 individus contre 6 âgés de 18-25 ans et 6 âgés de 26-59 ans). Cette catégorie des péricentraux lointains se distingue par ses caractéristiques spécifiques. Les distinctions relevées en fonction du lieu d'habitation des individus vont dans le sens d'un niveau de compréhension différencié du sentiment d'urbanité relatif à la localisation résidentielle.

Conclusion et discussion :

Pour conclure et résumer cette première étape d'analyse, on peut relever que le niveau de structuration du sentiment d'urbanité semble centré sur une combinaison densité/diversité excluant en partie la diversité sociale et que la relativité de ce sentiment d'urbanité en fonction de groupes d'analyse est surtout visible en termes générationnels. Que ce soit par groupe d'âge, par PCS ou par lieux d'habitation, ces premières analyses révèlent que les éléments les plus mis en avant en termes de représentation de la ville, dans les discours liés à la prise de photographies par les enquêtés, sont essentiellement liés à des aspects fonctionnels (de densité comme de diversité) et des éléments liés à la morphologie (surtout en termes de diversité de ce bâti et d'historicité de ce bâti). Ces éléments semblent participer de la constitution de ce niveau collectif de « sentiment d'urbanité », cet archétype urbain partagé par tous ou presque, qu'évoquait Dorothée Marchand dans ses travaux (2001, 2005, 2006).

On note ensuite des distinctions très nettes en termes de groupe, ce qui va là encore dans le sens des travaux de Dorothée Marchand. Mais on note que l'analyse en termes de génération semble plus pertinente pour distinguer des manières différentes de « penser la ville » qu'une analyse en termes de catégories socio-professionnelles ou de lieu de vie[151]. Si les distinctions en termes de lieu de vie mettent en avant des spécificités, elles sont moins fondamentales et moins discriminantes que lorsqu'on analyse ces différences en termes générationnels. Ces différences

[151] Qui était l'hypothèse principale de Dorothée Marchand.

en fonction d'une appartenance à une génération constituent ici un élément *a priori* central pour expliquer une forme de relativité de ce sentiment d'urbanité en fonction d'une avancée en âge. Ce qu'il faudra encore étayer et approfondir par la suite en analysant les questionnaires relatifs à ces parcours. Sur cette question de l'avancée en âge on note, pour les individus de plus de 60 ans, que les représentations urbaines sont davantage déclinées à partir d'une recomposition de lieux où les individus ont des souvenirs, alors que, pour les plus jeunes, la ville est plus considérée comme un tout. Cette remarque s'inscrit à la suite des travaux de Nathalie Audas (2011), qui notait l'importance de l'attachement aux lieux des personnes âgées dans la construction de leurs rapports à leurs environnements urbains.

Les résultats, illustrant une plus grande combinaison densité/diversité observée par les individus, sur le tronçon de péricentre lointain que sur le tronçon de péricentre proche, démontrent aussi la pertinence de la théorie des gradients d'urbanités fondée sur cette combinaison densité/diversité pour aborder l'urbain d'une manière non linéaire.

Mais il reste à envisager ces résultats en fonction de l'analyse des discours ne rentrant pas dans cette grille de lecture théorique des parcours. Cette analyse permettra notamment d'accéder à un troisième niveau de compréhension de ce sentiment d'urbanité, relatifs aux rapports individuels à la ville.

Chapitre 9 : Stratification de la construction du sentiment d'urbanité chez les individus

Ce chapitre est consacré spécifiquement aux discours des individus issus des parcours, déjà envisagés en lien avec les photos à partir d'une grille d'analyse *a priori* évoqué dans le chapitre précédent. Dans ce chapitre, il s'agit d'analyser les discours des individus ne s'inscrivant précisément pas dans la grille d'analyse préconstruite dont les résultats ont été analysés précédemment. Ces discours seront analysés pour eux-mêmes dans un premier temps, avant d'être mis en lien à la fois avec la question sur la définition de la ville issue du questionnaire de fin de parcours commentés et avec le niveau d'analyse par groupes sociaux, générationnels, socio-professionnels et résidentiels.

I. Appréhender le niveau individuel de construction du sentiment d'urbanité par l'analyse des discours

Il s'agit dans un premier temps d'aborder l'analyse du discours a proprement parlé produit par les individus pour justifier la prise de photographie, et notamment sur le discours ne s'inscrivant pas dans la grille d'analyse *a priori* présentée dans le chapitre précédent.

1. Analyse du discours produit par les individus

Les discours provoqués par la prise de photo ne s'inscrivaient pas tous dans la grille théorique basée sur la combinaison densité/diversité/historicité, construite suite à l'analyse théorique et la réflexion portée sur le terme d'urbanité menée notamment dans le cadre des entretiens avec les chercheurs. Ces éléments du discours « pas attendu *a priori* » ont pourtant une certaine pertinence pour aborder différents niveaux de compréhension et de représentation de la ville

chez les individus. Si ces discours inattendus peuvent être partagés collectivement ou « socialement », ils donnent également accès à un niveau plus individuel, qui était difficile à atteindre avec l'analyse menée précédemment.

i. Analyser les discours au niveau de l'ensemble de l'échantillon

Les différentes catégories sont ici issues d'un prétraitement et d'un codage des discours détaillés dans le chapitre 7. En termes de codage, il a été retenu le nombre de fois où l'on trouve chacune de ces cinq catégories chez les individus. La même logique que plus haut a été reprise en allant du général vers le particulier.

Tableau 60 : Résultats généraux de l'analyse des discours ne s'inscrivant pas dans la grille d'une urbanité *a priori* (en nombre d'occurrences)

	Eléments liés à parcours de vie	Eléments liés à l'inattendu	Eléments urbains non pris en compte	Opposition ville/campagne	Eléments subjectifs
T1	36	17	74	9	17
T2	21	29	64	3	26
T3	15	16	54	2	51
Total	72	61	191	14	95

On note que la catégorie « éléments urbains non pris en compte » est de loin la plus représentée, ce qui s'explique par le fait que la grille *a priori* ne pouvait pas intégrer l'ensemble des éléments urbains attendus traditionnellement.

Au vu de la faible présence des aspects sociaux dans les résultats issus de l'analyse basée sur la grille d'analyse *a priori*, on aurait pu imaginer qu'on retrouverait dans cette catégorie des aspects sociaux. Or, la presque totalité de ces éléments de discours relèvent de faits morphologiques ou fonctionnels, non pris en compte dans notre grille de lecture, car souvent anecdotique (le café à Haluchère décoré aux couleurs du FC Nantes, qui rappelle la proximité du Stade de la Beaujoire), ou pas directement liés à une grille densité/diversité/historicité. Par exemple, toutes les remarques liées au logement rentrent dans cette catégorie, que ce soit pour relever les difficultés de se loger, ou les solutions pour se loger, ou encore pour déplorer le fait que des maisons soient détruites pour construire des immeubles (dynamiques très présentes dans les péricentres de métropoles françaises et à Nantes notamment le long du boulevard Jules Vernes au début du tronçon de péricentre lointain).



Figure 14 : Habitant 1, Photo 1 du tronçon 3 : immeuble en construction boulevard Jules Verne au niveau de l'arrêt de bus Chocolaterie :

« *C'est représentatif de la ville, surtout des anciennes grandes voies pour quitter le centre-ville (c'est la même chose rue de Vannes). On a des immeubles qui remplacent très vite des vieilles maisons, ça permet la densité, moi je trouve ça pas mal, ça permet le renouvellement aussi.* »

La catégorie « éléments subjectifs », liée à des catégories appréciatives (voir dans le Chapitre 7 l'exemple du balcon en fer forgé rue du Roi Albert ou le projet immobilier à Haluchère) est très présente, devant les catégories « inattendu » et « éléments liés au parcours personnels ». Enfin, la catégorie « opposition ville/campagne » et la moins citée ici.
Il s'agira aussi de voir comment on peut expliquer ces différences, parfois assez importantes, entre ces catégories.

ii. Une prédominance confirmée du centre-ville dans les représentations urbaines

Pour les catégories « éléments urbains » et « opposition ville/campagne », on constate un nombre décroissant d'occurrences entre le tronçon de centre-ville et le tronçon de péricentre lointain. Les détails architecturaux très nombreux du fait de la grande richesse du bâti caractéristique des centres villes, et la décroissance du nombre de ces détails urbanistiques à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville, peuvent expliquer cette tendance. De la même manière, les caractéristiques d'un centre-ville se prêtent parfaitement à une opposition entre ville et campagne, les caractéristiques de la ville dans les représentations des individus étant beaucoup plus liées aux formes et aux fonctions d'un centre-ville que d'un péricentre proche

ou lointain. Cette prédominance du centre-ville dans les représentations urbaines des individus est encore un constat fort de ces parcours commentés.

Les éléments liés au « parcours de vie » sont aussi surtout liés au centre-ville, et l'on constate le même caractère décroissant à mesure qu'on s'éloigne du centre. Ainsi, peu importe le lieu d'habitation des individus, le centre-ville est relativement fréquenté par tous, quels que soient l'âge, la catégorie sociale ; ce qui contribue à la réminiscence des souvenirs rattachés à cet espace. A l'inverse, les éléments rapportés aux espaces péricentraux proches, et plus encore aux espaces péricentraux lointains, font partie intégrante d'espaces essentiellement fréquentés par les habitants de ces espaces, et peu par les habitants d'autres espaces. Le centre-ville, voire les espaces péricentraux proches (par exemple la rue du Maréchal Joffre) demeurent des destinations potentielles pour l'ensemble des habitants, plus que les espaces péricentraux lointains. Pour un habitant du centre-ville, ou même du péricentre proche, le pôle multimodal de Haluchère est au mieux un lieu traversé, au pire un lieu ignoré.

A contrario, les « éléments subjectifs » reviennent de manière croissante entre le tronçon de centre-ville et le tronçon de péricentre lointain, contrairement aux « éléments urbains » et aux « éléments relatifs au parcours de vie ». Ce qui peut s'expliquer par le fait que le tronçon de péricentre lointain suit des espaces assez peu connus de la plupart des enquêtés, car en retrait des grands espaces traversés et identifiés de ce péricentre lointain (par exemple le boulevard Jules Verne et Haluchère). Cette non familiarité avec le péricentre lointain, essentiellement résidentiel, provoque aussi des discours ponctués d'éléments appréciatifs portés sur les espaces découverts à l'occasion des parcours. Et ce tronçon de péricentre lointain longe aussi un quartier de Grands Ensembles dont l'image n'est pas bonne à l'échelle de l'agglomération nantaise (le quartier de Bottière). L'image dépréciée de ces quartiers de grands ensembles n'est pas qu'une réalité nantaise mais bien une vision, en partie, partagée collectivement à l'échelle française, largement véhiculée d'un point de vue médiatique notamment[152].

[152] Voire notamment certains discours véhiculés par les hommes politiques français, « les quartiers à nettoyer au kärcher » de Nicolas Sarkozy en 2005, ou « les ghettos » évoqués par Manuel Valls en janvier 2015.



Figure 15 : Habitant 21, Photo 2 du tronçon 3 : maison rose rue de Nancy

« *Dans le centre il ne pourrait pas y avoir de maisons avec des couleurs comme ça, ils n'auraient pas eu le droit. Une maison rose PQ c'est quand même super moche*. »

Il est aussi étonnant de relever que les éléments liés à la catégorie « inattendus » sont le plus cités dans le Tronçon 2. La morphologie et la fonction résidentielle de certains espaces renforcent la saillance de certains éléments ou évènements. Ainsi, un espace de péricentre proche, surtout dévolu à la fonction résidentielle et donc *a priori* plus familier, rend l'événement inattendu remarquable. Ce caractère plus normé pour les individus du tronçon dans le péricentre proche a aussi été relevé dans les analyses de la grille *a priori* et dans l'analyse des photos prises par les individus.



Figure 16 : Habitant 42, Photo 1 du tronçon 2 : autocollant P d'un parcmètre collé sur un panneau Stop rue de l'amiral Ronnarc'h (même photo chez l'habitant 19, photo 2 du T)

« *J'avais déjà observé que les autocollants P des Parcmètres étaient décollés et mis un peu partout sur d'autres panneaux ou sur du mobilier urbain. Ca renvoie aussi au Street art, au détournement de la rue. Le Street art, c'est aussi un marqueur de la ville et de l'urbain.* »

Une autre explication relative aux éléments inattendus sur le tronçon 2 relève de l'évènement *Voyage à Nantes* qui marque assez fortement la rue du Maréchal Joffre pendant l'été. Le thème du *Voyage à Nantes*, l'été précédant l'enquête, était « la rue à l'envers ». Et la rue portait encore les traces de cet évènement.



Figure 17 : Habitant 7, Photo 2 du tronçon 2 : devanture à l'envers rue du Maréchal Joffre

« *C'est un reste du voyage à Nantes, « la rue à l'envers ». A l'été 2014, toutes les enseignes de la rue étaient à l'envers. C'est une des animations de l'été à Nantes. C'est important et c'est aussi symbolique du nouveau Nantes.* »

Durant l'été 2015, l'évènement *Voyage à Nantes* dans la rue Joffre se matérialisait par des enseignes animées, en bois, placées au-dessus des nombreuses boutiques de la rue. Ce qui n'a pas manqué d'être remarqué et noté par les enquêtés.



Figure 18 : Habitant 32, Photo 1 du tronçon 2 : figurine au-dessus d'une boutique de coiffeur rue du maréchal Joffre

« *Le voyage à Nantes aujourd'hui c'est important, ça marque fortement la ville. C'est un moment important, et c'est assez sympa ce qu'ils ont fait cette année ; tous les ans, c'est original et assez sympa.* »

Le contexte, à la fois en termes de spatialité et de temporalité, est donc particulièrement prégnant ici dans l'analyse des discours. Ce niveau individuel est le plus relatif pour aborder le sentiment d'urbanité, et donc sans doute aussi le plus difficile à caractériser clairement, alors qu'on a vu que les niveaux collectif et sociaux étaient peut-être plus aisés à caractériser.

2. Analyse des discours par groupes sociaux

Après avoir analysé ces éléments exclus de la grille *a priori* au niveau de l'ensemble des individus composant l'échantillon, la focale peut être portée maintenant sur les distinctions entre groupes générationnels, socio-professionnels ou résidentiels.

i. Relativité générationnelle toujours forte

Tableau 61 : Analyse des discours hors grille d'une urbanité *a priori* - Résultats par groupes d'âges (en nombre d'occurrences)

		Eléments liés à parcours de vie	Eléments liés à l'inattendu	Eléments urbains	Opposition ville/campagne	Eléments subjectifs
G1 (16-25 ans)	T1	10	5	27	5	2
	T2	5	3	23	0	4
	T3	3	3	20	0	14
	Sous Total	**18**	**11**	**70**	**5**	**21**
G2 (26-59 ans)	T1	10	6	25	3	8
	T2	8	10	27	3	11
	T3	3	5	15	2	21
	Sous Total	**21**	**20**	**67**	**7**	**40**
G3 (60 ans et plus)	T1	16	6	22	1	7
	T2	8	16	14	0	11
	T3	9	8	19	0	16
	Sous Total	**33**	**30**	**54**	**1**	**34**

Pour le Groupe des 16-25 ans, la catégorie « éléments urbains » est largement la plus citée. Pour le reste, les « éléments subjectifs » reviennent à peine plus que les « éléments liés au parcours de vie ». Cependant, « l'inattendu » est relativement moins présent que les « éléments liés au parcours de vie ». Cette relative importance de la catégorie « parcours de vie » montre aussi que l'attachement à certains lieux se fait de manière précoce dans le parcours de vie et influence les représentations urbaines individuelles très tôt dans l'avancée en âge. Pour la catégorie

« opposition ville campagne », la plupart des citations sont le fait de jeunes qui viennent de s'installer à Nantes pour leurs études, tout en venant d'espaces non urbains qu'ils fréquentent encore le week-end. La catégorie « opposition ville-campagne » devient alors révélatrice d'éléments liés au parcours résidentiel.



Figure 19 : Habitant 51, Photo 2 du tronçon 1 : pavés place Roger Salengro (place de la préfecture) – habitant ayant passé toute sa jeunesse à Bouvron (44)

« *Les pavés c'est aussi typique, dans beaucoup de villes on en retrouve et on en retrouve pas à la campagne. C'est aussi marque d'une histoire ancienne.* »

Pour le groupe des 26-59 ans, on retrouve toujours les « éléments urbains » qui ressortent de manière importante, mais on relève aussi que les « éléments subjectifs » sont représentés dans le discours deux fois plus que les « éléments liés au parcours de vie » ou que les « éléments liés à l'inattendu » (rapport qui était moindre au niveau général et bien moindre au niveau des jeunes). On retrouve néanmoins un nombre croissant d'éléments subjectifs entre le tronçon de centre-ville et le tronçon de péricentre lointain, comme pour l'analyse au niveau de l'ensemble des individus de l'échantillon.

Enfin pour le groupe des 60 ans et plus, ce sont les « éléments liés au parcours de vie » et en l'occurrence à des souvenirs associés à certains lieux ou à certaines situations urbaines, ou au moins à une mémoire des lieux qui dominent dans le discours. L'évolution de ces lieux (disparition de commerces, changement de propriétaires ou d'usage de surfaces commerciales) fréquentés au cours du parcours de vie, est ici particulièrement présente. On peut citer quelques exemples pour illustrer la diversité de cette mémoire des lieux.



Figure 20 : Habitant 3 (+de 60 ans), Photo 3 du tronçon 3 : usine à Haluchère

« *C'est une ancienne usine d'armement. Il y avait beaucoup d'emplois dans le quartier. C'était important pour le quartier. D'ailleurs pendant la guerre, des maisons en bois avaient été construites dans le quartier pour loger les ouvriers. C'étaient des maisons que je trouvais très bien. Il y a eu des grosses grèves en 68 ici, je m'en rappelle très bien. C'est un souvenir fort aussi*. »



Figure 21 : Habitant 34 (+ de 60 ans), Photo 1 du tronçon 3 : centre commercial à l'arrêt « Chocolaterie »

« *Il y avait un magasin bio avant qu'il y est un magasin Folie Fil, ça s'appelait Horizon Vert. Je regrette que ça ait fermé, ça c'est dommage. J'y allais souvent.* »



Figure 22 : Habitant 45 (+ de 60 ans), Photo 2 du tronçon 1 : immeuble du Conseil Général, quai Sully :

« *Le conseil général avant c'était le siège de la fédération des amicales laïques. J'ai beaucoup fréquenté cet endroit quand j'étais jeune. Mes parents étaient instits et étaient militants des amicales laïques. J'étais attaché à ce lieu, ça me rappelle des souvenirs de bonbons.* »

Une analyse par groupe d'âge révèle surtout que cette question des représentations individuelles de la ville se pose en des termes extrêmement relatifs et qu'il est difficile de dégager des tendances par âge. Néanmoins, on constate que pour les personnes âgées, les aspects liés à la mémoire des lieux, en lien avec des évènements du parcours de vie, prennent une place particulièrement centrale (voir les exemples ci-dessus).

ii. Relativité socio-professionnelle distinguant des éléments appréciatifs

Les résultats du tableau 32 permettent de décrire les fréquences d'occurrences d'éléments ne s'inscrivant pas dans la grille d'analyse *a priori* en fonction de l'appartenance à des groupes socio-professionnels.

Tableau 62 : Analyse des discours hors la grille d'une urbanité *a priori* - Résultats par groupe de PCS (en nombre d'occurrences)

		Eléments liés à parcours de vie	Eléments liés à l'inattendu	Eléments urbains	Opposition ville/campagne	Eléments subjectifs
G1 Cadres (10)	T1	2	5	15	2	5
	T2	2	5	22	1	5
	T3	1	5	13	0	15
	Sous Total	**5**	**15**	**49**	**2**	**25**
G2 Professions Intermédiaires (10)	T1	11	6	11	0	6
	T2	5	12	7	1	11
	T3	4	6	10	0	16
	Sous Total	**20**	**24**	**28**	**1**	**33**
G3 Employés (12)	T1	9	1	18	1	3
	T2	6	5	11	1	5
	T3	7	2	11	1	3
	Sous Total	**22**	**8**	**40**	**3**	**11**
G1 Etudiants Lycéens (16-25 ans)	T1	10	5	27	5	2
	T2	5	3	23	0	4
	T3	3	3	20	0	14
	Sous Total	**18**	**11**	**70**	**5**	**21**

Ainsi, chez les cadres, l'importance des « éléments urbains » et des « éléments subjectifs » (notamment sur le tronçon de péricentre lointain) est constante. Néanmoins, on relève quelques éléments notables, notamment la très faible importance des éléments liés aux « parcours de vie ». Cette catégorie est ici largement moins citée que la catégorie « éléments inattendus », alors même que c'était l'inverse pour l'ensemble de l'échantillon. Cette moindre attention portée s'explique peut-être par le cours résidentiel des individus. En effet, le groupe est constitué d'individus non originaires de Nantes, aux emplois qualifiés, ayant fait des études supérieures et donc, ayant aussi des parcours résidentiels complexes à l'échelle au moins

nationale. Toutefois, il n'en reste pas moins que les éléments liés à une mémoire des lieux sont peu cités dans les discours.

Quant aux « éléments subjectifs », on peut relever un exemple récurrent au sein de cette catégorie. Il s'agit du coin destiné aux encombrants rue Le Verrier (fig 39), cité 6 fois par des « cadres » (il est d'ailleurs à noter que sur ces 6 occurrences, 4 sont aussi le fait de cadres à la retraite).



Figure 23 : Habitant 39, Photo 4 du tronçon 3 : encombrants rue Le Verrier

« *C'est quand même une problématique urbaine, y en a partout. Ça représente le débordement et ça ne donne pas une bonne image du quartier.* »

On remarque par ailleurs que dans la plupart des cas, cet élément (catégorisé comme un « élément subjectif » lié à un discours péjoratif) est relevé par les individus sans savoir qu'il s'agissait d'un coin encombrant institutionnalisé destiné au ramassage des objets volumineux. Mais cette pile de déchets (qui au cours de l'été 2015 n'a cessé de croitre) est, en partie, constituée d'objets non autorisés pour le ramassage (cartons, pneus etc.). Tous les individus ayant relevé cet élément vivent par ailleurs dans le centre-ville, et peuvent être moins accoutumés à cette pratique des espaces dédiés aux encombrants dans l'espace public.

Le groupe des professions intermédiaires (G2) présente la particularité de relever principalement des « éléments d'ordre subjectif ». C'est le seul groupe pour lequel la catégorie « éléments urbains » n'est pas la plus citée. Ces « éléments subjectifs » sont notamment très présents sur le tronçon de péricentre lointain, qui concentre une bonne part des occurrences de cette catégorie « subjectives » au niveau de l'ensemble des individus composant cet échantillon. Cette subjectivité constitutive du groupe professions intermédiaires s'exprime surtout dans un jugement dépréciatif des grands ensembles du quartier de Bottière, ce qui les rapproche de la catégorie des cadres en termes de représentation de ce quartier spécifique.

Pour les employés (G3), la différence est de nouveau très nette entre « les éléments urbains » et le reste des catégories, d'où ressortent néanmoins les « éléments liés au parcours de vie ». L'importance de cette dernière catégorie peut s'expliquer par l'ancienneté de résidence à Nantes des individus de ce groupe qui alimente alors une mémoire des lieux plus importante. Il est aussi intéressant de noter que la catégorie « inattendu » est très peu représentée ici par rapport aux autres groupes. Ce qui peut s'expliquer par l'attachement de ce groupe aux aspects morphologiques et fonctionnels, soit des éléments plutôt attendus dans les villes, mais aussi par une bonne connaissance de l'environnement nantais liée à leur antériorité de vie à Nantes. De même les « éléments appréciatifs » sont peu nombreux ici et ne suivent pas une logique croissante entre le tronçon de centre-ville et le tronçon de péricentre lointain. La vision de la ville dominante pour ce groupe est donc plutôt centrée sur l'attendu et sur le fait qu'il n'y ait pas de jugement porté. Ce qui fait ville pour ce groupe formé d'employés, est basé sur des éléments urbains bâtis et des éléments liés aux parcours de vie et à des souvenirs concrets liés à des lieux donnés.

Pour rappel, le dernier groupe des étudiants et des lycéens (G4) est le même que le groupe d'âge des 16-25 ans. On retrouve donc les mêmes observations que pour le groupe d'âge des jeunes. Soit une catégorie « éléments urbains » plus mobilisée dans les discours et une vision de la ville aussi construite dans une « opposition ville/campagne » liée à des parcours de vie récents. Et, en effet, dans ce groupe d'âge, on retrouve des individus au parcours résidentiel à dominante rurale, notamment des étudiants en première ou deuxième année d'étude venant d'espaces ruraux, récemment installés à Nantes et rentrant chez leurs parents le week-end.

Cette analyse par groupe de PCS, si elle révèle moins de nuances en termes d'éléments que l'analyse par groupe d'âge, permet néanmoins d'affiner l'analyse de la complexité de la relativité sociale dans l'appréhension du sentiment d'urbanité.

iii. Relativité résidentielle, ce proche méconnu

La caractérisation du discours des individus peut aussi être inspectée à partir de l'appartenance résidentielle, soit la situation résidentielle actuelle des enquêtés.

Tableau 63 : Analyse des discours hors grille d'une urbanité a priori - Résultats par zone d'habitation des habitants (en nombre d'occurrences)

		Eléments liés à parcours de vie	Eléments liés à l'inattendu	Eléments urbains	Opposition ville/campagne	Eléments subjectifs
G1 - Habitant du centre-ville	T1	4	4	20	1	2
	T2	2	8	16	0	3
	T3	0	4	12	1	12
	Sous Total	**6**	**16**	**48**	**2**	**17**
G2 - Habitant du péricentre proche	T1	15	7	29	4	8
	T2	10	15	28	2	10
	T3	6	5	22	0	21
	Sous Total	**31**	**27**	**79**	**6**	**39**
G3 - Habitant du péricentre lointain	T1	17	6	23	4	7
	T2	9	6	19	1	14
	T3	9	7	21	1	16
	Sous Total	**35**	**19**	**63**	**6**	**37**

Pour cette catégorie, les nuances entre tronçons sont à noter, dans la mesure où certains tronçons sont des espaces de vie quotidiens et d'autres sont moins fréquentés.

Pour les habitants du centre-ville, on note que sur le tronçon lié aux espaces de vie quotidiens, (soit le tronçon de centre-ville), ce sont les « éléments urbains » qui sont les plus fréquemment cités. Les « éléments liés à des parcours de vie » (qui auraient pu être importants ici) restent assez secondaires (seulement 4 occurrences). En revanche, chez ces habitants vivant en centre-ville, les « éléments liés à l'inattendu » et liés à « des éléments appréciatifs » se retrouvent surtout sur le tronçon de péricentre proche (pour l'inattendu) et sur le tronçon de péricentre lointain (pour les éléments subjectifs, en l'occurrence plutôt dépréciatifs lorsque l'on regarde le détail), autrement dit sur des tronçons qui ne sont pas leurs espaces vécus du quotidien. Pour ce groupe d'enquêtés, la situation résidentielle actuelle semble donc orienter fortement les représentations urbaines vers une prédominance du centre-ville et des espaces péricentraux considérés comme surprenants ou dépréciés.

Dans le discours des habitants du péricentre proche, l'importance croissante des « éléments appréciatifs » entre le tronçon de centre-ville et le tronçon de péricentre lointain est à signaler, de même que l'importance décroissante des « éléments urbains » entre ces mêmes tronçons. Ainsi, au fur-et-à-mesure que la familiarité décroit, le jugement porté deviendrait plus présent, notamment ici sur le parcours de péricentre lointain. Là encore, on peut s'étonner de la faible occurrence des « éléments liés aux parcours de vie » sur le tronçon de péricentre proche. Lequel

reste une zone plutôt connue des individus composant ce groupe. C'est sur le tronçon de centre-ville que ces individus vivant dans le péricentre proche associent plus des « éléments liés aux parcours de vie ». De la même manière et au contraire du groupe des cadres, les « éléments liés à l'inattendu » sont le plus cités sur le tronçon de péricentre proche, qui est pourtant le tronçon que les individus de ce groupe connaissent le mieux, et qui leur est le plus familier. Cette relative discordance entre espace vécu et représentation peut surprendre mais trouve aussi son explication dans le fait que les individus ne sont pas forcément attentifs à tous les détails de leur environnement proche, qui est très résidentiel et peu fonctionnel et que l'inattendu sort en effet du familier et donc des normes connues et pratiquées au quotidien par ces individus sur leurs espaces de vie. Cette relative méconnaissance des détails de l'environnement de vie quotidien, ou ce rapport normatif et routinier à ces espaces du quotidien, on la retrouve pour les habitants du centre-ville autant que pour les habitants du péricentre proche ou lointain. Certains « éléments appréciatifs » ou « inattendus » peuvent ainsi être cités sur des espaces pourtant proches de leur lieu de résidence en termes de spatialisation ou de caractéristiques morphologiques ou fonctionnelles.

S'agissant du discours des individus vivant dans le péricentre lointain, on retrouve cette tendance à une discordance entre la situation résidentielle actuelle et les représentations sur cet espace de vie quotidien. En effet, là encore, le tronçon de centre-ville est davantage associé à des « éléments liés au parcours de vie », plus que le tronçon de péricentre lointain correspondant à la situation actuelle de résidence des individus. En revanche, on note que les « éléments urbains » sont presque autant rattachés par les individus de ce groupe au tronçon de péricentre lointain qu'au tronçon de centre-ville (à l'inverse des deux autres groupes).

Cette analyse en fonction des lieux d'habitation met en avant certains paradoxes dans les représentations urbaines des individus, où l'espace proche et ses caractéristiques ne sont pas forcément connus et où les représentations urbaines restent finalement très largement influencées par les formes et situations urbaines du centre-ville. Ce qui conduirait à imaginer que le sentiment d'urbanité se structurerait, certes en différents niveaux envisagés plus avant (collectif, social et individuel) mais aussi en fonction d'un espace de référence, le centre-ville, avec ses formes, ses situations et ses fonctions spécifiques. Cet archétype urbain représenté par le centre-ville est ici identifié par tous, peu importe l'âge, la génération ou la situation actuelle de résidence. Cette référence spatiale centrale dans les représentations urbaines relèverait donc du niveau collectif, partagé par tous. Il s'agirait ainsi d'un « point de référence pour les individus » (Dias, Ramadier, 2017). Ce qui supposerait de nuancer ce niveau individuel

d'appréhension du sentiment d'urbanité ressortant de l'analyse de ces discours, notamment dans l'analyse de la catégorie « éléments appréciatifs ». En effet, aimer ou ne pas aimer un espace, relève certes d'un jugement individuel (tout le monde n'apprécie pas forcément de la même manière un même espace), mais cette appréciation se fait toujours par rapport à des modèles qui existent et qui sont construits au niveau collectif. Le jugement se rapporte en effet toujours à une dimension normative et structurée. Le modèle de la ville durable, qui structure l'urbanisme contemporain, semble bien ici intégré comme un modèle de référence, influençant les représentations urbaines des individus. Ce principal modèle urbain contemporain marque de manière collective les individus, qui se l'approprient chacun à leur niveau.

iv. Paradoxes dans les discours

Les représentations urbaines portées par les individus peuvent différer en fonction des individus sur un même espace. Ce sont ces situations urbaines paradoxales qu'il s'agit d'envisager dans cette sous-partie.

Un exemple particulièrement illustratif ici concerne le discours porté sur la rue du Maréchal Joffre et les différences fortes que comportent ces discours. Il s'agit d'une rue commerçante assez étroite, au bâti dense, où les commerces sont très nombreux et très variés, et où la diversité sociale, notamment en termes de génération, est très importante. Cette rue est connue à Nantes pour être un lieu de sortie nocturne pour les étudiants. En somme, c'est une rue typique d'une vision urbanophile de la ville où la combinaison densité/diversité (morphologique, sociale et fonctionnelle) est particulièrement importante.

Pour autant, les discours rapportés sur cette rue sont assez différents selon les individus. Certains individus semblent développer un discours positif sur cette rue. Ils sont d'ailleurs les plus nombreux ici mais sont très différents. On y retrouve autant des individus appartenant au groupe des 60 ans et plus que des jeunes ou des actifs, des cadres, des employés et des lycéens. Les discours traités dans cette sous-partie partent de la prise de photo de la rue du maréchal Joffre avec des magasins et des terrasses, telle que la photo suivante l'illustre.



Figure 24 : Habitant 6 (Femme, 26-59 ans, employée, habitante du péricentre proche), Photo 2 du tronçon 2 : rue du maréchal Joffre

- Habitant 6 (Femme, 26-59 ans, employée, habitante du péricentre proche), Photo 2 du tronçon 2 : rue du maréchal Joffre

« *Cette rue fait penser aux quartiers parisiens. Le soir ça bouge et socialement parlant, c'est très mélangé. J'aime bien ce quartier calme en bas et le haut du quartier est plus animé. C'est branché ici un peu, et finalement c'est complémentaire, et puis c'est proche du jardin des plantes et de la gare.* »

Avec la référence à Paris, on note comment les questions de densité et de diversité sont mises en avant dans un sens positif.

- Habitant 37 (Homme, 26-59 ans, cadre, habitant du péricentre lointain), Photo 1 du tronçon 2 : rue du maréchal Joffre (photo identique à la précédente)

« *T'as des vitrines, des petits commerces… on ressent encore le fait qu'on a des magasins de quartier, pas d'enseignes internationales, on sent une atmosphère de quartier. C'est une atmosphère qui a tendance à se perdre en général. Mais devient aussi de plus en plus conformiste avec kebab et trucs pour bobos.* »

A l'inverse, on retrouve des discours très négatifs sur cette rue. Les éléments appuyant ce jugement dépréciatif sont d'ailleurs les mêmes que ceux utilisés pour signifier que la rue est appréciée.

- Habitant 3 (Femme, 60 ans et plus, employée, habitante du péricentre lointain), Photo 1 du tronçon 2 :

« *Je n'aime pas cette rue. On s'y sent en insécurité. En plus, c'est une rue compliquée pour marcher, les trottoirs sont étroits, la rue est sale, ça pue. Ca fait malfamé en fait. Et puis les boutiques changent tout le temps. Franchement, ça ne donne pas une bonne impression. Et puis, c'est pas beau*. »

- Habitant 4 (Femme, 26-59 ans, profession intermédiaire, habitante du péricentre lointain), Photo 1 du tronçon 2 :

« *Je n'aime pas cette rue. Y a que des bâtiments vieux et sombres, que des boutiques pas mises en valeur, des bouis-bouis. Le soir, y a toujours des attroupements de personnes. Le soir, il y a un sentiment d'insécurité à cause du manque de lumière du côté sombre et des attroupements. Alors que quand on arrive au bout sur la place du Maréchal Foch c'est l'ouverture, on va vers du plus joli, on change de monde.* »

- Habitant 26 (Femme, 26-59 ans, employée, habitante du péricentre lointain), Photo 1 du tronçon 2 :

« *C'est une rue triste et glauque, je n'aime pas cette rue. Les voitures sont près du trottoir, c'est super étroit.* »

On retrouve ici des éléments de discours marqués par un sentiment d'insécurité, lié à des attroupements mais aussi au manque de lumière et à la densité du bâti qui contribue à faire de la rue un lieu « glauque ». Ce qui est critiqué, c'est précisément la combinaison densité/diversité spécifique à cette rue. Une même combinaison qui pour certains était perçue de manière éminemment positive (c'est largement le cas sur l'échantillon d'enquêtés ici). On note aussi que les personnes portant des discours négatifs sur cette rue sont plutôt des femmes, ce qui peut expliquer la question de l'insécurité qui revient de manière récurrente (ce qui doit être nuancé dans la mesure où les femmes sont majoritaires sur notre échantillon). Mais les individus portant un discours négatif sur la rue Joffre sont aussi tous des habitants du péricentre lointain, où cette combinaison densité/diversité est moins importante, notamment en termes de densité du bâti (qui est ici critiquée).

Cet exemple est intéressant pour comprendre que ce troisième niveau individuel de compréhension du sentiment d'urbanité est aussi le fait de l'intégration, par chacun, de grandes images de la ville et de grands modèles urbains véhiculés par la société aujourd'hui.

Un autre élément remarquable dans cette analyse des discours, concerne la discordance de discours associés aux grands ensembles, croisés ici dans le tronçon de péricentre lointain au niveau du quartier du Pin-Sec et de Bottière. Il s'agit de l'extrémité nord du quartier de Bottières, qui est un des grands quartiers d'habitat social à Nantes, qui concentre encore un certain nombre de difficultés inhérentes à ce type de quartier, et où de grands projets de rénovation urbaine ont eu lieu ces dernières années. Ce quartier était longé par les parcours commentés au nord sans que l'on y pénètre réellement. Les réactions à propos de cet espace sont très diverses chez les enquêtés, entre ceux identifiant ce quartier comme un quartier typique de grands ensembles et de « quartiers à problèmes », et d'autres transmettant une vision plus positive. C'est sur ces individus qui développent une vision positive de ce quartier que l'on peut s'attarder ici brièvement.

Toutes les photos analysées ci-dessous sont des photos de barres d'immeubles du quartier de Pin-Sec similaires à la photo suivante.



Figure 25 : Habitant 31, Photo 6 du tronçon 3

- Habitant 4 (Femme, 26-59 ans, profession intermédiaire, habitante du péricentre lointain), Photo 5 du tronçon 3 :

« *Je découvre cette rue, j'habite tout près pourtant, et je suis étonnée du calme. Bottière c'est un quartier mal perçu. Bottière, tout de suite fait peur, mais là c'est calme. Mais on revoit ses idées, on dit que c'est un quartier chaud mais c'est calme en fait.* »

- Habitant 12 (Femme, 16-25 ans, étudiante, habitante du péricentre proche) : Photo 2 du tronçon 3 :

« *On arrive dans une zone d'habitat avec des immeubles, c'est Pin Sec ici je crois. Y a des immeubles et plus maisons individuelles. Finalement ça semble assez calme et vert.* »

- Habitant 23 (Femme, 60 ans et plus, profession intermédiaire, habitante du centre-ville), Photo 1 du tronçon 3 :

« *Y a pas de grands espaces vides entre les barres et les barres ont pas l'air si imposantes. Ça ne fait pas si peur, et ça a même l'air agréable. Je connais des endroits où c'est pire.* »

- Habitant 26 (Femmes, 26-59 ans, employée, habitante du péricentre lointain), Photo 2 du tronçon 3 :

« *On dirait une banlieue sans être en banlieue, y a de la verdure, des petits immeubles mais pourtant on a le bruit du tram.* »

Pour ces quelques exemples, on note que l'image négative de ce quartier à l'échelle de Nantes influence la représentation des individus et entre en opposition avec une représentation vécue lors des parcours où, pour ces quelques exemples, le quartier est évalué comme calme, vert, et finalement « agréable ». La valeur stigmatisante de certains discours portés sur le quartier potentiellement médiatisée contribue à produire cet effet de surprise quant à l'ambiance du quartier, même si, dans les faits, ce quartier reste marqué par des problématiques sociales lourdes[153]. Sur la plan sécuritaire, il est possible de l'illustrer ou de le compléter d'une anecdote vécue de terrain, celle liée à la rencontre d'un homme visiblement sous l'emprise de stupéfiants et armé d'une machette rue Le Verrier en pleine après-midi.

Des risques du terrain : le chercheur et l'enquêté face à la machette

Lors du parcours effectué avec l'habitant 37, nous avons croisé sur le tronçon 3, rue Le Verrier, à l'entrée du quartier Pin-Sec, un homme armé d'une machette. Cet homme, visiblement pas dans un état tout à fait naturel (yeux rouges et exorbités, attitude très agressive, propos peu cohérents), hurlait des menaces de mort en bas de chaque immeuble. Il s'est avancé vers nous pour nous demander des cigarettes, que nous n'avions pas. Après nous avoir signifié qu'il trouverait bien ailleurs et nous avoir souhaité une bonne fin de journée, il est reparti en brandissant sa machette et en continuant à proférer des menaces. Notre parcours, suivant le chemin qu'il empruntait, nous avons fait un détour pour nous rendre directement à Haluchère. Le tronçon de péricentre lointain de l'habitant 37 a ainsi été écourté. Cette expérience de terrain est une bonne illustration de cette notion d'évènement, au sens d'inattendu, qu'évoque Henri Lefebvre (1970).

[153] 45% d'habitants vivant sous le taux de pauvreté, 51% des 15-64 ans sans emploi, chiffres Insee Dossier Pays de la Loire n° 3 - Mars 2017

Cette analyse centrée sur les discours des habitants permet donc de mettre en avant des éléments individuels dans la compréhension de la construction du sentiment d'urbanité. Autant d'éléments qui peuvent relever d'un contexte appréciatif, liés au parcours de vie, ou de situations ou d'évènements inattendus dans la ville. Si ces différents discours sur la ville restent dépendants des expériences individuelles, ils peuvent aussi être le fait d'une intégration différenciée de modèle urbain ou d'ambiances urbaines spécifiques portés par la société. Ce qui tend à nuancer le caractère purement individuel de compréhension du sentiment d'urbanité, qui peut, par certains aspects, découler d'une assimilation plus ou moins différenciée par les individus des niveaux collectif et social.

II. La définition de la ville dans les questionnaires

Passée l'analyse des photos et des discours associés, l'objectif est ici de décrire les résultats des questionnaires passés en fin de parcours, pour envisager les représentations urbaines des individus non plus *in-situ* mais *a posteriori*. Celles-ci seront envisagées à la fois sur l'ensemble de l'échantillon des enquêtés et en fonction des groupes sociaux différents selon l'âge, l'appartenance socio-professionnelle et le lieu de résidence.

1. Une définition de la ville partagée collectivement

i. Construction des catégories d'analyse

Afin de décrire les résultats, une première étape de construction de catégories d'analyse a été entreprise.

Au préalable, l'analyse porte sur la première question du questionnaire, centrale ici (question présente aussi dans les questionnaires en ligne analysés dans les chapitres suivants). Pour rappel, il s'agissait pour les enquêtés de donner 5 mots qui pour eux étaient caractéristiques de la ville et de classer ses mots en commençant par le plus représentatif. Du fait de la question ouverte, un très grand nombre de mots et de termes a été recodé par thématique, pour gagner en lisibilité dans ces données en vue de l'analyse.

Huit catégories thématiques différentes ont été repérées et sont exposées ci-après à partir de leur abréviation:

- Code « **Mob** » : Ce qui a trait aux transports et aux mobilités (par exemple : transport en commun, mobilité, pistes cyclables, places des transports, tramway, train/gare etc.).
- Code « **Nat** » : Ce qui a trait à la présence de la nature dans la ville (par exemple : eau, espaces verts, fleuves, parcs, arbres etc.).
- code « **Neg** » : Ce qui a trait à des éléments négatifs (par exemple : bruyant, entassement, misère, gris, béton, pollution etc.).
- Code « **Arch** » : Ce qui a trait à l'architecture, à la morphologie et aux formes urbaines (par exemple : architecture, urbanisme, centre-ville, grand, rues piétonnes, espaces publics etc.).
- code « **VivEns** » : Ce qui a trait au « vivre ensemble » (par exemple : vivante, vie, fourmillante, bien-être, échange, convivialité etc.).
- Code « **Cult** » : Ce qui a trait à la culture au sens large (par exemple : active, association, sortie, culture, distraction etc.).
- code « **Serv** » : Ce qui a trait à des éléments fonctionnels, notamment liés à une diversité de services (par exemple : accessibilité, pratique, commerces, étude, emploi etc.).
- code « **Ds/Dv** » : Ce qui a trait à la combinaison densité/diversité au sens large du terme (par exemple : densité, diversité, concentration, mixité sociale, populations variées etc.).

ii. La définition de la ville au niveau collectif : une combinaison densité/diversité

Une fois ce codage effectué, les éléments ont été analysés selon la méthode Fréquence/rang des représentations sociales (Vergès, 1992, voir entretien chercheur).

Cette méthode a été appliquée dans un premier temps, pour cette question des mots associés à la ville, au niveau des résultats liés à l'ensemble de l'échantillon, puis liés aux différents groupes (âges, PCS, lieu de résidence) déjà distingués dans les analyses.

Tableau 64 : Résultats généraux de l'analyse fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus

	Rg 1	Rg 2	Rg 3	Rg 4	Rg 5	Fréquence	Freq Cum	Rang Moyen	Freq Moy
Mobilités	6	5	8	4	6	29	88	3,0	12,9
Nature	4	3	3	4	1	15	50	3,3	6,7
Négatif	5	6	1	8	5	25	73	2,9	11,2
Architecture	6	7	6	8	2	29	94	3,2	12,9
Vivre Ensbl.	13	8	14	5	6	46	155	3,4	20,5
Culture	5	6	5	3	4	23	74	3,2	10,3
Services	4	8	5	6	8	31	87	2,8	13,8
Ds/Dv	7	6	7	5	1	26	91	3,5	11,6
Total	50	49	49	43	33	224	712	3,2	12,5

Tableau 65 : Résultats de l'analyse fréquence/rang pour les 5 mots caractérisant la ville pour les individus

	RM > 3,2		**RM <3,2**	
FM >12,5	**Vivre Ensemble**	Architecture	Services	Mobilités
FM <12,5	Densité/Diversité	Nature	Négatif (éléments négatifs)	
	Culture			

Les résultats du tableau ci-dessus montrent que, de façon générale, la représentation de la ville est définie de façon centrale par les catégories « Vivre ensemble » et « Architecture ». Les catégories « Services » et « Transport » sont cités souvent mais à des rangs moins importants alors que les catégories « Densité/Diversité », « Nature » et « Culture » sont moins fréquemment citées mais à des rangs plutôt élevés. On note enfin que la catégorie « Négatif » est très périphérique ici. Elle concerne des éléments plus contingents du contexte. Il s'agira de voir comment cette dernière catégorie (à connotation urbanophobe) se situe dans la structure de la représentation des groupes particuliers d'individus. A l'inverse, la catégorie qui est la plus importante ici, celle de « Vivre ensemble », témoigne d'une vision de la ville *a priori* urbanophile au sein de l'échantillon d'enquêtés. En reprenant la logique de construction du sentiment d'urbanité selon les dimensions collectives, sociales puis individuelles, il semble qu'en termes de représentation de la ville, et pour l'ensemble des individus, le « Vivre ensemble », au sens large, constitue le noyau central de la représentation de la ville.

En revanche, les catégories plutôt fonctionnelles, centrales dans l'analyse des discours liés aux photos, semblent un peu plus secondaires lorsque l'on s'attache à des résultats moins *in-situ* que les discours sur les photos. A contrario, les catégories « densité sociale » et surtout « diversité sociale » (qui se rapprochent ici de la catégorie « vivre ensemble » avec des termes tels que « convivialité », « vie », « échange », etc.) étaient peu présentes dans l'analyse des photos et des discours associés alors qu'on les retrouve ici au cœur des représentations de la ville.

Pour expliquer ce hiatus entre résultats liés aux parcours photos commentés en situation et des représentations urbaines issues d'un discours *a priori* (et non en situation), on peut avancer l'explication du biais de la photo. En effet prendre un photo pousse plutôt à prendre en photo des bâtiments et des situations urbaines « figés » plutôt que des photos d'individus, avec la difficulté que cela peut comporter en termes de rapport à l'autre (il n'est jamais aisé de prendre un individu en photo, *a fortiori* si c'est un inconnu dans un espace public).

2. Une définition de la ville partagée socialement

Si la ville est définie par des éléments partagés collectivement par les individus de l'échantillon, lorsque l'on s'attache aux différents groupes sociaux qui composent l'échantillon, on relève des distinctions très marquées, qui confirment une relativité sociale forte dans la construction du sentiment d'urbanité chez les individus.

i. Une relativité générationnelle encore très marquée

Tableau 66 : Résultats de l'analyse fréquence/rang pour les 5 mots caractérisant la ville pour les individus âgés de 18-25 ans

G1 (18/25 ans) 18 ind.	**RM >2,8**		**RM >2,8**	
FM >12,5	**Négatif**	Densité / Diversité		
	Architecture	Vivre Ensemble		
FM <12,5	Culture	Services	Nature	
	Mobilités			

Pour le groupe des 18-25 ans, la représentation sociale de la ville a pour noyau central (dimension normative) un ensemble d'éléments composés d'une dimension négative et de dimensions prototypiques (Ds/Dv, Arch, Vivre ensemble) de la ville. Cette première dimension

est aussi la mieux représentée (elle revient souvent au premier rang, 5 fois en rang 1 et 5 fois en rang 2, soit les plus fortes citations pour ces deux premiers rangs). Ce résultat est d'autant plus étonnant que cette catégorie, plutôt révélatrice d'une vision urbanophobe, était très périphérique au niveau général. Cette tendance peut être expliquée par l'origine plutôt rurale de certains individus de ce groupe, qui ont passé leur jeunesse dans des espaces non urbains, et qui, arrivant tout juste en ville, adoptent une posture en réaction à un nouveau cadre de vie très différent de celui connu jusqu'ici. Ici, l'explication peut donc être liée à la question des parcours de vie, nous y reviendrons en envisageant cette question des parcours résidentiels plus tard. Mais les catégories plutôt urbanophiles de « Vivre ensemble » et de « Densité/Diversité » sont aussi centrales ici. Ce qui atteste aussi de l'importance de ces questions liées au social dans les représentations de la ville chez les jeunes.

La partie plus périphérique (et donc plus individualisée) concerne la catégorie « nature » qui est très peu représentée, et ensuite dans une moindre mesure les éléments relevant du fonctionnel (culture, mobilité, services), qui étaient centraux dans les analyses des discours liés aux photos et qui viennent ici dans un second temps.

Ces résultats ne vont pas tout à fait dans le sens des résultats des parcours commentés. En effet, dans la théorie de Vergès d'interprétation du noyau central, les éléments centraux dans les représentations sont les éléments les plus consensuels et les plus ancrés dans le temps. Or, pour ce groupe, ce sont les éléments négatifs qui ressortent le plus. Ce qui, dans un contexte d'urbanisme durable, surprend dans la mesure où le contexte est plutôt propice à des valeurs urbanophiles qu'urbanophobes. Ce constat semble aussi s'opposer aux résultats obtenus *in-situ* qui montraient que les jeunes avaient précisément plutôt bien intégré ces valeurs de l'urbanisme durable. Ce relatif paradoxe entre les résultats obtenus *in-situ* et les résultats des questionnaires passés en fin de parcours, peut s'expliquer par le poids important des parcours résidentiels des individus. C'est notamment le cas pour les individus qui sont en première ou en deuxième année d'études supérieures, qui vivent à Nantes en semaine, mais qui rentrent chez leurs parents le week-end dans des espaces très ruraux. Ces individus ont des définitions de la ville assez négatives qui pèsent largement sur les résultats ici.

Tableau 67 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 2 (26-59 ans)

G2 (26/59 ans) 17 ind.	RM > 3		RM <3	
FM >12,5	**Vivre Ensemble**	Densité / Diversité		
	Architecture	Mob		
FM <12,5	Services		Culture	Nature
			Négatifs	

Pour ce groupe des 26-59 ans, la représentation sociale de la ville est structurée autour d'un noyau central constitué des catégories « Vivre ensemble » et « Architecture » mais aussi de la catégorie « Mobilité ». Ce résultat va dans le sens de l'analyse des discours liés aux photos qui mettait en avant éléments fonctionnels de la ville (catégorie « densité » et « diversité fonctionnelle » pour les analyses précédentes) dans le discours des individus de ce groupe. La définition de la ville, chez ces actifs, est donc essentiellement basée sur l'usage qu'ils peuvent en avoir. L'attention portée au « vivre ensemble » et à des éléments fonctionnels, correspondrait aussi pour ces personnes actives à une exigence liée au cycle de vie, notamment à l'installation sur le moyen/long terme voire à l'achat d'un bien immobilier et à la construction d'un foyer avec la venue d'enfant. Les éléments « Négatifs » et « Nature » se retrouvent ici de manière périphérique, de même que les éléments culturels.

Les pratiques, et attentes quotidiennes que les individus ont de la ville, ont donc un poids central dans la construction du sentiment d'urbanité chez ces actifs, ce que les résultats *in-situ* des parcours montraient déjà.

Tableau 68 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 3 (60 ans et plus)

G3 (+60 ans) 17 ind	RM >3,3		RM <3,3	
FM >12,5	**Nature**	Vivre Ensemble	Mobilités	Services
	Culture			
FM <12,5	Densité / Diversité		Architecture	Négatifs

Pour le groupe des 60 ans et plus, la représentation de la ville est structurée autour d'un noyau central composé des éléments « Nature » (présents aussi durant les parcours notamment avec l'évocation récurrente des jardins), « Vivre Ensemble » et « Culture », autant d'éléments qui constituent les valeurs urbaines de ce groupe. Ainsi, les éléments liés à l'architecture, qui auraient pu composer leur représentation de manière centrale (les catégories « diversité fonctionnelle » et « historicité » étaient largement surreprésentées dans les discours liés aux photos) sont ici très secondaires. Par ailleurs, à l'exception de la question du « vivre ensemble » qui revient pour chacun de ces groupes comme centrale, on retrouve ici le négatif exact du groupe des 16-25 ans, ce qui va dans le sens de l'évolution des représentations urbaines au fil de l'avancée en âge.

Parmi les éléments les plus ancrés dans les représentations de cette catégorie, figurent des éléments qui peuvent aussi être liés à des pratiques de la ville (jardinage, commerce de proximité, lieux de sociabilité), mais on note que ces pratiques influençant les représentations urbaines sont différentes du groupe des actifs. Ici, ce sont plus les temps de sociabilité participant d'un vivre ensemble et une fréquentation d'espaces culturels et naturels qui sont au cœur de ces pratiques structurants les représentations urbaines des 60 ans et plus. Ce qui peut s'expliquer par un rythme de vie marqué par d'autres impératifs à la retraite que lors de la période active, et notamment par une disponibilité temporelle plus importante pour des temps de sociabilité participant au vivre ensemble.

Cette approche par groupes permet de consolider certaines analyses précédentes, notamment sur une distinction générationnelle forte en ce qui concerne les représentations de la ville, ce qui permet de corroborer l'hypothèse d'une structuration du sentiment d'urbanité au niveau social en fonction d'une appartenance générationnelle.

ii. Relativité socio-professionnelle influencée par les pratiques de la ville

Les groupes représentés pour ce niveau d'analyse sont ici un peu moins importants d'un point de vue quantitatif. Certaines précautions de lectures statistiques sont donc à préciser.

Tableau 69 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 1 (cadres etc.)

G1 (Prof Int Sup et Lib) 10 ind.	RM >2,9		RM <2,9	
FM >12,5	**Vivre Ensemble**	Densité / Diversité	Services	
FM <12,5	Mobilités	Architecture	Culture	Négatifs
			Nature	

Pour ce groupe des cadres, les éléments qui sont au cœur des représentations de la ville appartiennent aux catégories les plus liées à des questions « sociales » au sens de densité et de diversité sociale dans la ville, soit le « vivre ensemble » et une combinaison « densité/diversité ». Cette tendance était moins prégnante dans les résultats liés aux discours associés aux photos. En effet, la question de la « densité sociale » était certes relativement mise en avant, mais la question de la « diversité sociale » était peu présente. Là encore, on retrouve ce qui semble être un léger hiatus entre discours en situation lié à une prise de photo et discours *a posteriori*.

Néanmoins, on retrouve au cœur de la définition de la ville chez les cadres, des éléments qui se rapprochent finalement d'une synthèse entre la définition de la ville comme somme d'interactions (le « vivre ensemble » ici) et comme combinaison densité/diversité (« densité/diversité »). Ce qui dénote une pratique de la ville valorisant *a priori* le vivre ensemble et la confrontation à une combinaison densité/diversité importante.

Tableau 70 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 2 (professions intermédiaires)

G2 (Prof Interm) 10 ind.	RM >3,4		RM <3,4	
FM >12,5	**Vivre Ensemble**	Culture	Mobilités	Services
FM <12,5	Densité / Diversité	Négatifs	Architecture	Nature

Pour le groupe des professions intermédiaires, les catégories « vivre ensemble » et « culture » semblent être au centre des représentations sociales ; ce qui est original pour l'aspect culturel, jamais central pour les autres catégories d'âges ou de PCS. A contrario, les éléments liés à « l'architecture » sont ici très périphériques, tout comme les éléments liés à « la nature ».
La première périphérie est composée notamment en revanche des aspects plus « négatifs » sur la ville alors qu'ils composaient jusqu'ici, et au niveau général (groupe des 16-25 ans excepté), une dimension très périphérique dans la représentation de tous les groupes.
Pour ce groupe des professions intermédiaires, la définition de la ville semble donc aussi structurée par des pratiques de la ville valorisant le vivre ensemble, centrées autour des lieux de sociabilité où le vivre ensemble est concrètement mis en application, par exemple les lieux culturels (la catégorie « culture », elle aussi centrale, se rattache en effet en bonne part à des lieux de culture).

Tableau 71 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 3 (employés)

G3 (Empl) 12 ind.	RM >3,1		RM <3,1	
FM >12,5	**Mobilités**	Nature	Services	Culture
FM <12,5	Densité / Diversité	Architecture	Vivre Ensemble	Négatifs

L'importance accordée aux mobilités va dans le sens d'une place prépondérante de la dimension très fonctionnelle de la ville. Notamment pour une catégorie de populations aux revenus moindres que les catégories précédentes et qui, de fait, est souvent contrainte dans les choix de lieu de résidence. Ce qui entraine potentiellement, des contraintes de mobilités pour ces populations. Il semble que la base structurelle de la définition de la ville pour ce groupe soit donc rapportée à l'univers de la mobilité, à ce qu'elle représente et à ce qu'elle véhicule en termes de valeurs. Et il s'agit notamment pour ce groupe d'une attention forte accordée aux moyens de déplacements. Cette catégorie mobilité pour les individus de ce groupe, est surtout constituée d'éléments liés aux moyens de communication (tramway, voiture, train, bus) ressortent largement.

Alors que le groupe précédent ne révélait pas de grande originalité de représentation sociale de la ville, il en va différemment ici, dans la mesure où deux catégories d'éléments, plutôt périphériques jusqu'ici, sont pour ce groupe d'employés, au cœur des représentations urbaines. Il s'agit des éléments « Nature », (déjà centraux chez les 60 ans et plus) et les éléments « Mobilités » (toujours secondaires jusqu'ici). « Mobilités » et « nature » forment des valeurs caractéristiques de la ville pour ce groupe de répondants. A l'inverse, les éléments liés au « Vivre Ensemble » sont périphériques ici. C'est le premier groupe où aucun élément relevant du social ne figure au cœur des représentations sociales de la ville.

Tableau 72 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 4 (Etudiants, lycéens)

G4 (Et. Lyc.) 18 ind.	RM >2,8		RM <2,8	
FM >12,5	**Négatifs**	Densité / Diversité		
	Architecture	Vivre Ensemble		
FM <12,5	Culture	Services	Nature	
	Mobilités			

Pour ce groupe composé d'étudiants et de lycéens (ici identique au groupe d'âge des 16-25 ans), on retrouve les résultats évoqués plus haut, à savoir une prégnance d'éléments relevant plutôt d'aspects *a priori* urbanophobes (la catégorie « Négatifs ») et paradoxalement d'éléments plutôt urbanophiles (« Densités/Diversité » et « Vivre Ensemble » ici). Comme pour la catégorie des jeunes[154] vue précédemment, ce caractère central des éléments négatifs sur la ville s'explique essentiellement par des parcours résidentiels spécifiques, mi-urbains mi-ruraux. Et les aspects négatifs, centraux pour cette catégorie, reviennent surtout dans les discours de jeunes étudiants, issus d'espaces ruraux auxquels ils sont attachés, où ils rentrent tous les week-ends, n'ayant de la ville qu'une expérience fonctionnelle liée aux mobilités et aux études. La ville est, pour ces étudiants, d'abord et avant tout un lieu de « travail » alors que le « véritable » lieu de résidence vécu reste le domicile parental localisé dans un espace rural. Dès lors, cette dimension négative (associée à des nuisances) représentant la ville, semble s'inscrire dans une logique comparative avec le domicile parental (quand celui-ci est situé dans un espace rural). Mais elle est aussi représentée de manière relativement fonctionnelle. Les éléments constitutifs sont

[154] Ce sont les mêmes individus qui composent ces deux catégories.

effectivement souvent liés à des besoins de déplacements des individus liés aux espaces de vie des étudiants. Ce constat d'une « spatialisation du soi » révélée plutôt par le biais du domicile parental que de la ville où l'on étudie, a été développé dans des travaux en psychologie sociale, qui mettent en avant une distinction entre lieu de vie des jeunes assez comparables à celle observée pour notre échantillon (Félonneau, Lannegrand-Willems, Becker, 2008).

Au-delà de la part normative des représentations sociales, cette analyse par PCS confirme en grande partie une série d'éléments déjà envisagés en termes de relativité générationnelle, notamment le poids des pratiques de la ville propre à chaque catégorie sociale dans la construction du sentiment d'urbanité. Ce poids des pratiques est net ici chez les cadres, les professions intermédiaires, les lycéens et étudiants et plus encore chez les employés, chez qui la contrainte résidentielle, ce que Jean Ollivro appelle, dans sa théorie des « classes mobiles » (2000), la fixité subie, est particulièrement forte et structurante dans la construction des représentations urbaines.

iii. Relativité résidentielle conditionnant la place accordée à la dimension sociale de la ville

La méthode de l'analyse fréquence/rang est reprise ici en distinguant les groupes d'individus, par lieux d'habitation actuels.

Tableau 73 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour les habitants du centre-ville (12 individus)

CV	RM >3			RM <3	
FM >12,5	**Vivre Ensemble**				
FM <12,5	Négatifs	Architecture	Culture	Mobilités	
	Densité / Diversité	Services	Nature		

Pour les habitants du centre-ville, la représentation de la ville est structurée de façon centrale et unique par la catégorie « Vivre ensemble ». Ce qui semble placer des enjeux liés à la mixité au cœur de la définition de la ville chez les individus vivant dans le centre-ville. L'hyper-densité du bâti qui caractérise le centre-ville peut expliquer cette importance prise par le vivre ensemble. Sans vivre-ensemble au sein d'un espace très dense où la confrontation est inévitable (dans l'espace public comme dans l'espace privé au sein d'appartements souvent anciens et pas

toujours extrêmement bien isolés), la vie dans le centre-ville apparaît comme difficile. Le vivre-ensemble a valeur de norme d'habiter ici.

Ensuite, on observe que 6 catégories intermédiaires, constituent la première périphérie. Ces catégories relèvent d'ailleurs d'éléments très différents, avec des catégories plutôt très urbanophiles (« Densité/Diversité » notamment) qui voisinent avec la catégorie plus « urbanophobe ». La catégorie « Mobilité » apparaît comme très périphérique. Cela signifie qu'elle est non seulement moins consensuelle dans le groupe, plus variable (dans la mesure où vivant dans le centre ils ont une gamme de services accessibles directement à proximité de leurs lieux de résidence) mais aussi sans doute plus reliée à des logiques contemporaines ou injonctions de société relatives aux déplacements.

Tableau 74 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour les habitants du péricentre proche (20 individus)

PP	RM >3,1		RM <3,1	
FM >12,5	**Vivre Ensemble**	Densité / Diversité	Services	
	Architecture	Mobilités		
FM <12,5	Nature	Culture	Négatifs	

Pour les habitants du péricentre proche, les catégories d'éléments très « urbanophiles » de « vivre ensemble » et de « densité/diversité » sont les plus centrales, plus encore que pour les habitants du centre-ville, ce qui peut sembler paradoxal de prime abord. On aurait en effet pu envisager *a priori* que ces catégories eussent été l'apanage des habitants du centre-ville. Ce qui semble aller contre une idée de gradient d'urbanité à partir du centre-ville. On relève également la présence centrale dans les représentations urbaines de ces habitants de la catégorie « mobilités ». Ce qui est intéressant notamment en comparaison avec les habitants du centre-ville. Ces derniers mettaient en effet très peu en avant cette catégorie de mobilités, alors qu'elle est centrale chez les habitants du péricentre proche. La dimension mobilitaire constitue une valeur consensuelle et sans doute plus ancrée que pour les habitants du centre-ville. Cette dimension constitutive des représentations de la ville des habitants en périphérie proche pourrait être expliquée par l'histoire morphologique de ces territoires, dépendants des services de transports.

On remarque alors comment les représentations urbaines sont conditionnées par des normes et des valeurs mais aussi par certaines contraintes liées au lieu d'habitation et à l'histoire des territoires.

Tableau 75 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour les habitants du péricentre lointain (20 individus)

PL	RM >3,3		RM <3,3	
FM >12,5	**Architecture**		Mobilités	Services
			Négatifs	
FM <12,5	Densité / Diversité	Nature	Culture	
	Vivre Ensemble			

Il est intéressant de noter que la seule catégorie qui est centrale pour ce groupe est représentée par l'« architecture ». Pour ces habitants du péricentre lointain, la ville semble donc d'abord caractérisée par des formes bâties spécifiques, décrites dans le détail comme plus denses que les formes bâties du péricentre lointain où ces individus vivent. Les éléments liés au « vivre ensemble » ou à la combinaison « densité/diversité » apparaissent de manière très secondaire contrairement aux groupes précédents.

Si l'on s'inscrit dans la logique de gradient d'urbanité de Lévy et Lussault (2003), on relève bien une évolution nette dans la définition de la ville entre habitants du centre-ville, du péricentre proche et du péricentre lointain, au détriment de catégories relevant des interactions (« vivre ensemble ») et au bénéfice de catégories plus morphologiques (« architecture »). Le péricentre lointain est aussi sans doute l'espace où, en termes d'urbanité *a priori*, le vivre ensemble s'incarne le moins dans l'espace public au sein de nos parcours. Excepté le pôle d'échange d'Haluchère, le tronçon dans le péricentre lointain est plutôt tracé à travers des espaces résidentiels où les espaces publics de rencontre sont peu présents.

Cette analyse en fonction des lieux d'habitation permet de mettre en avant le fait que les représentations de la ville sont liées certes, et on l'a vu précédemment, à des histoires de vie relatives aux groupes d'appartenances collectives, sociales (âge, PCS) mais aussi liées à une dimension spatiale, relative à l'histoire du lieu d'habitation et au lien entre cet environnement proche du vécu quotidien et le reste de la ville. On a donc également une relativité spatiale à prendre en compte dans la construction du sentiment d'urbanité. Ce qui conduit à envisager

aussi la question des parcours résidentiels et des parcours de vie des individus, autre hypothèse forte de relativité du sentiment d'urbanité qui est ici présentée.

III. Relativité de définition de la ville en fonction des parcours résidentiels

Après avoir analysé une relativité en fonction de groupes sociaux d'âges, d'appartenance à des catégories socio-professionnelles et de lieux de résidence, on peut envisager une relativité en fonction des parcours résidentiels des individus. Ce qui permet de traiter de l'importance de ces parcours résidentiels dans la construction du sentiment d'urbanité, qui figure dans nos dimensions de relativité fondamentale du sentiment d'urbanité et qui a été peu traitée jusqu'ici.

1. Distinguer des échelles de parcours résidentiel

i. Construction des catégories d'analyse

Une des questions du questionnaire, passé en appoint des parcours photos commentés, portait sur les différents lieux où les individus avaient vécu au moins deux ans au cours de leur vie[155]. Cette thématique, centrale dans notre problématique, a nécessité pour être analysée quelques prétraitements.

Certaines réponses ont été difficiles à exploiter, notamment pour les 60 ans et plus. En effet, certains individus ayant vécu dans différents pays et dans différentes villes ont parfois séjourné dans plus de 12 lieux différents, et ont eu des difficultés à se rappeler de tous les lieux dans lesquels ils avaient vécu.

Le choix a été fait de retenir les communes (des quartiers précis au sein de ces communes où des différenciations entre centre-ville, péricentre proche, péricentre lointain, étaient là aussi assez difficile à mener). A partir des communes citées, des « échelles de parcours résidentiel » ont été établies. Celles-ci correspondent à l'échelle à laquelle les individus ont construit leur parcours résidentiel au cours de leurs vies. Elles permettent de tester l'hypothèse selon laquelle plus le parcours résidentiel des individus s'inscrit à une échelle large, plus le discours des

[155] Les individus pouvaient renseigner 12 lieux où ils avaient vécu plus de 2 ans.

individus se situe dans une posture urbanophile. Les communes de résidences des individus ont été classées en 7 types différents :

- Les très grandes villes internationales (Paris, Londres, Bruxelles, etc.),
- Les grandes villes régionales (Nantes, Rennes, Toulouse, etc.),
- Les communes de banlieue de très grande ville (Enghien, Epinay, Roubaix, etc.),
- Les communes périurbaines (Bruz, St Herblain, etc.),
- Les villes moyennes (St Brieuc, St Nazaire, etc.), l
- Les petites villes (de 5000 à 20000 habitants, Lamballe, Granville, etc.)
- Et les « villages » (moins de 5000 habitants, Erquy, St Hilaire des Loges etc.).

Pour les besoins de l'analyse, 6 échelles différentes de parcours de vie sont définies :

- **Une échelle internationale** : quand un individu a vécu au moins deux ans durant son parcours résidentiel dans une ville étrangère.
- **Une échelle nationale** : quand un individu a vécu dans différentes régions excédant le Grand Ouest (Normandie, Pays de la Loire, Bretagne) au cours de son parcours résidentiel.
- **Une échelle régionale** : quand un individu a vécu au sein de l'espace du Grand Ouest durant tout son parcours résidentiel.
- **Une échelle intra-départementale** : quand un individu a vécu au sein d'un même département durant tout son parcours résidentiel – ici la Loire Atlantique.
- **Une échelle intra-métropolitaine** : quand un individu a vécu tout son parcours résidentiel au sein d'une même métropole – ici la métropole nantaise.

Tableau 76 : Résultats généraux des échelles de parcours de vie pour les individus enquêtés (en effectif)

Echelle parcours résidentiel	Echelle parcours de vie métropole nantaise	Echelle parcours de vie intra départemental	Echelle parcours de vie intra régionale (au sens région Grand Ouest…)	Echelle parcours de vie nationale	Echelle parcours de vie internationale
Individus	10	2	15	14	11

Sur l'échantillon des enquêtés post-parcours commentés, on relève que la plupart des individus ont eu des parcours résidentiels au moins à une échelle régionale (30 individus sur 52) mais que

presque 1 individu sur 5 (10 sur 52 ici) ont eu des parcours résidentiels localisés au niveau de la métropole nantaise.

Si croiser cette échelle de parcours résidentiels avec les groupes d'âges présente trop de limites (les 16-25 ans, mécaniquement ont connu moins de lieux de vie que les 60 ans et plus), il peut être intéressant dans un premier temps de les mettre en regard avec les groupes d'appartenance liés aux PCS (en se concentrant sur les groupes Cadres, Professions intermédiaires et Employés soit 34 individus sur nos 52 enquêtés). Le nombre de situations urbaines différentes vécues au cours des parcours résidentiels des individus est aussi indiqué ici, en se basant sur la typologie de situations urbaines développées plus haut.

ii. Les échelles de parcours résidentiels selon les groupes de PCS

Tableau 77 : Résultats des échelles de parcours résidentiel pour le groupe 1 (groupe Cadres, professions libérales etc. – 10 individus)

G1 / Cadre P° Int + Prof° Lib	Echelle parcours résidentiel	Très grande ville	Grande ville reg	Ville appartenant à un pôle urbain (banlieue)	Ville moyenne (20000 < 150000 hbts)	Petite ville (<20000hbts)	Village (<5000hbts)	Total
Hbt 9	**Inter**	2	3	0	0	1	0	**6**
Hbt 19	**Inter**	1	1	0	0	0	0	**2**
Hbt 22	**Inter**	1	5	0	1	0	0	**7**
Hbt 29	**Reg**	0	3	0	0	0	1	**4**
Hbt 35	**Reg**	0	2	0	0	1	2	**5**
Hbt 37	**Nat**	1	2	0	2	0	0	**5**
Hbt 38	**Reg**	0	2	0	0	0	0	**2**
Hbt 39	**Inter**	0	4	0	1	0	1	**6**
Hbt 43	**Nat**	2	1	0	0	1	0	**4**
Hbt 44	**Inter**	1	7	0	0	0	0	**8**
Total		**8**	**30**	**0**	**4**	**3**	**4**	**49**

Pour le groupe des cadres, on note que l'échelle de parcours résidentiel international est très présente (5 sur 10) et qu'aucun individu n'a une échelle de parcours résidentiel intra-départementale ni intra-métropolitaine. Ce qui tendrait à montrer que les cadres sont mobiles à une échelle large au cours de leurs parcours résidentiel. Les mobilités résidentielles s'opèrent surtout dans des très grandes villes et des grandes villes régionales (dont Nantes fait partie ici). Ce qui peut s'expliquer assez aisément par le fait que les emplois les plus qualifiés, et les études pour y parvenir, sont avant tout concentrés dans les grandes villes. On peut toutefois s'étonner que les parcours résidentiels de ces cadres (y compris dans leur jeunesse) traversent peu des petites villes et des villages.

Tableau 78 : Résultats des échelles de parcours de vie pour le groupe 2 (Professions intermédiaires – 10 individus)

G2 / Prof° Interm	Echelle parcours résidentiel	Très grande ville	Grande ville reg	Ville appartenant à un pôle urbain (banlieue)	Ville moyenne (20000 < 150000 hbts)	Petite ville (<20000hbts)	Village (<5000hbts)	Total
Hbt 1	**Nat**	2	1	2	1	0	1	7
Hbt 2	**Inter**	1	2	2	2	0	0	7
Hbt 4	**Inter**	0	1	0	1	0	0	2
Hbt 5	**Nat**	1	1	0	0	1	0	3
Hbt 8	**Nat**	0	1	2	2	0	1	6
Hbt 23	**Nat**	0	2	1	1	1	1	6
Hbt 32	**Reg**	0	3	1	0	1	0	5
Hbt 41	**Nat**	1	4	0	0	0	1	6
Hbt 42	**Inter**	1	3	0	1	0	0	5
Hbt 45	**Metr**	0	5	0	0	0	0	5
Total		**6**	**23**	**8**	**8**	**3**	**4**	**52**

Pour le groupe d'individus de professions intermédiaires, on observe que l'échelle de parcours résidentiels la plus présente est l'échelle nationale (5 individus sur 11, contre 3 pour l'échelle internationale). En termes de situations urbaines vécues au cours du parcours de vie, on note que les très grandes villes sont moins présentes que pour les cadres. Les grandes villes régionales sont largement les plus représentées (souvent ici plusieurs lieux de résidence dans Nantes). Mais les villes appartenant à un pôle urbain et périurbain sont aussi beaucoup plus présentes dans le parcours résidentiel du groupe des cadres (où elles étaient même absentes pour les cas de communes appartenant à un pôle urbain). Ce qui semble répondre à une logique selon laquelle les classes moyennes (ici professions intermédiaires qui s'inscrivent tout à fait dans ces « classes moyennes » à la française) seraient les premières catégories habitantes de ces périphéries urbaines (Donzelot, 2004). Les petites villes et villages sont aussi plus présents dans les parcours résidentiels de ce groupe que dans celui des cadres.

Tableau 79 : Résultats des échelles de parcours de vie pour les groupe 3 (Employés, 12 individus)

G3/ Employés	Echelle parcours résidentiel	Très grande ville	Grande ville reg	Ville appartenant à un pôle urbain (banlieue)	Ville moyenne (20 000 < 150 000 hbts)	Petite ville (< 20 000 hbts)	Village (< 5000 hbts)	Total
Hbt 3	**Inter**	1	1	0	0	0	1	**3**
Hbt 6	**Metr**	0	7	0	0	0	0	**7**
Hbt 7	**Metr**	0	4	0	0	0	0	**4**
Hbt 13	**Nat**	0	6	0	0	0	0	**6**
Hbt 16	**Metr**	0	1	1	0	0	0	**2**
Hbt 26	**Nat**	0	2	0	2	0	0	**4**
Hbt 30	**Dep**	0	1	0	0	0	1	**2**
Hbt 31	**Dep**	0	2	0	0	0	2	**4**
Hbt 33	**Reg**	0	4	1	1	0	2	**8**
Hbt 34	**Reg**	0	3	0	0	2	1	**6**
Hbt 36	**Reg**	0	2	0	1	0	0	**3**
Hbt 40	**Metr**	0	3	0	0	0	0	**3**
Total		**1**	**36**	**2**	**4**	**2**	**7**	**52**

Si on regroupe ici échelle intra-départementale et échelle intra-métropolitaine (métropole nantaise), on retrouve dans ce groupe la moitié du groupe d'employés (6 individus sur 12). Seulement trois individus de ce groupe ont une échelle de parcours résidentiels au niveau national ou au-delà, et le seul individu ayant eu un parcours résidentiel à l'échelle internationale, l'a fait pour des raisons économiques en quittant son pays natal pour s'installer en France et à Nantes où elle vit depuis 50 ans. Enfin, seul un individu dans ce dernier groupe a fait l'expérience de la très grande ville. L'essentiel du parcours résidentiel des individus est ici fait dans des grandes villes régionales, Nantes essentiellement. On est donc face à un groupe dont l'ouverture à d'autres types de réalités urbaines, et spécifiquement des réalités urbaines où la combinaison densité/diversité potentiellement très forte, est assez réduite. Cette réalité pourrait expliquer le fait que les catégories plutôt urbanophiles dans l'analyse des représentations urbaines (voir analyse des 5 mots représentant la ville plus haut) ne sont pas totalement centrales chez ces individus qui ont *a priori* une expérience vécue limitée d'une très forte combinaison densité/diversité.

Tableau 80 : Résultats des échelles de parcours de vie pour le groupe 4 (lycéens, étudiants, 18 individus)

G4/Et Lyc	Echelle parcours résidentiel	Très grande ville	Grande ville reg	Ville appartenant à un pôle urbain (banlieue)	Ville moyenne (20 000 < 150 000 hbts)	Petite ville (< 20 000 hbts)	Village (< 5000 hbts)	Total
Hbt 11	**Reg**	0	1	0	1	0	1	**3**
Hbt 12	**Metr**	0	1	0	0	0	0	**1**
Hbt 14	**Reg**	0	1	0	0	0	1	**2**
Hbt 15	**Reg**	0	1	0	0	1	0	**2**
Hbt 17	**Reg**	0	3	0	0	0	0	**3**
Hbt 18	**Reg**	0	2	0	0	0	1	**3**
Hbt 21	**Nat**	1	1	1	0	1	0	**4**
Hbt 24	**Reg**	0	1	1	1	0	0	**3**
Hbt 25	**Reg**	0	3	1	1	0	0	**5**
Hbt 27	**Reg**	0	2	0	0	1	0	**3**
Hbt 28	**Inter**	0	2	0	0	1	0	**3**
Hbt 46	**Nat**	1	1	0	0	0	0	**2**
Hbt 47	**Metr**	0	3	0	0	0	0	**3**
Hbt 48	**Metr**	0	1	0	0	0	0	**1**
Hbt 49	**Nat**	0	1	0	1	0	0	**2**
Hbt 50	**Metr**	0	1	0	0	0	0	**1**
Hbt 51	**Metr**	0	2	0	0	0	1	**3**
Hbt 52	**Nat**	0	1	1	0	1	1	**4**
Total		**2**	**28**	**4**	**4**	**5**	**5**	**48**

Le groupe de lycéens/étudiants révèle moins de spécificités que les précédents en raison de parcours résidentiel encore limité. On note tout d'abord la forte présence de l'échelle régionale, ce qui ne surprend pas forcément dans la mesure où on est face à des populations notamment étudiantes et que les bassins de recrutement deces derniers sont régionaux. Ce qui n'empêche pas la présence de 4 parcours résidentiels à l'échelle nationale et 1 à l'échelle internationale (une étudiante d'origine allemande installée depuis 5 ans en France, habitant 28). Les parcours résidentiels à l'échelle de la métropole sont le fait de lycéens ou d'étudiants vivant encore chez leurs parents dans l'agglomération nantaise et ayant toujours vécu dans cette agglomération (les habitants 12, 47, 48, 50 et 51 n'ont pas vécu dans plus de 3 endroits différents depuis leur naissance, voire toujours dans le même endroit pour l'habitant 12). Les parcours résidentiels de ces jeunes sont variés, issus de petite ville, de village, ou de périphéries urbaines. Toutefois, les individus sont ici peu nombreux à avoir déjà vécu dans des très grandes villes (2 individus seulement ici).

La distinction des parcours résidentiels semble être ici fonction d'appartenance socio-professionnelle. L'échelle intra-départementale étant assez peu présente au total (2 fois seulement), le choix a été fait de joindre cette échelle à l'échelle intra-métropolitaine. Ce qui

donne donc quatre groupes distincts d'échelle de parcours résidentiel, une échelle internationale, une échelle nationale, une échelle régionale et une échelle intra-départementale/intra-métropolitaine appelée « locale ».

2. Une relativité des représentations urbaines en fonction du parcours résidentiel et des échelles de vie des individus

Une fois ces catégories de parcours résidentiels définies, il s'agit de reprendre les différentes analyses issues des parcours commentés en fonction de ces échelles de parcours résidentiels. L'hypothèse testée ici est donc relative à l'urbanophilie potentielle du discours sur la ville en fonction des échelles de parcours de vie.

i. Expérience de l'altérité et rapport à la ville

Tableau 81 : Résultats d'analyse des sous-catégories d'urbanité *a priori* en fonction des échelles de parcours résidentiels

		Densité Morphologique	Densité Sociale	Densité Fonctionnelle	Diversité Morphologique	Diversité Sociale	Diversité Fonctionnelle	Historicité
Echelle Internationale (10 ind)	T1	0	1	1	2	1	4	2
	T2	1	1	3	4	0	1	1
	T3	0	0	5	3	0	4	4
	Sous Total	**1**	**2**	**9**	**9**	**1**	**9**	**7**
Echelle Nationale (13 ind)	T1	1	1	4	4	1	4	3
	T2	1	2	0	2	0	1	4
	T3	0	0	3	1	2	2	5
	Sous Total	**2**	**3**	**7**	**7**	**3**	**7**	**12**
Echelle Régionale (15 ind)	T1	0	3	3	6	1	7	6
	T2	0	1	2	5	0	1	2
	T3	0	1	6	4	0	2	8
	Sous Total	**0**	**5**	**11**	**15**	**1**	**10**	**16**
Echelle Locale (12 ind)	T1	1	0	4	2	0	4	3
	T2	2	2	3	2	2	1	1
	T3	0	0	7	5	0	3	6
	Sous Total	**3**	**2**	**14**	**9**	**2**	**8**	**10**

Le groupe des individus ayant un parcours résidentiel à une échelle internationale, et ayant côtoyé une forte variété de situations urbaines, se distingue peu de l'ensemble de l'échantillon. Les catégories « densité fonctionnelle », « diversité morphologique », « diversité fonctionnelle » et « historicité » apparaissent comme les plus présentes dans le discours des

individus. A contrario, les aspects sociaux, liés à la « densité sociale » et la « diversité sociale » sont très peu présents dans le discours produits par ces individus suite à la prise de photo. Il s'agit d'un groupe d'individus dont la représentation de la ville semble très proche de la représentation collective. On aurait, chez les individus de ce groupe une faible distinction entre la relativité collective et la relativité sociale dans la construction du sentiment d'urbanité. Comme pour les cadres, dont ce groupe est d'ailleurs en bonne partie constitué, l'hypothèse d'un rôle important joué par ces individus dans la transmission et l'acceptation des normes constitutives du niveau collectif est à envisager. On peut aussi relever ici que les d'individus ayant des parcours résidentiels à « l'échelle nationale », où l'on retrouve aussi des cadres, se distinguent très peu des individus ayant des parcours résidentiels à « l'échelle internationale ». Les individus ayant des parcours résidentiels à « l'échelle internationale » et « à l'échelle nationale » semblent constituer un groupe assez homogène, avec comme point commun d'avoir vécu dans des situations urbaines géographiquement et culturellement variées. L'expérience de l'altérité de situations urbaines au cours du parcours résidentiel serait ainsi à envisager comme un élément structurant dans la construction des représentations urbaines individuelles.

Pour les individus ayant des parcours résidentiels à « l'échelle régionale », les aspects « diversité morphologique » et « historicité » ressortent nettement dans les discours, un peu comme pour le groupe des 60 ans et plus[156]. Il semble que les individus de ce groupe soient plus sensibles que les autres aux questions morphologiques dans la ville.

Le dernier groupe d'individus, ayant un parcours résidentiel à une « Echelle locale », comporte quelques spécificités. On remarque la catégorie « densité fonctionnelle » qui est la plus citée ici, ce qui est inédit jusqu'ici dans des analyses par groupe. Il semblerait donc que cette question de la densité des fonctions et des services dans la ville soit particulièrement saillante chez ces individus ayant eu des parcours résidentiels centrés sur l'échelle locale.

ii. Une définition de la ville marquée par le rapport des individus à leur environnement de vie proche

Après avoir envisagé des groupes d'analyse en fonction des parcours résidentiels à partir de la grille d'analyse *a priori* des parcours commentés, on peut se pencher sur les résultats des discours ne s'inscrivant pas dans cette grille *a priori*.

[156] Alors même que les 60 ans et plus ne sont pas majoritaires dans le groupes des individus ayant des parcours résidentiels à l'échelle régionale.

Tableau 82 : Analyse des discours ne s'inscrivant pas dans la grille d'une urbanité *a priori* - Résultats pour l'échelle de parcours résidentiels

		Eléments liés à parcours de vie	Eléments liés à l'inattendu	Eléments urbains	Opposition ville / campagne	Eléments subjectifs
Echelle Internationale (10 ind)	T1	9	3	8	1	3
	T2	3	5	13	0	8
	T3	5	4	9	0	15
	Sous Total	**17**	**12**	**30**	**1**	**26**
Echelle Nationale (13 ind)	T1	10	9	15	2	5
	T2	7	5	15	1	8
	T3	2	4	15	1	13
	Sous Total	**19**	**18**	**45**	**4**	**26**
Echelle Régionale (15 ind)	T1	6	1	26	1	5
	T2	5	12	21	1	3
	T3	2	6	19	0	14
	Sous Total	**13**	**19**	**66**	**2**	**22**
Echelle Locale (12 ind)	T1	7	4	22	4	3
	T2	3	3	14	1	6
	T3	6	2	11	0	6
	Sous Total	**16**	**9**	**47**	**5**	**15**

On retrouve ici pour « l'échelle internationale » dans les grandes lignes la répartition constatée pour l'ensemble de l'échantillon. On peut simplement noter que les « éléments urbains » sont relativement moins importants ici que pour l'ensemble de l'échantillon. Les éléments relevant de l'opposition « ville/campagne » sont en revanche très peu cités ici. Ce qui peut s'expliquer par le fait que les parcours résidentiels des individus à l'échelle internationale sont surtout centrés sur les grandes villes régionales et les très grandes villes, et peu sur les petites villes et les « villages ». La ville, pour eux, se définit peu par une opposition avec la campagne, dont ils ont une expérience vécue limitée au cours de leurs parcours de vie.

A l'échelle nationale, l'opposition « ville/campagne » est plus citée. En effet, l'échelon du village est plus cité dans les parcours résidentiels des individus. De là, l'expérience du non urbain participe aussi d'une représentation de l'urbain (à partir de son opposé, le rural). Ce constat va toujours dans le sens d'un poids fort de l'expérience résidentielle des individus dans la construction de leurs représentations urbaines. Pour le reste, on retrouve une répartition des catégories entre tronçon déjà relevée, avec quelques spécificités toutefois, notamment le poids du tronçon de centre-ville en termes à la fois d'éléments liés au parcours de vie et d'éléments

liés à l'inattendu. Autant de spécificités qui (on l'a vu précédemment) s'expliquent sans doute plus par les lieux d'habitation actuels que par les parcours de vie.

Pour le groupe d'individus au parcours résidentiel à l'« échelle régionale », l'opposition ville/campagne perd de l'importance, alors même que c'est un groupe où l'échelon « très grande ville » est très peu présent et où l'échelon « village » est le plus présent (7 occurrences). Ce qui tend à nuancer l'analyse, pour le groupe précédent, de l'occurrence de cette catégorie opposition ville/campagne s'expliquant par un parcours résidentiel à dominante non urbaine. Là encore, les faibles effectifs de l'échantillon nécessitent de relativiser nos constats, sans pour autant nier ou contraindre les interprétations qui peuvent être faites.

Pour les individus au parcours résidentiel à l'« échelle locale », on relève l'importance relative prise par la catégorie « éléments liés à l'inattendu » par rapport aux autres groupes. Ce qui peut surprendre dans la mesure où, *a priori,* les individus de ce groupe sont ceux qui ont une meilleure connaissance de leur environnement de vie proche, y ayant toujours vécu. Cela semble aller dans le sens d'une « moindre ouverture » possible à ce qui les entoure du fait d'une forme de « routine des lieux » qui s'installerait petit à petit et qui engendrerait, lors des parcours commentés, une attention nouvelle à leur environnement urbain proche, et à la découverte d'éléments insoupçonnés ou jamais remarqués.

La lecture par échelle de parcours de vie semble apporter moins d'éléments distinctifs clairs que la lecture par catégorie d'âge. Mais ce niveau d'analyse permet néanmoins d'affiner encore les résultats, notamment pour expliquer des spécificités concernant la catégorie « opposition ville/campagne », qui peut tout à fait s'expliquer en partie par des parcours résidentiels spécifiques, notamment plus centrés sur l'échelon du village.

iii. Parcours résidentiels et définition de la ville dans les questionnaires

Croiser les résultats de la question sur la définition de la ville et l'échelle de parcours résidentiel permet d'éclairer certaines tendances. En effet, les catégories issues de l'analyse des 5 mots représentatifs de la ville cités par les individus sont très pertinentes pour tester un degré plus ou moins important d'urbanophilie ou d'urbanophobie.

Tableau 83 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour l'échelle internationale (10 individus)

Echelle Internationale	RM >3,1		RM <3,1	
FM >12,5	**Vivre Ensemble**			
FM <12,5	Nature	Architecture	Mobilités	Culture
	Densité / Diversité		Services	Négatifs

Pour les individus ayant eu l'expérience au cours de leur parcours de vie d'une ville étrangère, et souvent de la grande ville (c'est le groupe le plus concerné par le fait d'avoir résidé dans une très grande ville), on retrouve de manière très saillante la catégorie « vivre ensemble », qui est par excellence une catégorie plutôt urbanophile. L'autre catégorie plutôt urbanophile de « densité/diversité » est aussi présente, de manière secondaire. La première périphérie est ici plutôt constituée par des catégories qui peuvent expliquerla manière d'envisager la ville durable, notamment la question de la combinaison densité/diversité et de la nature en ville. Alors que la catégorie plus urbanophobe liée à des éléments négatifs est très périphérique ici[157]. Les résultats de ce groupe tendraient à établir un lien très net entre échelle de parcours de vie et représentation sociale à dimension plus ou moins urbanophile de la ville.

Tableau 84 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour l'échelle nationale (13 individus)

Echelle Nationale	RM >3,1		RM <3,1	
FM >12,5	**Architecture**	Services	Mobilités	Négatifs
	Vivre Ensemble			
FM <12,5	Densité / Diversité	Culture	Nature	

Si les résultats de la grille d'analyse *a priori* tirée des parcours commentés révèlent peu de différences entre les groupes ayant vécu à une échelle internationale et à une échelle nationale, il n'en va pas tout à fait de même pour la définition de la ville. La première spécificité c'est la

[157] La catégorie « négatif » est seulement citée deux fois par les individus, une fois en quatrième et une fois en cinquième position dans la hiérarchie des éléments définissant la ville.

référence à l'architecture, centrale ici. L'architecture est valorisée par ce groupe ayant vécu dans une diversité de villes à l'échelle nationale et ayant sans doute pu éprouver les nuances urbaines à partir d'un élément qui fait office de marqueur fort de l'urbain : l'architecture.

On retrouve certes l'importance des catégories urbanophiles (« vivre ensemble » centrale notamment), mais la catégorie urbanophobe « négatifs » n'est plus très périphérique et est souvent citée à un rang élevé par les individus de ce groupe lorsqu'elle est citée. Là encore, la vision dominante de la ville semble néanmoins plutôt positive, plus fonctionnelle et « concrète » que pour les individus ayant une échelle de parcours résidentiels internationale, pour lesquels seule la catégorie « vivre ensemble », plus « conceptuelle », était centrale.

Là où une forte proximité (pour les résultats des grilles d'analyse *a priori*) est observée entre le groupe « parcours résidentiel à l'échelle internationale » et « parcours résidentiel à l'échelle nationale », on relève quelques différences pour la définition de la ville. Ces différences invitent encore une fois à la précaution dans le traitement de ces résultats, sans pour autant nous contraindre.

Tableau 85 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour l'échelle régionale (15 individus)

Echelle Régionale	RM >3		RM <3	
FM >12,5	**Vivre Ensemble**	Culture		
	Densité / Diversité	Architecture		
FM <12,5	Nature	Négatif	Services	Mobilités

Les catégories centrales dans la définition de la ville chez les individus de ce groupe (Tableau 85) sont très urbanophiles, centrées sur le « vivre ensemble », la « culture » (notamment les lieux culturels) et la combinaison « densité diversité ».

Et c'est notamment le « vivre ensemble » qui est central dans les représentations des individus de ce groupe. La vision normative de la ville pour ces individus ayant des parcours résidentiels à une échelle régionale reste donc marquée par des éléments plutôt liés aux interactions.

Ce groupe se distingue des autres groupes par la très faible place prise par les « services » et les « mobilités » dans la définition de la ville ; ces deux dernières catégories sont très périphériques ici. Ce caractère non consensuel des éléments fonctionnels dans la définition de la ville est

paradoxal par rapport au discours produit par les individus de ce groupe sur les photos[158], où les catégories « densité fonctionnelle » et « diversité fonctionnelle » étaient bien représentées. L'analyse croisée entre parcours résidentiels des individus et discours produits sur les photos révélait un glissement de représentations urbanophiles à des représentations plus urbanophobes, à mesure qu'on se rapprochait d'une échelle de parcours résidentielle très locale. Alors que le croisement entre parcours résidentiels et définition de la ville dans les questionnaires de fin de parcours ne confirme pas totalement cette tendance. Si les différentes catégories retenues peuvent se discuter en termes de valence positive ou négative, certaines, comme par exemple la notion de vivre ensemble, sont toujours dans les discours des individus dotées d'une connotation positive.

Tableau 86 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour l'échelle locale (12 individus)

Echelle Locale	RM >3,3		RM <3,3	
FM >12,5	**Mobilités**	Négatifs	Services	Architecture
FM <12,5	Nature	Densité / Diversité	Culture	Vivre Ensemble

Cette dernière échelle est particulièrement intéressante. Elle est presque le négatif de l'échelle internationale. On note tout d'abord le caractère particulièrement normatif des mobilités pour ce dernier groupe. C'est le seul groupe où les mobilités semblent faire consenssus pour définir la ville. Ce groupe d'individus étant essentiellement constitué d'employés, cette place importante accordée aux mobilités peut s'expliquer en raison d'un choix résidentiel possiblement contraint.

La catégorie urbanophobe « négatifs » est assez centrale alors que la catégorie de « vivre ensemble », sans doute la plus marquée en termes d'urbanophilie, est très périphérique ici. Ce constat va clairement dans le sens d'une ouverture à l'urbanophilie différenciée en fonction des échelles de parcours de vie. C'est particulièrement le cas entre les individus ayant un parcours résidentiel marqué par l'expérience vécue d'une ville étrangère et de la grande ville et les individus ayant un parcours de vie centrée sur un territoire limité.

[158] Voir tableau 82

Cette analyse des parcours résidentiels (basés sur les échelles) permet d'approfondir et de creuser certaines analyses faites précédemment. Il en ressort notamment un lien important entre les échelles de parcours résidentiels et la plus ou moins grande urbanophilie présente dans les représentations sociales de la ville. Cela constituerait une nouvelle forme de relativité partagée socialement, non plus en termes générationnels ou socio-professionnels, mais en termes de parcours résidentiels et de rapport à l'environnement proche.

iv. Le poids discriminant de la dimension générationnelle dans la construction des représentations urbaines

Les différents résultats des parcours commentés, s'ils confirment en bonne part nos hypothèses d'une structuration du sentiment d'urbanité en différentes dimensions, collectives, sociales et individuelles, méritent d'être approfondis, notamment en ce qui concerne la relativité sociale, celle partagée selon les groupes sociaux d'appartenance des individus. Au vu des résultats obtenus en fonction de groupes sociaux, on relève que l'analyse la plus discriminante pour distinguer des représentations urbaines est celle effectuée en fonction des groupes d'âges.

Ainsi, la ville est d'abord définie de manière fonctionnelle chez les jeunes et les actifs alors que qu'elle est définie surtout comme un cadre morphologique par les personnes âgées. Pour autant, on note que ces mêmes personnes âgées sont aussi celles qui ont eu le plus de difficulté à se focaliser sur la consigne pour prendre des photos de situations urbaines représentant la ville en général. Les photos prises deviennent rapidement pour ces enquêtés des photos représentant Nantes, et même plus précisément des photos représentant leurs expériences personnelles de Nantes. Les représentations iconographiques de la ville prennent dès lors des formes très subjectives.

Ainsi, les discours se référant à une mémoire localisée des lieux reviennent plus pour le groupe des plus de 60 ans que pour les autres groupes. En effet, les références à des épisodes précis de la vie, localisés et représentant Nantes pour eux (et non plus la ville en général), sont typiques de cette catégorie d'âge, ou des individus se rapprochant en âge du groupe des plus de 60 ans. A contrario, ce glissement de ce qui est représentatif de la ville en général, à ce qu'est Nantes en particulier, est très peu présent chez les moins de 25 ans. On peut ici faire l'interprétation que la définition de la ville chez l'individu, si elle est fonction des expériences personnelles de la ville et des parcours résidentiels de chacun, est aussi de moins en moins conceptuelle et générale à mesure de l'avancée en âge, au profit d'une définition de plus en plus conditionnée par la mémoire des lieux et la situation urbaine actuelle de résidence.

Si l'attachement aux lieux est une construction multidimensionnelle complexe, la place de l'âge et de l'expérience des lieux des individus sur le temps long est une dimension importante à prendre en compte (Anton, Lawrence, 2014).

Conclusion troisième partie : Un sentiment d'urbanité évolutif et structuré en trois niveaux de relativité

L'analyse des parcours photos commentés révèle une grande complexité dans la construction des représentations urbaines chez les individus. Elle permet de mettre en avant différents niveaux de construction du sentiment d'urbanité, notamment un niveau partagé par tous, plutôt centré sur une combinaison densité/diversité au sens large, un niveau partagé par groupes sociaux, surtout en termes générationnels, et un niveau plus individuel (voir figure 26 page suivante). Ces chapitres décrivant les résultats des parcours photos commentés mettent aussi en avant un référentiel spatial commun, qui pourrait se rapprocher d'un point de référence (Dias, Ramadier, 2017), pour se représenter la ville, le centre-ville. Ce qui semble confirmer les résultats obtenus notamment par Dorothée Marchand (2005) sur la place centrale prise par le centre-ville dans les représentations sociales de la ville.

Ces interprétations permet aussi d'approfondir nos cadres d'analyse, en creusant notamment le niveau de structuration sociale du sentiment d'urbanité, en ne se limitant pas aux seuls éléments générationnels ou socio-économiques, bien qu'ils soient eux-mêmes déjà très signifiants en termes de différenciation.

Les résultats de ces parcours photos commentés donnent également de sérieuses pistes de réflexions et d'hypothèses à tester ensuite grâce au questionnaire en ligne construit en parallèle, notamment en termes de poids des parcours résidentiels dans la construction des représentations urbaines chez les individus. Les questionnaires permettront aussi de creuser davantage la structuration de ce sentiment d'urbanité chez les individus, notamment à partir des aspects qui concernent le poids des pratiques individuelles (notamment de mobilités), des parcours résidentiels et de la « spatialisation de soi » (Félonneau, Lannegrand-Willems, Becker, 2008) dans le processus de construction du sentiment d'urbanité.

Enfin, quelques niveaux de structuration partagés « socialement », dépassant les simples groupes d'âges, d'appartenances socio-professionnelles ou de lieux de résidence seront approfondis dans les chapitres à venir, en envisageant des groupes sociaux à partir d'indicateurs plus fins potentiellement constitutifs de positions sociales sur la définition de la ville.



Figure 26 : Synthèse des éléments saillants/constitutifs des niveaux de structuration du sentiment d'urbanité (selon les modes de collecte)

PARTIE IV – PARCOURS DE VIE ET RELATIVITE DU SENTIMENT D'URBANITE

Une série d'hypothèses liée à la relativité du sentiment d'urbanité a permis de guider les résultats tirés des parcours commentés. Différents niveaux de structuration du sentiment d'urbanité ont pu être révélés :

- un niveau collectif et partagé par le plus grand nombre, plutôt lié à la définition de l'urbanité comme une combinaison densité/diversité ;
- un niveau social partagé au sein de groupes sociaux, en termes générationnel ou socio-professionnel ;
- et enfin un niveau individuel, relatif et variable en fonction des expériences personnelles.

Ces résultats sont issus d'analyses réalisées à partir d'effectifs finalement assez réduits, avec parfois des groupes sociaux d'une dizaine d'individus. Difficile dès lors d'en tirer plus que des tendances, même si certaines vont dans le sens de travaux existants (Marchand, 2005, Marchand et Weiss, 2006). Aussi, il s'agit dans cette dernière partie de décrire et d'interpréter les résultats des questionnaires en ligne qui, grâce à des effectifs d'individus plus élevés (288 répondants au questionnaire en ligne ici), permettent d'affiner les résultats obtenus lors des parcours commentés. Les analyses de cette dernière partie porteront sur deux objets, la définition de la ville et de la ville idéale par les individus, que nous envisagerons dans un premier temps au regard de l'ensemble de l'échantillon, puis à partir de groupes créés *a posteriori*[159] en fonction du capital spatial et des parcours résidentiels des individus. Au regard de l'étude des représentations sociales (de la ville et de la ville idéale) qui suivra, il semble nécessaire de

[159] Suite à une Analyse Factorielle à Correspondances Multiples puis à une Classification Ascendante Hiérarchique.

rappeler que la notion de position sociale (rapportée ici à la ville), capitale pour observer d'éventuelles nuances dans les structures de représentations sociales, est ici déterminée *a posteriori* à partir de la catégorisation des groupes sociaux et non a priori comme cela pourrait être fait sur des groupes déjà identifiés, dont les positions seraient discordantes.

Par ailleurs, au-delà de cette simple analyse des questionnaires, un des objectifs reste de mettre en regard parole des chercheurs et parole habitante sur ce qui fait la ville et donc le sentiment d'urbanité. Cette dernière partie sera aussi l'occasion de proposer une discussion d'ordre plus générale sur les résultats des parcours commentés et des questionnaires au regard des différents travaux récents sur ces questions urbaines, ainsi que de questionner ce concept de sentiment d'urbanité et ses niveaux de structuration vis-à-vis de ces travaux récents.

Chapitre 10 – Approche des dimensions collectives et générationnelle du sentiment d'urbanité

Il s'agit dans ce chapitre de décrire la composition de l'échantillon des répondants au questionnaire en ligne, mais aussi d'exposer la méthode utilisée pour analyser une base de données conséquente et délicate à manier. L'importance de cette base de données et son exploitation ont été un enjeu majeur de ce travail, nécessitant de mobiliser et de s'initier à certaines des méthodes d'analyses, notamment dans le domaine statistique.
Une fois l'échantillon présenté, les méthodes d'analyses seront précisées, plus particulièrement les techniques de codage du discours (extraits de l'ensemble de l'échantillon des répondants du questionnaire) et d'extraction des modalités qui contribuent à la définition de la ville et de la ville idéale. L'objectif est de préciser le niveau collectif de construction du sentiment d'urbanité au regard d'un échantillon d'individus plus important que pour les parcours commentés. Le sentiment d'urbanité prend en effet appui sur un ensemble de données plus large, multidimensionnel et ici plus réflexif.

I. Analyse des données du questionnaire

Au final un échantillon de 288 répondants a répondu au questionnaire dans son intégralité[160]. Dans un premier temps, il s'agit de décrire d'une part, la composition de l'échantillon d'individus ayant répondu aux questionnaires et d'autre part, les méthodes de prétraitement retenues pour l'analyse des indicateurs capital spatial et parcours résidentiel.

[160] Plus du double de personnes ont répondu de manière incomplète ; ces questionnaires incomplets n'ont pas été exploités ici.

1. Les répondants

i. Etat civil des répondants

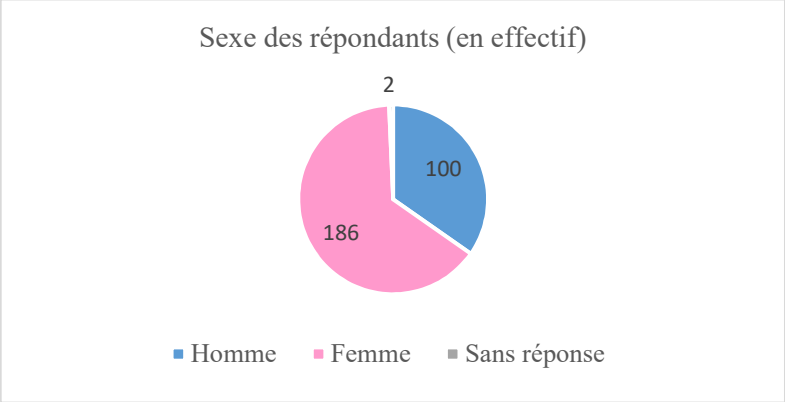


Figure 27 : Sexe des répondants

L'échantillon de répondants est constitué de 186 femmes, 100 hommes (plus 2 individus ayant choisi de ne pas préciser leur sexe en mentionnant « sans réponse »), soit 64,5% de femmes et 34,7% d'hommes. Autant pour les parcours commentés le déséquilibre peut s'expliquer par les lieux et les associations ressources sollicitées pour avoir accès à des enquêtés, autant ici cette nuance semble moins aisée à expliquer. En effet, les canaux mobilisés pour la diffusion du questionnaire en ligne n'expliquent pas de façon catégorique cette surreprésentation des femmes. Par exemple, les différentes classes de l'enseignement secondaire dans lesquelles les questionnaires ont été passés ne sont pas marquées par une surreprésentation féminine[161]. Néanmoins, ce taux plus important de répondants féminins doit être pris en compte.

[161] A la différence de la Classe Préparatoire aux Grandes Ecoles en Lettres ou de la licence de psychologie pour l'échantillon des parcours commentés, lui aussi fortement féminin.

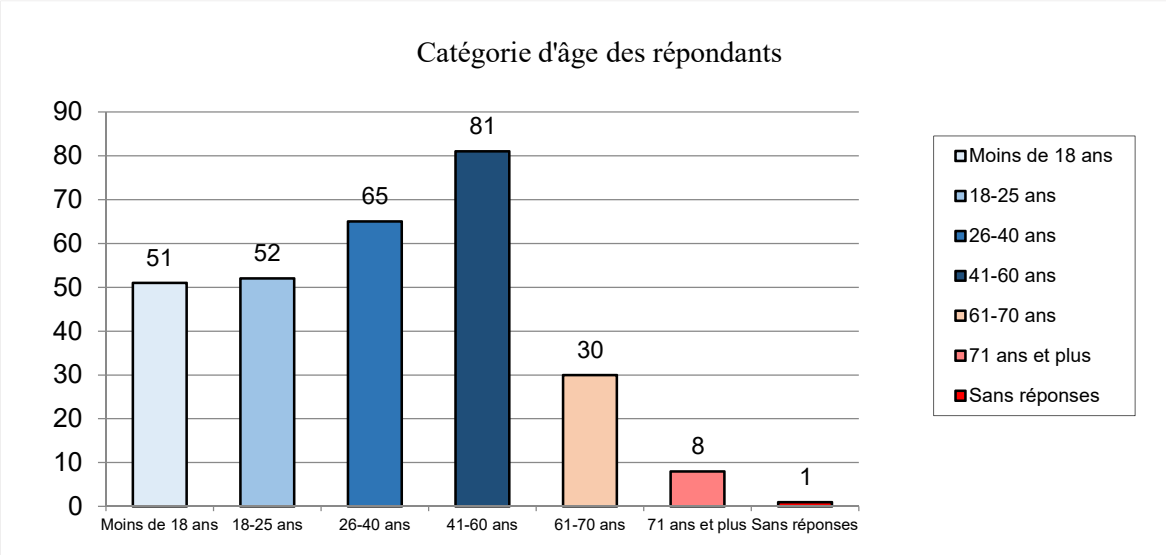


Figure 28 : Effectifs des répondants par catégories d'âge

En termes d'âge, l'échantillon est relativement équilibré, avec néanmoins une légère sous-représentation des plus de 60 ans et des plus de 70 ans, moins représentés que les autres générations ici, notamment moins présents que dans l'échantillon d'enquêtés des parcours commentés. Ce qui peut sans doute s'expliquer par la plus faible présence des associations spécifiquement destinées à cette tranche d'âge pour diffuser le questionnaire. Un autre facteur explicatif peut être une moindre maîtrise de l'outil informatique (Collos et Delomier, 2012), notamment chez les plus de 70 ans, très peu présents ici.

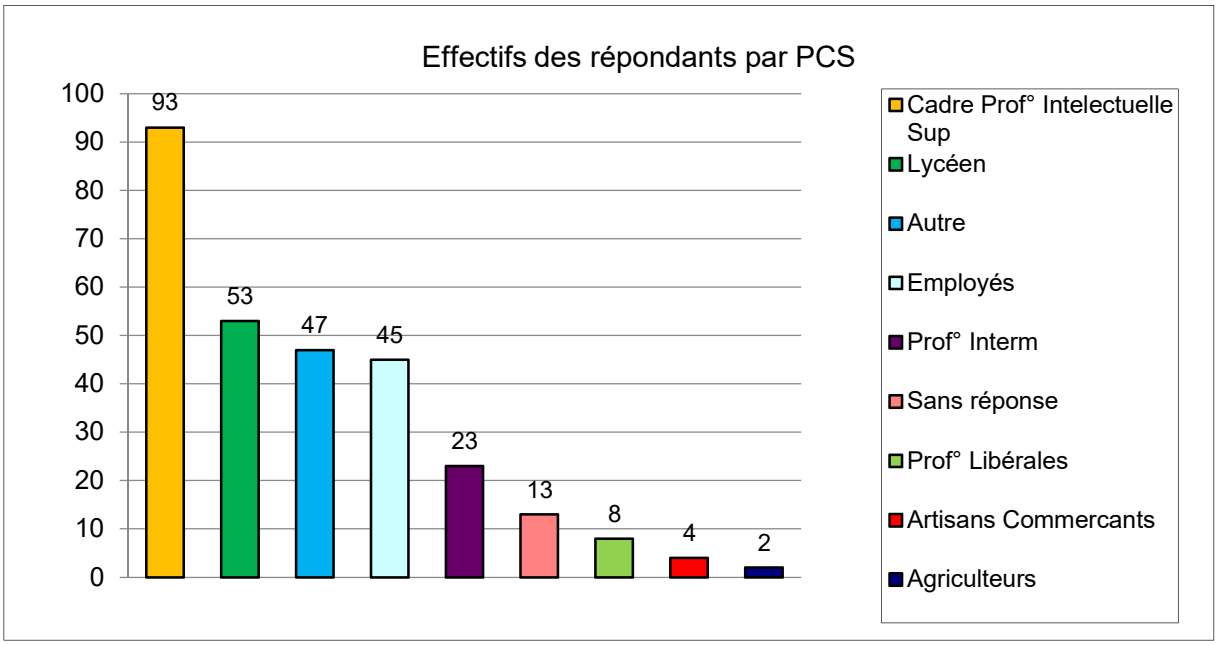


Figure 29 : Effectifs des répondants par catégories PCS

En ce qui concerne les Professions et Catégories Socio-Professionnelles, on note le poids de la catégorie « Cadres et Professions Intellectuelles », qui représente plus du tiers de l'échantillon (ils représentent 32,3% de notre échantillon contre 18,4% de la population active française[162]). Malgré la volonté de passer par des organismes fréquentés *a priori* par des populations mixtes, cet écueil n'a pas pu être évité. Se pose aussi la question du grand nombre d'individus ayant répondu « autre ». Lorsque l'on observe plus précisément qui compose cette catégorie[163], on remarque qu'il s'agit d'étudiants qui ne se retrouvent ni dans la catégorie lycéens ni dans aucune autres catégories. La catégorisation retenue dans le logiciel Lime Survey ne distinguait pas employés et ouvriers, mais celle-ci est largement sous-représentée dans l'échantillon par rapport à son poids dans la population active française (15,6% de notre échantillon contre 47% de la population active française pour les employés et ouvriers qualifiés et non qualifiés). De même, les professions intermédiaires ne représentent que 8% de l'échantillon contre 25% de la population active française.

ii. Situation résidentielle des répondants

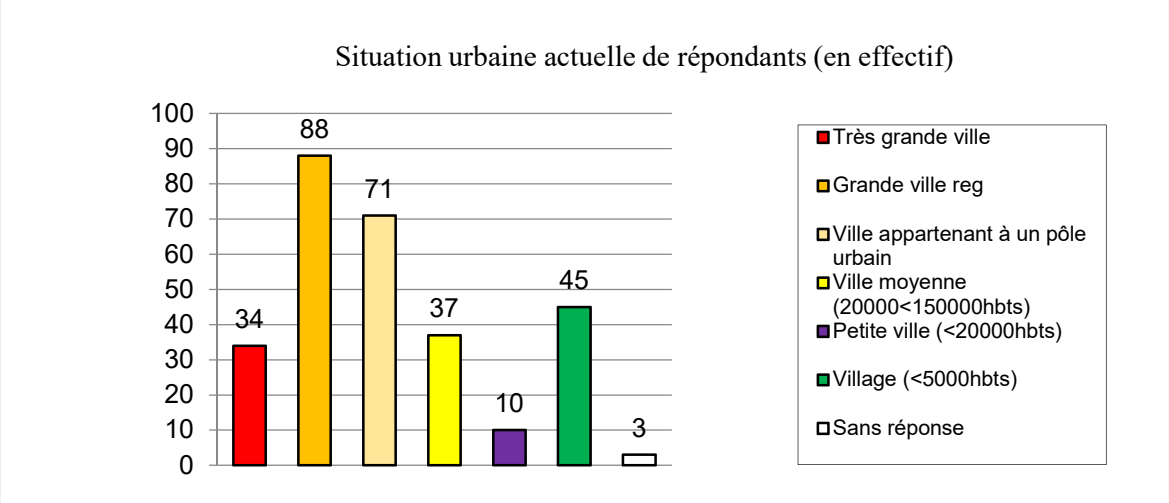


Figure 30 : Effectifs des répondants selon la situation urbaine du lieu de résidence

En termes de localisation et de situation géographique du lieu de résidence actuel, l'échantillon est plutôt assez représentatif d'une pluralité de situations urbaines. On note toutefois que les grandes villes régionales sont les plus présentes ici ; ce qui s'explique notamment par le tropisme rennais et nantais des réseaux amicaux et professionnels à partir desquels la diffusion du questionnaire a été diffusé.

[162] Statistiques INSEE 2018 pour tous les chiffres de PCS.
[163] Dans le questionnaire, une case est prévue pour spécifier ce « autre ».

Situations urbaines retenues :

Pour rappel, les différentes situations urbaines sont au nombre de sept et se basent à la fois sur des situations géographiques et sur des données démographiques, notamment le nombre d'habitants.

- La catégorie des très Grandes Villes se compose des villes françaises ayant un rayonnement international et passant le cap des 600 000 habitants dans l'aire urbaine (soit Paris, Lyon, Marseille et Lille).
- La catégorie des grandes villes régionales est définie à la fois par un nombre d'habitants dépassant les 150 000 dans l'aire urbaine, mais aussi par un statut soit de capitale régionale au niveau administratif, soit de rayonnement et d'attractivité, lié notamment à une fonction universitaire (des villes comme Nantes, Rennes, Bordeaux, Poitiers etc.).
- La catégorie des villes moyennes est souvent difficile à définir et sujette à controverses. Une fourchette d'habitants comprise entre 20 000 et 150 000 habitants pour l'aire urbaine a été retenue. Ce sont par excellence des préfectures de département (Saint-Brieuc, Niort, Agen etc.).
- Les petites villes sont ici les villes comprises entre 5000 et 20 000 habitants dans l'aire urbaine ; ce sont typiquement les sous-préfectures françaises ou des villes de cette dimension (Lamballe, Granville etc.).
- Une autre catégorie qui pose question est celle retenue ici sous le nom de « village ». Pour l'Insee, est définie comme *ville,* une commune de plus de 2000 habitants agglomérés. Mais dans les faits, nombre de communes de moins de 5000 habitants répondent plus à des problématiques de village que de villes, notamment en termes d'aménagement mais aussi en termes de représentations, les habitants ne se considérant pas forcément comme urbains. La limite de 5000 habitants a été retenue comme seuil d'entrée dans l'urbain. Ce qui conduit à catégoriser des villes comme Erquy (3900 habitants) sous le terme « village », et non sous celui de « petite ville ».
- Enfin, une dernière catégorie est apparue comme problématique : le cas des communes du périurbain ou de banlieue. Ces deux catégories ont été ici réunies dans « ville appartenant à un pôle urbain ». Toutes ces catégories sont aussi utilisées dans l'étude des parcours de vie et notamment pour prendre en compte la diversité de situations urbaines vécues par des individus au cours du parcours résidentiel et du parcours de vie.

L'ensemble des analyses des résultats issus des questionnaires en ligne est traité à travers un codage des lieux de résidence des individus en termes de situations urbaines de résidence et non de ville nommément citées. Ce qui entraîne une forme de désincarnation géographique des résultats, même si le choix de codage s'appuie sur des facteurs d'homogénéité prouvé en géographie. La difficulté est que cette question des villes de résidences actuelles est une question ouverte dans le questionnaire et que la variabilité de réponses conduit à l'impossibilité de traiter d'un point de vue statistique cette question. L'ensemble des communes où vivent les répondants du questionnaire sont disponibles en annexe (Annexe 8).

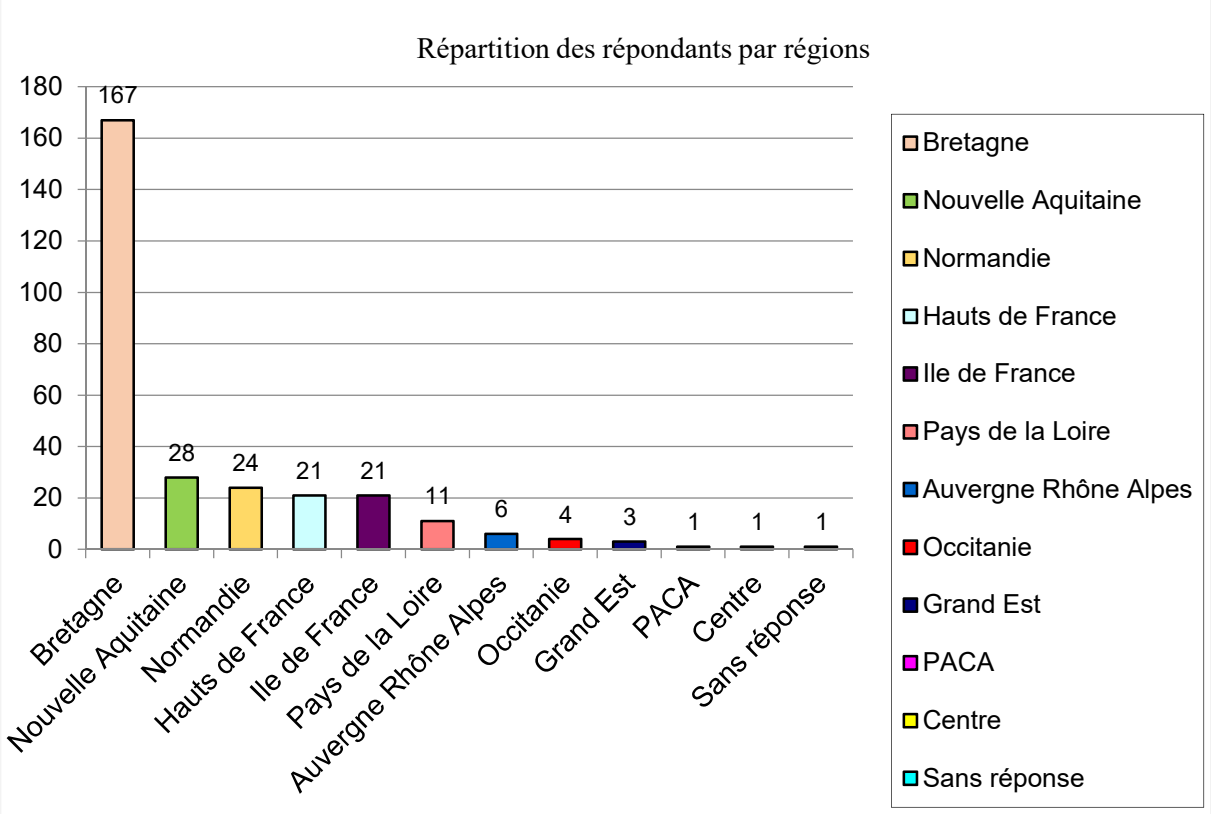


Figure 31 : Répartition des répondants par localisation régionale

En termes de localisation des répondants (ici dans une logique régionale), on note une très large domination de répondants vivant en Bretagne. Cette proportion non négligeable s'explique essentiellement par la proximité des réseaux mobilisés pour la diffusion du questionnaire. Elle questionne alors la représentativité de l'échantillon. Ce prisme breton devra aussi être pris en compte dans le cadre de l'analyse. Malgré cette domination nette, les autres régions sont tout de même présentes dans l'échantillon, même si un large grand ouest de la France (Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire, Normandie, Bretagne) représente 230 répondants sur 288. A

contrario, les régions d'un large est de la France sont assez peu représentées ici (1 répondants pour Paca, 3 pour le Grand-Est, 6 pour Rhône Alpes).

2. Indicateurs d'analyse basés sur les facteurs de relativité du sentiment d'urbanité

Pour permettre la construction des indicateurs de capital spatial et de parcours résidentiel préétablis, et compte tenu de la nature qualitative des données et de leur quantité, une Analyse Factorielle à Composante Multiples, (étape fondamentale ici) a été entreprise avant d'envisager une Classification Ascendante Hiérarchique. Ces deux analyses ont pour but de distinguer des groupes sociaux plus « fins » que ceux établis dans les chapitres précédents. Pour cela, les données du questionnaire ont dû être triées, sélectionnées, hiérarchisées. Ces opérations de prétraitement sont présentées ci-après.

i. Relativité et niveaux de structuration du sentiment d'urbanité

Les résultats des questionnaires sont appréhendés à partir de deux dimensions principales :

- en fonction des parcours résidentiels
- en fonction du capital spatial

Le premier travail est ici d'analyser et de rendre lisibles ces deux niveaux, en identifiant notamment les questions associées à chacun de ces niveaux dans le questionnaire[164]. Certaines questions seront analysées isolément via des tris à plat, leur intégration à une analyse factorielle posant problème[165].

Interroger ces deux niveaux de relativité nécessite aussi de constituer des blocs de questions liés au capital spatial d'un côté et au parcours résidentiel de l'autre. Sur les 5 blocs initiaux du questionnaire[166], tous n'ont pas été exploités, et l'indicateur capital spatial, comme l'indicateur parcours résidentiel, ont été créé à partir de questions appartenant à différents blocs de questions du questionnaire.

[164] Toutes les questions n'ont pu être exploitées, à la fois en raison de la récurrence de certaines questions et de l'incomplétude des données recueillies.

[165] Exemple de la question 24 sur les échelles de l'attachement, composée de 11 sous questions, sur laquelle nous reviendrons.

[166] « Définir la ville », « Vous dans la ville » (sur les pratiques), « Parcours de vie », « Quelques photos » et « Vous ».

Pour des raisons pratiques de traitement sur le logiciel R[167], certains blocs ont été résumés en opérant une sélection limitée de questions et en laissant, par conséquent, certaines en dehors de l'analyse. Le choix a parfois été fait de résumer plusieurs réponses en une seule en créant pour cela des indicateurs synthétiques. C'est notamment le cas en ce qui concerne les pratiques de mobilités, complexes à utiliser[168] dans leur totalité. Lorsque de telles manipulations sont faites *a priori,* la construction de ces nouveaux indicateurs synthétiques est spécifiée et détaillée. Ce qui donne finalement un nombre plus réduit de questions utilisées pour l'analyse.

L'objectif est aussi ici d'approfondir et de vérifier les résultats obtenus suite à l'analyse des parcours commentés. Ces résultats mettent en évidence la structuration du sentiment d'urbanité en 3 niveaux chez les individus :

- un niveau collectif et partagé par les individus
- un niveau partagé en fonction de l'appartenance à des groupes (sociaux, générationnels etc.)
- et un niveau individuel et relatif en fonction de logiques subjectives ou liées à des souvenirs personnels.

L'analyse des questionnaires permet surtout d'approfondir le niveau collectif et le niveau d'appartenance à un groupe, en vérifiant dans un premier temps les hypothèses des parcours commentés (distinction en fonction de l'âge notamment et de l'appartenance à une PCS spécifique). Mais elle permet aussi d'aller plus loin, en mettant la focale sur les pratiques de mobilités ou les parcours résidentiels pour distinguer différentes approches du sentiment d'urbanité.

ii. Construction de l'indicateur « Capital spatial »

Le capital spatial est défini comme « *un ensemble de ressources accumulées par un acteur, lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société* » (Lussault, 2003, pp.124-126). Ont été retenus, dans un premier temps, pour construire cet indicateur *capital spatial*, à la fois des éléments relevant du « patrimoine », actuel et hérité, et des éléments relevant des « compétences » des individus.

Huit questions sont mobilisées pour construire cet indicateur « capital spatial »[169]. Pour les résultats du traitement en tris à plat de ces données, se référer aux annexes (Annexe 5).

[167] Pour l'ensemble des traitements statistiques de cette quatrième partie, le logiciel R, logiciel libre de statistiques, a été utilisé.
[168] Il y avait 5 questions associées à ces pratiques de mobilités.
[169] Pour une version complète du questionnaire voir en annexe.

Choix des variables relevant du « patrimoine » :

- *Q.20- Êtes-vous (actuellement) ? (Propriétaire, locataire, en colocation, vivant chez un membre de votre famille) – codée SITLOG*

  Question fermée, à quatre modalités de réponses (plus une « non réponse »).

- *Q.32- Fréquentez-vous régulièrement une résidence secondaire familiale ou personnelle ? (oui ou non) – codée RSC*

  Question fermée, à deux modalités de réponses.

- *Q.36- Enfant, fréquentiez-vous une résidence secondaire familiale ? (oui ou non) – codée RSCE*

  Question fermée, à deux modalités de réponses.

- Ensuite vient une variable synthétisant les parcours résidentiels des individus, construite à partir de la question : *Q.25- Dans quels lieux avez-vous habité depuis votre naissance ? - codée EPR*

  Cette question est ouverte et invite les individus à remplir un tableau pour indiquer les lieux où ils ont vécu depuis leur naissance.

  L'analyse de cette question vise à synthétiser les réponses à travers une échelle de parcours résidentiel, allant du très local (en cas de parcours résidentiel concentré sur une échelle territoriale réduite), à l'international (en cas de parcours résidentiel à l'échelle internationale). Cette synthèse vise aussi à questionner l'hypothèse d'une plus grande urbanophilie dans les discours en fonction de l'échelle de parcours résidentiel et de la multiplicité des expériences urbaines rencontrées au cours du parcours résidentiel. L'ensemble des lieux cités par les individus a été repris, et traité en fonction de l'échelle territoriale à laquelle ces lieux se rattachent. Ainsi, 5 niveaux d'échelles distinctes de parcours résidentiel sont identifiés :

  - **une échelle internationale** (parcours résidentiel jalonné de séjours « longs » à l'étranger)
  - **une échelle nationale** (parcours résidentiel à l'échelle de la France)
  - **une échelle régionale** (parcours résidentiel à l'échelle du Grand Ouest – Bretagne – Normandie – Pays de la Loire)
  - **une échelle départementale** (parcours résidentiel à l'intérieur d'un même département)
  - **une échelle locale** (parcours résidentiel à l'échelle d'une aire urbaine, d'une métropole ou à un échelon très localisé).

Choix des variables relevant de la compétence :

- *Q.47- Quel est votre niveau de diplôme ? – codée NIVET*

  Il s'agit ici d'une question ouverte, les réponses ont dû être résumées en 6 modalités pour le traitement

- *Q.48- Quelle est votre catégorie socio-professionnelle? (ou laquelle était-ce si vous êtes à la retraite) – codée PCS*

  Cette question est fermée, les 9 modalités de réponses proposées par le logiciel Lime Survey s'inspirent de catégories Insee.

- La question *Q.40- « Dans quelle(s) ville(s) étrangère(s) avez-vous séjourné lors des douze derniers mois (deux jours au minimum)? »* a été retravaillée pour en extraire un indicateur synthétique – *codée VETR*

  L'indicateur créé est fondé sur le nombre de villes citées par les individus en réponse à cette question. A partir de ce nombre, un classement en différents groupes a été opéré. Cette question sur la fréquentation de villes étrangères au cours des 12 derniers mois compte au final 4 modalités de réponses.

- Pour ce qui concerne la question des mobilités[170], la difficulté a été de choisir les questions les plus représentatives des mobilités quotidiennes des individus. La question 16 constitue la question de base pour le traitement de ces mobilités.

  Q.16- En reprenant chacun des lieux cités ci-dessus, précisez le mode de déplacement que vous utilisez le plus souvent pour vous y rendre? 1- pied ; 2- voiture ; 3- vélo ; 4- métro/tram ; 5- bus ; 6- car ; 7- train ; 8- deux roues motorisés ; si mode de déplacement combiné pour un trajet notez par exemple 9- pied/voiture.

  Le choix a été fait de se limiter aux pratiques de mobilités et plus spécifiquement aux modes de déplacement utilisés par les individus pour les deux lieux qu'ils fréquentent le plus dans la semaine, en laissant volontairement de côté la question de la durée du trajet et de la fréquence de celui-ci. Dans un premier temps, une distinction des trajets en fonction des activités a été envisagée, en partant du principe que le trajet le plus régulier et le plus représentatif des mobilités des individus est le trajet domicile-travail. Cependant, ce choix exclut les individus retraités.

[170] Fondamentales dans la question du capital spatial des individus.

Partant, pour chaque individu, les réponses ont été codées pour faire émerger deux variables, MLU et MLD, autrement dit le mode de déplacement utilisé pour le lieu le plus fréquenté dans la semaine (MLU – Mode Lieu Un) et le mode de déplacement utilisé pour le second lieu le plus fréquenté dans la semaine (MLD – Mode Lieu Deux).

Tableau 87 : Modalités de réponse pour les variables relevant du capital spatial

Variables	Situation Logement (SITLOG)	Résidence Secondaire actuelle (RSC)	Résidence Secondaire Enfant (RSCE)	Echelle Parcours Résidentiel (EPR)	Niveau d'Etude (NIVET)	PCS	Ville Etrangère fréquentée (VETR)	Mobilité Lieu Un et Mobilité Lieu Deux (MLU et MLD)
Modalités de réponse	**PROP** - propriétaire	**RSCO** - oui	**RSEO** - oui	**EI** - L'échelle internationale - individus ayant vécu au moins un an à l'étranger au cours de leur parcours résidentiel	**LY ET** - Lycéens et Etudiants	**LYC** - Lycéens	**Z** - aucune ville étrangère fréquentée au cours des 12 derniers mois.	**MD** - mobilités douces
	LOC - pour locataire	**RSCN** - non	**RSEN** - non	**EN** - L'échelle nationale - individus ayant vécu dans différentes régions au niveau français	**SD** - Sans diplôme et BEPC synthétisés en une modalité Sans Diplôme	**ET** - Etudiants	**U** - 1 ou 2 villes étrangères fréquentées au cours des 12 derniers mois.	**VMI** - véhicules motorisés individuels (voitures, motos etc.)
	COL - pour colocation	**NR**	**NR**	**ER** - L'échelle régionale - individus ayant vécu à l'échelle du Grand Ouest (Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire)	**BEP** - CAP et BEP résumés dans la modalité BEP	**EMP** - Employés	**D** - 3 ou 4 villes étrangères fréquentées au cours des 12 derniers mois.	**TC** - transports en commun
	FAM - pour vivant chez la famille			**EID** - L'échelle intra-départementale - individus dont les parcours résidentiels se limitent à un département	**NB** - niveau Bac	**CAD** - Cadres, professions intellectuelles supérieures	**T** - plus de 4 villes étrangères fréquentées au cours des 12 derniers mois	**MCM** - mobilité mixant transports motorisés individuels et transports en commun
	NR - non réponse			**EL** - échelle intra-métropolitaine ou très locale - individus dont les parcours résidentiels se limitent à une métropole et son aire urbaine ou à un niveau très local	**B3** - niveaux Bac +2 et Bac +3 résumés en modalité B3	**INT** - Professions intermédiaires		**MDC** - mobilité mixant mobilité douce et transport en commun.
					B5 - niveaux Bac +4, Bac +5 et plus de Bac +5	**LIB** - Professions libérales		**MDM** - mobilité mixant mobilité douce et transport motorisés individuels.
						AGR - Agriculteurs – mais pas de répondant ici.		**NR** - Non réponses
						ACCE - Artisans, commerçants, chefs d'entreprises		
						AUT – Autre		

iii. Construction de l'indicateur « Parcours résidentiel »

Il s'agit ici de détailler le choix des variables et des modalités retenues pour cet indicateur parcours résidentiel. Huit questions ont été conservées. Pour les résultats d'un traitement à plat de ces données, se référer aux annexes (Annexe 6).

- *Q.18 - Dans quelle commune habitez-vous actuellement ? Nom de la commune, du quartier (si vous le connaissez) – codée SUH*

  Pour analyser cette question, chaque commune citée par les individus a dû être prise en compte et codées en fonction de sa nature (très grande ville, ville moyenne, village etc.). Pour cela, une typologie de 7 types de situations urbaines distinctes, déjà sélectionnées précédemment, a été constituée.
- *Q.19- Dans quel type de logement vivez-vous ? – codée LOG*

  Question fermée à 6 modalités de réponse proposées
- *Q.20- Êtes-vous (actuellement) ? (Propriétaire, locataire, en colocation, vivant chez un membre de votre famille) – codée SITLOG*

  Question déjà utilisée dans la partie dédiée au capital spatial, même codage (voir plus haut).
- La question sur les échelles de parcours de vie, construite à partir de la question 25, déjà évoquée également dans la question du capital spatial. *Codée EPR*

  Ces deux dernières variables sont suffisamment centrales pour figurer à la fois dans la partie dédiée au capital spatial et au parcours résidentiel.
- Q. *25 : « Dans quels lieux avez-vous habité depuis votre naissance? ».*

  A partir des réponses à cette question, une catégorisation des types de situation urbaine où les individus ont le plus vécu au cours de leur vie (*codée SUPV*) a été opérée. Les 7 types de ville énoncés plus haut pour la question 18 sur les villes actuelles d'habitation ont ainsi été réutilisés ici.
- *Q.28 - Parmi les lieux où vous avez habité, lequel se rapproche le plus de votre ville idéale précédemment décrite ? (Citez le numéro du lieu en vous référant au tableau précédent) – codée SUI*

  Cette question, liant ville idéale et parcours résidentiel, est traitée sur le même mode que les questions 18 et 25, c'est-à-dire en fonction de la situation urbaine des différents lieux de résidences évoqués. La typologie des situations urbaines est la même que celle déjà utilisée et décrite plus haut pour la question 18.

- *Q.30- Parmi les lieux précédemment cités, à quel lieu êtes-vous le plus attaché.e? (Citez le numéro du lieu en vous référant au tableau précédent) – codée SUA*

  Cette question vise à lier parcours résidentiel et attachement. Comme pour les questions 18, 25 et 28, elle est traitée au prisme de la situation urbaine des lieux cités par les individus, selon la typologie des situations urbaines évoquées précédemment pour la question 18.

- Enfin, à partir de ces différents lieux fréquentés par les individus au cours de leur parcours résidentiel, une variable « Variété des Situations Urbaines » rencontrées au cours de ces parcours résidentiels (*codée VSU*) a été créée. Cette variable se base sur la typologie de situation urbaine utilisée pour la question 18 et détaillée dans l'encadré plus haut. Elle a été obtenue, en divisant le nombre de situations urbaines rencontrées par les individus (entre 1 si les individus ont toujours vécu dans la même situation urbaine et 7, s'ils ont vécu dans l'ensemble des situations urbaines identifiées) par l'âge des individus[171]. Cette pondération du nombre de situations urbaines rencontrées au cours du parcours de vie permet de relativiser les différences entre un jeune vivant chez ses parents et ayant toujours vécu au même endroit et une personne âgée ayant passé l'intégralité de son parcours résidentiel dans une seule situation urbaine. Ce calcul donne des résultats compris entre 0,01 et 0,25. Cette variable numérique est ici transformée en variable catégorielle pour les besoins des analyses ultérieures, notamment factorielles. A partir de ces résultats, les individus ont été répartis en quatre groupes aussi équilibrés que possible :

  - un groupe lié à une variété situations urbaines faible (inférieur à 0,05),
  - un groupe lié à une variété situations urbaines moyenne (compris entre 0,05 et 0,09),
  - un groupe lié à une variété situations urbaines élevée (compris entre 0,10 et 0,14)
  - et un groupe lié à une variété situations urbaines très élevée (entre 0,15 et 0,25).

[171] L'âge des répondants dans le questionnaire était demandé à partir d'une question fermée et de catégories d'âges. Pour obtenir l'âge précis des répondants il a fallu se baser sur la première date mentionnée dans la réponse à la question *3.8 Dans quels lieux avez-vous habité depuis votre naissance ? Précisez-les dates.*

Tableau 88 : Modalités de réponse pour les variables relevant du parcours résidentiel

Variables	Situation Urbaine d'Habitation (SUH)	Logement Actuel (LOG)	Situation Logement (SITLOG)	Echelle Parcours Résidentiel (EPR)	Situation Urbaine Plus Vécue (SUPV)	Situation Urbaine Idéale (SUI)	Situation Urbaine plus Attaché (SUA)	Variété Situation Urbaine (VSU)
Modalités de réponse	**TGV** - Très grandes villes	**MIL** - Maison individuelle en lotissement	**PROP** - propriétaire	**EI** - L'échelle internationale	**TGV**	**TGV**	**TGV**	**VSUF** – variété situation urbaine faible
	GVR - Grandes villes régionales	**MIHL** - Maison individuelle hors lotissement	**LOC** - pour locataire	**EN** - L'échelle nationale	**GVR**	**GVR**	**GVR**	**VSUM** – variété situation urbaine moyenne
	BLTGV - Banlieue de très grandes villes	**MIV** - Maison individuelle en ville	**COL** - pour colocation	**ER** - L'échelle régionale	**BLTGV**	**BLTGV**	**BLTGV**	**VSUE** – variété situation urbaine élevée
	PRU - Périurbain - sans distinction de taille de la ville centre	**API** - Appartement dans un immeuble de moins de 12 logements	**FAM** - pour vivant chez la famille	**EID** - L'échelle intra-départementale	**PRU**	**PRU**	**PRU**	**VSUTE** – variété situation urbaine très élevée
	VM - Villes moyennes	**AMI** - Appartement dans un immeuble de 12 à 25 logements	**NR** - non réponse	**EL** - Et l'échelle intra-métropolitaine ou très locale	**VM**	**VM**	**VM**	
	PV - Petites villes	**AGI** - Appartement dans un immeuble de plus de 25 logements			**PV**	**PV**	**PV**	
	VILL - Villages -tout ce qui ne relève pas de la ville, communes de moins de 5000 habitants				**VILL**	**VILL**	**VILL**	

iv. Construction de l'indicateur « Représentations urbaines »

Les questions 1 et 5, sur la définition de la ville et de la ville idéale, sont les questions centrales pour analyser les représentations sociales urbaines des individus. Ces deux questions ont aussi nécessité un codage spécifique avant d'être analysées, notamment la question sur la ville idéale, qui est une question ouverte. Pour les résultats d'un traitement à plat des données concernant le

premier terme cité par les individus, pour définir la ville et la ville idéale, se référer aux annexes (Annexe 7).

- *Q°1 – Pour vous, quels termes définissent le mieux la ville ? – codée DF*

  Cette question est fermée avec un nombre initial de choix élevés (17 modalités au choix dans le questionnaire). Les différentes modalités de réponses sont issues à la fois d'une approche bibliographique et d'une dizaine d'entretiens exploratoires réalisés avant la passation du questionnaire en ligne.

  Pour rappel les différentes modalités de cette question sont :

  Densité du bâti – Commerces – Mobilités – Entassement – Proximité – Insécurité – Minéralité – Mixité – Convivialité – Présence de services – Rencontre – Culture – Bruit – Pollution – Inhumanité – Anonymat – Histoire.

  L'idée initiale était de proposer des modalités relevant plutôt de l'urbanophilie (convivialité, culture, rencontre, convivialité par exemple) et des modalités relevant plutôt de l'urbanophobie (bruit, pollution, inhumanité, par exemple).

  Les individus devaient classer au minimum 5 de ces modalités en fonction de l'importance accordée pour définir la ville. Le nombre de modalités possibles a été réduit en vue de l'AFCM en proposant de rapprocher certaines, notamment des modalités très peu citées dans les réponses (par exemple Minéralité, Entassement, Inhumanité, Insécurité ont été rassemblé dans une seule catégorie « Inhumanité »). Les différents rassemblements effectués sont décrits dans le tableau 89.

- *Q°5 – Qu'est-ce que la ville idéale pour vous ? – codée VID*

  Cette question appelle une réponse ouverte et hiérarchisée ; trois mots ou expressions doivent être classés par ordre d'importance par les individus. Résumer ces différentes réponses n'a pas été sans difficulté, du fait du grand nombre de répondants mais aussi des difficultés inhérentes à un regroupement thématique. Il a fallu trouver des solutions pour coder ces réponses et les synthétiser par grandes thématiques afin de pouvoir les traiter efficacement.. Sont proposées ici les différentes thématiques retenues en citant des exemples rentrant dans ces grandes thématiques (exemple en italique dans le tableau 89 de la page suivante).

Tableau 89 : Modalités de réponse pour les variables relevant des représentations urbaines

Variables	Définition ville (DF)	Définition Ville Idéale (VID)
Modalité de réponse et exemple de réponses s'inscrivant dans les catégories	**DB** - Densité du bâti	**NR** – *pas d'idée, pas de réponses, les gens qui citent des villes* (alors que ce n'était pas le sens de la question)
	C - Culture	**VINAT** – présence de la nature et environnement : *verdure, parc, pas de pollution*
	SV - Présences de services + Commerces	**VISV** – présence de service : *culture, lieu de culture, loisirs, cinéma, commerce, services, théâtre, festivals*
	INT – Interaction soit Anonymat + Rencontre + Proximité	**VITH** – ville à taille humaine : *pas trop grande, ville moyenne, ouverture, anonymat, possibilité pour tous de se loger*
	INH – Inhumanité soit Entassement + Minéralité + Inhumanité + Insécurité + Monumentalité, série de réponses plutôt liées à une vision négative de la ville	**VIVE** – vivre ensemble : *convivialité, vivre ensemble, solidarité, dynamique, bien vivre*
	MIX – Mixité	**VICA** – cadre de vie : *cadre de vie, bâtiment, ville aérée, place, rue piétonne, localisation près de quelque chose d'agréable (mer, montagne).*
	NUI – Nuisances soit Bruit + Pollution	**VIEC** – lié à l'économie et au politique : *économie, ville totale, aspects politiques, ville durable, travail*
	MOB – Mobilités	**VIMOB** – lié aux mobilités : *proximité, accessibilité, transport, mobilité, tramway, métro, transports en commun*
	NR – Non réponse	

Deux autres questions relevant de l'état civil ont été utilisées comme variables illustratives dans l'analyse factorielle, une question sur l'âge des individus et une question sur le sexe des individus.

- *Q°52 - Quel âge avez-vous ? – codée AGE*

  Il s'agit ici d'une question fermée avec des catégories d'âge proposées.

- *Q°53 – Quel est votre sexe ? – codée SEXE*

  Cette question appelle une réponse fermée selon trois modalités de réponses.

Tableau 90 : Modalités de réponses pour les variables âge et sexe

AGE	SEXE
ADO – adolescent, moins de 18 ans	**F** – féminin
ET – étudiant, de 18 à 25 ans	**M** – masculin
ACTU – actif un, soit les actifs de 26 à 40 ans	**NR** – non réponse
ACTD – actif deux, soit les actifs de 41à 60 ans	
RETU – retraité un, les individus de 61 à 70 ans	
RETD – retraité deux, les individus de plus de 71 ans	

Pour un lexique simplifié et comprenant les effectifs pour chaque modalité (plus utile pour se référer aux analyses qui suivront), voir en annexe.

v. Constituer des groupes homogènes d'individus pour l'analyse

L'objectif, en partant de chacun de ces trois blocs de variables[172], est de profiler des grandes tendances permettant de constituer des groupes en fonction des représentations de la ville chez les individus (soit la question sur la définition de la ville et la question sur la ville idéale) et à observer ensuite ces groupes en termes de différenciation des représentations sociales de la ville.

L'objectif est d'établir des profils d'individus relativement homogènes. Le choix a été fait de procéder dans un premier temps à une Analyse Factorielle des Correspondances Multiples (AFCM). Il s'agit précisément de résumer un tableau de données de variables qualitatives en définissant des axes structurants puis de dégager des profils d'individus à partir de leur proximité sur ces axes sur l'ensemble des variables. Ici, le choix a été fait de mener dans un premier temps ces analyses à l'échelle de nos deux sous blocs « Parcours Résidentiel » et « Capital Spatial ». Une fois ces analyses menées, l'objectif est de tester les groupes obtenus sur les deux questions liées aux représentations urbaines.

Il est probable que l'on retrouve certains profils déjà perçus lors des parcours commentés (jeunes étudiants locataires face à des personnes âgées propriétaires par exemple), mais l'intérêt de cette analyse est, d'une part, de vérifier de manière statistique ces profils repérés et, d'autre part, de faire émerger certains profils qui n'auraient précisément pas été identifiés.

[172] Capital Spatial, Parcours Résidentiel et Représentations urbaines

Préalablement à tout traitement statistique, les individus n'ayant pas répondu à l'une des variables sélectionnées ont été supprimés[173]. Suite à cette modification, l'AFCM est menée sur un effectif de 218 individus pour le bloc « Capital Spatial » et de 234 individus pour le bloc « Parcours Résidentiel ».

II. Une définition de la ville et de la ville idéale morphologique et fonctionnelle

Cette seconde partie est consacrée à l'analyse des représentations urbaines des individus à partir des réponses des enquêtés aux questions sur la définition de la ville et la définition de la ville idéale. Ces représentations sociales urbaines sont abordées, d'abord du point de vue de tous les individus de l'échantillon, puis en fonction de groupes sociaux.

1. Les représentations sociales urbaines des répondants

i. Traitement et codage des modalités de réponse

Un traitement statistique, inspiré de l'analyse fréquence/rang empruntée à Vergès (1992), a été réalisé à partir des résultats liés à la définition de la ville (Question 1) et liés à la définition de la ville idéale pour les individus (Question 5). L'ensemble des répondants ayant complètement répondu à ces deux questions est composé de 288 individus. Les réponses à ces deux questions qui appellent des réponses hiérarchisées par importance, ont fait l'objet de prétraitements. La question 1 est une question fermée avec 18 modalités de réponses proposées, à classer par ordre d'importance (au minimum 5). En revanche, la question 5 (ouverte) invite les individus à donner trois mots ou idées correspondant à leur *ville idéale* à partir de ce qui est le plus important pour eux. Les modalités de réponse de la question sur la ville idéale ont donc été classées, réduites et codées. Ce qui donne les modalités de codage suivantes après prétraitement.

[173] Certaines questions ont provoqué plus de non réponses que d'autres, c'est particulièrement le cas de la question sur la question de la fréquentation d'une résidence secondaire étant enfant et de la question sur les pratiques de mobilités.

- Pour la question 1 – *Pour vous, quels termes définissent le mieux la ville ?* (17 modalités, une n'ayant jamais été citée)[174]

  Anonymat – Bruit – Commerces – Convivialité – Culture – Densité du bâti – Entassement – Proximité – Rencontre – Inhumanité – Insécurité – Minéralité – Mixité – Mobilité – Monumentalité – Pollution – Présences de services (administratifs, scolaires, santé, etc.).

- Pour la question 5 – *Qu'est-ce que la ville idéale pour vous ?* (15 modalités après traitement-catégorisation)

  Verdure/parcs/pas de pollution – Proximité/accessibilité/transport/mobilité – Vraie ville citée – Commerces/services – Sécurité/propreté – Cadre de vie/bâtiment historique/ville aérée/place/rue piétonne – Localisation près de quelque chose d'agréable/près de la mer/près de la montagne – Mixité/ouverture/anonymat/possibilité de logement pour tous – Grande ville/économie/ville totale/travail – N'aime pas la ville – Culture/lieu de culture/loisirs/évènements/cinéma – Ville à taille humaine/pas trop grande/ville moyenne – Convivialité/vivre ensemble/solidarité/dynamisme/bien vivre – Pas d'idées – Pas de réponse.

A partir de ces différentes modalités de réponse, une analyse fréquence-rang des réponses a été entreprise pour ces deux questions. Ces analyses sont présentées d'abord sur l'ensemble des individus composant l'échantillon, puis en fonction de groupes d'âge afin d'une part, de détecter les nuances de structures des représentations sociales selon les groupes sociaux et d'autre part, de comparer ces résultats avec ceux tirés des parcours commentés[175]. Il s'agit, par cette analyse à l'échelle de l'ensemble des individus composant l'échantillon, de traiter du niveau de collectif d'appréhension du sentiment d'urbanité.

ii. Une ville définie de manière morphologique et fonctionnelle

Tableau 91 : L'analyse fréquence rang appliquée à la question 1 sur la définition de la ville pour l'ensemble des individus composant l'échantillon

Général (288 individus)	**RM >2,8**			**RM <2,8**		
FM >5,9	**Présence de services**	Commerces	Densité du bâti	Culture	Mobilité	
	Proximité					
FM <5,9	Convivialité	Insécurité		Anonymat	Bruit	Entassement
				Inhumanité	Minéralité	Mixité
				Monumentalité	Pollution	Rencontre

[174] La modalité de réponse liée à « la nature » a été oubliée, ce qui est regrettable, notamment pour la comparaison de résultats avec les parcours commentés où elle a été citée.
[175] Dont les modalités et les codages sont légèrement différents tout en permettant néanmoins des analyses croisées.

Pour rappel, une valeur seuil calculée permet de distinguer les éléments du noyau central des éléments des zones périphériques, autrement dit de nuancer valeurs et normes sociales, et valeurs plus individualisées et contextuelles.

Ce qui ressort de cette première analyse au niveau de l'ensemble des individus composant l'échantillon, c'est l'importance de la *diversité fonctionnelle* (ici la présence de services, de commerces et la proximité de ces services), et de la *densité morphologique* (ici la densité du bâti). La zone centrale, et donc normative de la représentation de la ville, s'apparente à « la ville à portée de main », aux espaces de la proximité, de l'accessibilité, aux commerces comme aux services. Les individus définissent la ville, et ce qui fait la ville, donc l'urbanité, comme le résultat d'une combinaison densité/diversité plus que comme une somme d'interactions. En effet, les éléments liés aux interactions, que ce soit la convivialité, la mixité ou la rencontre sont ici soit périphériques soit très périphériques. Jusqu'ici dans ce travail, cette méthode a peu été utilisée à cette fin, dans la mesure où les échantillons concernés pour les entretiens avec les chercheurs et pour les parcours commentés sont trop réduits pour lancer des analyses de cette nature. En revanche, en considérant l'ensemble des individus composant notre échantillon de répondants au questionnaire, il est possible d'engager d'autres types d'analyse. Et on note alors que la définition de la ville la plus ancrée est d'abord centrée sur des dimensions morphologiques et fonctionnelles, alors que des dimensions plus sociales et ambiantales, comme la convivialité ou la mixité sociale, sont plus périphériques.

Dans le détail, en comparant avec les résultats issus des parcours commentés, on note que la *culture* et les *mobilités* sont secondaires dans les deux cas ; les éléments négatifs (inhumanité, bruit, entassement, pollution) sont périphériques, mais les éléments de *vivre ensemble* - centraux dans les résultats issus des parcours commentés - sont secondaires dans les résultats des questionnaires, alors que la question de la *diversité fonctionnelle* devient centrale. Néanmoins, la question de la *diversité du bâti* est, quant à elle, centrale dans les deux cas et confirmée par l'analyse sur un échantillon d'individus plus large. Ce qui semble donc s'inscrire comme l'élément le plus partagé collectivement dans la définition de la ville par les individus.

En se plaçant dans une logique de synthèse entre les résultats issus des parcours commentés et ceux issus des questionnaires sur cette définition collective de la ville, on peut relever différents éléments centraux. Un élément que l'on peut mettre en avant de manière implicite, est le fait que la ville est représentée de manière plutôt positive dans la société française. En effet, les termes qui reviennent le plus dans les réponses des individus (*vivre ensemble, culture,*

architecture, etc.) sont plutôt connotés *a priori* positivement dans nos sociétés contemporaines, notamment dans les sociétés urbaines contemporaines marquées par les valeurs de l'urbanisme durable. A contrario, les éléments plutôt négatifs liés à la ville (inhumanité, bruit, entassement, etc.) sont très périphériques ici dans les deux cas. Cette réalité pourrait s'expliquer par le fait que notre échantillon serait majoritairement composé d'urbains. Mais quand on observe de plus près l'échantillon, on note que 100 individus sur 288 répondants vivent dans des espaces relativement peu urbains[176], ou au moins peu impactés par le processus de métropolisation qui porte ces valeurs très positives de la ville (vivre ensemble etc.). Une vision plutôt positive de la ville est donc un des éléments centraux des représentations urbaines contemporaines, et ce peu importe le lieu de résidence des individus. Ce constat va dans le sens d'une « époque » mettant plutôt en avant des valeurs urbanophiles. Une analyse fréquence-rang des représentations de la ville croisée avec les situations urbaines des répondants permettrait de le confirmer.

iii. Une ville idéale définie par le « bien vivre »

L'analyse fréquence rang appliquée à la question 5 donne ici le tableau de résultats suivant[177].

Tableau 92 : L'analyse fréquence rang de la définition de la ville idéale pour l'ensemble des individus composant l'échantillon

Général (288 individus)	**RM >2,7**			**RM <2,7**		
FM >6,7	**Vivre ensemble**	Cadre de vie		Mobilités	Culture	Nature
				Mixité	Services	Pas réponse
FM <2,7	Localisation	N'aime pas la ville	Pas idées	Economie	Sécurité	
	Cite ville	Taille humaine				

La définition de la ville idéale pour l'ensemble de l'échantillon est marquée par ce qu'on peut appeler le « bien vivre » autour du *vivre ensemble*, soit un enjeu social, et du *cadre de vie*, soit un enjeu plus morphologique. C'est de cette combinaison de caractéristiques sociales et

[176] 35 personnes vivent dans des villages, 7 dans des petites villes et 55 dans le périurbain.

[177] Là encore sur un effectif de 288 individus.

morphologiques que naît une représentation sociale idéale de la ville. Cette tendance va dans le sens des résultats de la question 1, pour ce qui concerne le cadre morphologique de la ville et dans le sens des résultats des parcours commentés pour le *vivre ensemble*.

On retrouve des éléments périphériques assez semblables d'ailleurs avec la question 1, notamment les aspects liés aux *mobilités* ou à la *culture*. Ces similitudes entre définition de la ville et définition de la ville idéale tendent aussi à montrer un lien fort entre la manière dont les individus définissent la ville en général et la représentation de la ville idéale chez les individus. Cependant, on relève aussi des différences notables entre ces deux définitions. On a vu que la ville est définie par des items plutôt très concrets et que les items plus « conceptuels » sont davantage périphériques. Pour la définition de la ville idéale, c'est différent, puisque l'item le plus central est celui du *vivre ensemble,* difficile à définir de manière concrète. Il semble donc qu'une distinction s'opère chez les individus en fonction de ce qui leur ai demandé. La notion d'*idéal* renvoie en effet à une notion plus conceptuelle quand la définition de la ville appelle des termes plus opérationnels. Ce qui peut être interprété comme une limite possible de l'urbanisme durable, qui resterait fondamentalement une utopie (Choay, 2014).

En comparant ces résultats avec ceux obtenus lors des parcours commentés sur cette définition de la ville idéale, on retrouve le caractère central de questions morphologiques et plus largement de l'importance accordée au *cadre de vie*. La place de la *nature en ville*, mise en avant de manière très nette dans le cadre de la ville durable, est en revanche étonnamment secondaire dans les résultats issus des questionnaires, alors même qu'elle est particulièrement centrale chez les individus interrogés dans le cadre des parcours commentés.

A l'inverse, la place du *vivre ensemble* apparaît comme centrale dans les résultats issus des questionnaires et secondaire dans les parcours commentés. Néanmoins, en croisant ces deux tableaux, on peut identifier l'attention accordée à la *morphologie de la ville* et au *vivre ensemble* comme centrale dans une vision partagée collectivement de la ville idéale.

On peut observer dans le détail le niveau identifié comme plus social des représentations urbaines, constitutives du sentiment d'urbanité, en s'appuyant notamment sur l'hypothèse mise en avant d'une relativité sociale du sentiment d'urbanité en fonction notamment de l'âge des individus.

2. Des représentations urbaines relatives en fonction de l'âge

Comme pour l'analyse des parcours commentés, une analyse par groupe est proposée. L'intérêt d'identifier différents groupes est de nuancer des intérêts, positions et enjeux propres à chaque

groupe, en l'occurrence ici pour ce qui concerne la définition de la ville. Il s'agit aussi de creuser les pistes de distinction au niveau social constaté dans les résultats des parcours commentés.
Trois groupes d'âges ont été retenus sur les 6 groupes d'âges de départ :

- les 16-25 ans (regroupant les 16-18 ans et les 19-25 ans),
- les 26-60 ans (regroupant les 26-40 ans et les 41-60 ans)
- et les plus de 61 ans (regroupant les plus de 60 ans).

Dès lors on peut s'attacher aux résultats de la question de la définition de la ville pour chacun de ces groupes.

i. Les 16-25 ans, une définition de la ville positive et fonctionnelle

Tableau 93 : L'analyse fréquence rang de la définition de la ville pour les 16-25 ans (103 individus)

Age (-18-25)	**RM >2,7**			**RM <2,7**		
FM >5,9	**Présence de services**	Densité du bâti	Proximité	Culture		
	Commerces	Mobilité	Mixité			
FM <5,9	Pollution	Bruit	Convivialité	Monumentalité	Minéralité	Entassement
				Anonymat	Insécurité	Rencontre
				Inhumanité		

Pour ce groupe des 16-25 ans, la représentation sociale de la ville est composée d'un noyau central évoquant *la présence de services*. Cet élément central est d'abord d'ordre fonctionnel, et participe d'une définition de la ville comme une combinaison densité/diversité (la catégorie *présence de services* comprenant à la fois l'idée de densité et de diversité de services disponibles en ville).
Si on s'intéresse aux autres éléments qui ressortent de manière centrale, on retrouve des éléments également fonctionnels (*commerces*, *mobilité*), mais aussi des éléments plus morphologiques (*densité du bâti*, *proximité*). La ville est donc définie de manière normative par ces jeunes comme une combinaison d'éléments fonctionnels et morphologiques. La représentation sociale de la ville s'ancre dans un ensemble de dimensions très concrètes et pratiques, où les mobilités ont une place fondamentale, possiblement liée aux formes de socialisation urbaine qui composent leurs expériences en cours. Même si le noyau central est surtout relatif aux valeurs historiquement ancrées, ce poids des expériences de mobilités en cours, partagées par une bonne partie des jeunes, n'est pas à négliger dans leur représentation

de la ville. En outre, la *mixité* constitue également un élément central des représentations de la ville. C'est d'ailleurs le seul groupe d'âge où la mixité est centrale dans la définition de la ville. En considérant ce qui est central comme plus ancré, on peut avancer l'hypothèse que les représentations de la ville de ces jeunes générations, qui ont grandi avec le développement durable, sont nourries des valeurs portées par l'urbanisme durable, qui fait de la mixité une valeur essentielle. Si la mixité n'est pas propre à l'urbanisme durable[178], celui-ci a tout de même conduit à son institutionnalisation, au moins dans le cadre français[179].

En comparant ces résultats avec ceux des parcours commentés, on retrouve des similitudes fortes, notamment l'attention accordée au *bâti*, mais aussi la modalité du *vivre ensemble*, illustrée par la modalité *mixité* dans les résultats des questionnaires. Celle-ci est centrale ici alors que ce n'est pas le cas dans l'analyse de la question 1 sur l'ensemble des individus composant l'échantillon, où cette modalité se retrouve même périphérique.

Une autre similitude est à noter : la place secondaire occupée par la *culture*, que l'on retrouve au niveau de l'analyse de l'ensemble des individus composant l'échantillon. L'attachement aux mobilités chez les jeunes est aussi visible dans l'analyse des discours sur les photos des parcours commentés (même s'il n'apparait pas aussi clairement dans les réponses au questionnaire). Pour rappel, une des spécificités de ce groupe des « jeunes » dans l'analyse des parcours commentés, reposait sur l'attention accordée à des éléments négatifs, qui étaient centraux au sein de ce groupe, alors que dans l'enquête par questionnaire cette spécificité n'apparaît pas et les éléments négatifs de définition de la ville sont soit secondaires (*pollution*, *bruit*) soit périphériques (*inhumanité*, *entassement*, *insécurité*).

Tests complémentaires auprès d'étudiants : de la recherche appliquée en cours.

Dans le cadre d'un cours « Géographie urbaine », dispensé à des étudiants en Licence 2 Histoire à l'Université de Bretagne Sud en 2017 et en 2018, un exercice a été pratiqué pour amener les étudiants à s'interroger sur la relativité de leurs représentations urbaines. Pour cela, ils devaient classer, par ordre d'importance, trois d'items caractéristiques de la ville pour eux. Les items proposés étaient :

Densité du bâti (DB) - *Densité des fonctions* (DF) - *Bruit* (B) - *Historicité du bâti* (HB) - *Pollution* (P) - *Inhumanité* (IH) - *Mixité* (M) - *Entassement* (E)

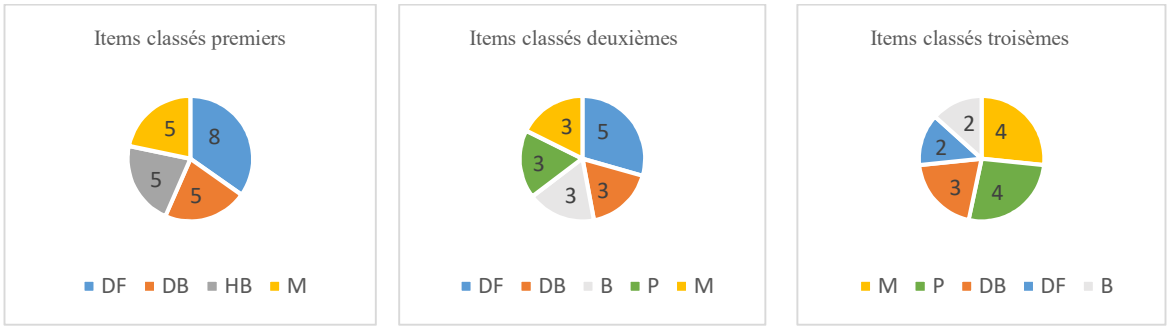
[178] On a vu dans une première partie que l'urbanisme antique ou Renaissance mettait aussi en avant cette mixité, et que Jane Jacobs ou Lewis Mumford dans les années 60 et 70 défendaient cette mixité.

[179] Voir les lois SRU de 2000 sur le minimum de logements sociaux par commune.

Il s'agissait ici de proposer des items plutôt positifs sur la ville et d'autres plutôt négatifs. Les résultats, portant sur 18 individus en 2017 et 17 en 2018, vont globalement dans le sens de ceux évoqués plus haut pour les jeunes, à savoir une prédominance des aspects morphologiques (DB) et fonctionnels (DF) dans les représentations urbaines. Les résultats sont les suivants pour les deux années.

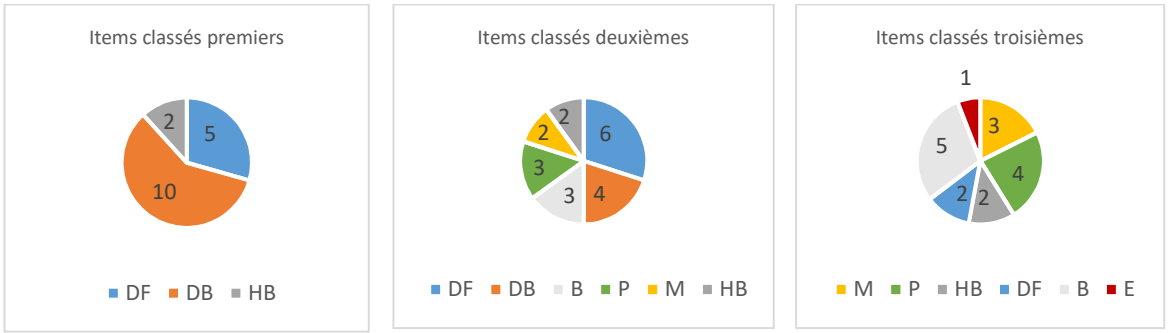
2017 :

Tableau 94 : Résultats du test sur la définition de la ville chez 18 étudiants de Licence 2 en 2017



2018 :

Tableau 95 : Résultats du test sur la définition de la ville chez 17 étudiants de Licence 2 en 2018



Cet exercice a aussi été l'occasion de discuter avec les étudiants pour comprendre les raisons des différences de représentations de la ville. En 2017 comme en 2018, et avec des étudiants différents, les items « négatifs » sont d'abord cités par des étudiants issus d'un espace rural ou vivant encore chez leurs parents dans des espaces périurbains, et jamais par des étudiants vivant dans des espaces urbains. Ce qui confirmerait le rôle des parcours résidentiels dans la construction des représentations urbaines, et l'importance d'un parcours résidentiel non urbain dans les représentations urbaines plutôt négatives (ce qui a aussi été également constaté avec les populations de jeunes étudiants à parcours résidentiels plutôt ruraux dans les résultats des parcours commentés).

Evidemment, ce test n'a pas de valeur scientifique généralisable, mais il mérite d'être cité dans la mesure où il va largement dans le même sens que ce qui a déjà été observé, aussi bien dans les résultats des parcours commentés que dans les résultats des questionnaires en ligne.

Ce test a aussi marqué les étudiants. Beaucoup l'ont en effet cité dans les évaluations du cours de fin de semestre comme un point ayant été apprécié.

ii. Les 26-60 ans, une définition de la ville d'abord fonctionnelle

Tableau 96 : L'analyse fréquence rang de la définition de la ville pour les 26-60 ans (146 individus)

Age (26-59)	**RM >2,7**			**RM <2,7**		
FM >5,9	**Présence de Services**	Densité du bâti	Commerces	Mobilité		
	Culture	Proximité				
FM <5,9	Convivialité	Entassement		Anonymat	Bruit	Mixité
				Monumentalité	Pollution	Rencontre
				Inhumanité	Insécurité	Minéralité

Pour ce groupe dit « des actifs », plusieurs points sont à relever. Tout d'abord, la place encore centrale de la catégorie fonctionnelle *présence de services*. Cette place normative prise par la présence de services dans les représentations urbaines des 26-60 ans va dans le sens du constat déjà effectué sur l'ensemble de l'échantillon d'une ville d'abord définie par des aspects concrets et fonctionnels.

On retrouve ensuite trois autres éléments centraux à savoir *commerces*, *densité du bâti*, et *proximité*. La présence de la *culture* comme élément central dans la définition de la ville est ici spécifique à ce groupe. Cette place centrale de la culture était déjà observable dans l'analyse des photos et des discours dans le cadre des parcours commentés. A la différence des moins de 25 ans, la représentation sociale de ces actifs est moins centrée sur les mobilités (reléguées ici au second plan) ; les « jeunes » étant *a priori* plus dépendants que les actifs en termes de mobilités. Néanmoins, l'hypothèse d'actifs ayant une définition de la ville conditionnée par des pratiques concrètes semble se vérifier ici. Les termes *proximité* et *la présence de services*, de *culture* et de *commerces* participent pour ce groupe d'une vision normée de la ville dans les représentations.

La comparaison avec les résultats issus des parcours commentés, permet de relever un certain nombre de différences. La catégorie *mobilités* apparait comme centrale dans les résultats issus des parcours commentés et est périphérique dans les réponses aux questionnaires, alors que la catégorie *culture*, centrale dans le résultat des questionnaires, était périphérique dans les résultats des parcours commentés. En revanche, la périphérisation des éléments négatifs qui est

similaire dans les deux cas. Pour ce groupe, la représentation de la ville reste ancrée sur une base à valeurs positives.

iii. Les 60 ans et plus, une définition de la ville d'abord morphologique

Tableau 97 : L'analyse fréquence rang de la définition de la ville pour les plus de 60 ans (38 individus)

Age (60 ans et +)	**RM >2,7)**			**RM <2,7**		
FM >5,9	**Densité du bâti**	Présence de Services	Commerces	Mobilité	Culture	Proximité
FM <5,9	Convivialité	Insécurité	Rencontre	Mixité	Monumentalité	Pollution
	Entassement	Inhumanité		Anonymat	Bruit	Minéralité

Pour ce groupe des « 60 ans et plus », c'est clairement l'item *densité du bâti* qui constitue le noyau central de la représentation de la ville. Celle-ci est d'abord définie comme un cadre morphologique voire un patrimoine, plus que dans une logique fonctionnelle. Néanmoins, ces aspects pratiques et concrets de la définition de la ville ne sont pas absents pour autant puisque les items *présences de services* et *commerces* restent bien centraux.

A la différence des deux autres groupes, la catégorie *proximité* est périphérique. Une autre spécificité de la représentation sociale de la ville de ce groupe, porte sur le caractère moins secondaire de la catégorie *insécurité*, toujours très périphérique chez les autres groupes et sur l'ensemble de l'échantillon. Cette dimension liée à l'insécurité chez les plus de 60 ans a déjà été observée dans les résultats d'entretiens exploratoires menés auprès de femme âgées dans un quartier de grands ensembles rennais. Il semble que cette dimension soit ici un vrai élément distinctif à prendre en compte dans la construction du sentiment d'urbanité chez une partie de ce groupe d'âge (et bien que cet élément reste secondaire ici). Si l'on considère les éléments périphériques comme plus conjoncturels et plus individualisés, l'importance de cette dimension liée à l'insécurité urbaine ne surprend pas dans le contexte médiatique actuel, où une part de l'histoire sociale de la ville se nourrit de faits divers et légendes urbaines qui alimentent cette insécurité qui constitue alors une dimension de la ville[180]. Or, les personnes âgées sont, plus que d'autres catégories de population, réceptives à ces discours insécuritaires, en raison notamment de leur vulnérabilité (Le Goff, 2011).

[180] Le traitement médiatique anxiogène des dégradations suite aux manifestations dans des contextes urbains est à cet égard particulièrement marquant de ce contexte reliant insécurité et cadre urbain.

On note aussi que ce groupe social semble peu réceptif aux valeurs portées par l'urbanisme durable, notamment la *mixité* qui est reléguée en position très périphérique. Il est possible d'y voir une distinction générationnelle opposant notamment ce groupe aux jeunes. En effet, les jeunes ont grandi avec l'urbanisme durable, qui a institutionnalisé la mixité sociale, alors que les personnes plus âgées ont construit leur histoire de vie dans un contexte où la fabrique de la ville était dominée par une idéologie plus fonctionnaliste, où les questions de mixité n'avaient pas la même place qu'aujourd'hui.

Enfin, notons un point plus surprenant. Les éléments liés à la catégorie *architecture*, et donc au cadre bâti, sont très périphériques dans les résultats des questionnaires utilisés en appoint des parcours, alors que dans ceux des questionnaires en ligne et dans les des parcours photos commentés, ils sont centraux.

iv. Des représentations urbaines marquées par la figure du centre-ville et de la grande ville

On note tout d'abord que fondamentalement la définition de la ville par les individus est conditionnée par des valeurs pour certaines ancrées dans des pratiques. Les représentations urbaines sont donc, si l'on suit cette hypothèse, plus conditionnées par un rapport fonctionnel à la ville que par un rapport idéologique à la ville. Si ce rapport idéologique à la ville peut expliquer des différences entre générations (*mixité* chez les jeunes, *insécurité* et prédominance de la *densité du bâti* chez les plus de 60 ans), il reste secondaire par rapport aux dimensions concrètes énoncées par les individus.

En mettant en regard la parole habitante et la parole des chercheurs, ce qui semble définir la ville pour les individus, c'est d'abord et avant tout une combinaison densité/diversité, ici entendue au sens large, et qui est surtout caractéristique du centre-ville. Ce qui tend à aller dans le sens de l'hypothèse selon laquelle le centre-ville est au cœur des représentations sociales de la ville par les individus. Ces derniers semblent donc s'inscrire contre une logique où l'urbain serait généralisé et présent partout. On note ainsi, lorsqu'on demande aux individus de définir la ville, des spécificités non seulement de centre-ville, géo-type localisé, mais même de centre-ville plutôt de grandes villes. L'attention à la diversité fonctionnelle (en termes de services culturels, commerciaux etc.) est en effet surtout une caractéristique de centres villes de grandes villes. Il semble que la définition de la ville retenue par les individus est plus celle d'une combinaison densité/diversité que d'une somme d'interactions, même si cette somme d'interactions reste envisagée de manière secondaire à travers l'idée de diversité.

Conclusion : Limites et intérêts d'une démarche

La masse de données recueillies a posé un certain nombre de contraintes, à la fois dans la manière dont on peut très concrètement utiliser ces données, les prétraitements qu'elles nécessitent, mais aussi sur le choix des méthodes pour les traiter. Le choix de réaliser des analyses factorielles et classifications ascendantes hiérarchiques a nécessité, outre de sélectionner certaines variables, de réduire de manière efficace le volume de données pour certaines questions thématiques.

En outre, l'analyse de la composition de l'échantillon révèle cependant certains biais : une surreprésentation géographique des répondants dans l'ouest de la France, mais aussi une surreprésentation des cadres dans l'échantillon. Ces biais doivent aussi être pris en considération dans l'analyse et les résultats déjà apportés et qui seront décrits dans le chapitre suivant. La complexité du questionnaire en ligne, le temps nécessaire pour y répondre, ainsi que les canaux utilisés pour diffuser ce questionnaire peuvent contribuer à expliquer ces biais.

Pour autant et en considérant ces limites, on peut tenter de résumer quelques premiers résultats généraux issus de ce questionnaire. Notamment en ce qui concerne les représentations urbaines des individus (à la fois pour définir la ville en général comme pour définir la ville idéale) qui semblent aller dans le sens des hypothèses déjà évoquées dans l'analyse des parcours commentés, plus particulièrement dans le sens d'un poids fort de la combinaison densité/diversité (au sens large du terme, à la fois en termes de bâti et de fonctions) dans la définition de la ville des individus. Ce qui confirme le poids de cette combinaison densité/diversité dans la structuration du niveau collectif du sentiment d'urbanité. Attention toutefois, par rapport aux parcours commentés et aux résultats de ceux-ci, les comparaisons sont basées sur des populations distinctes et indépendantes. Ce qui peut expliquer certaines différences de résultats.

Du point de vue de la structuration sociale du sentiment d'urbanité, et notamment liée aux groupes d'âge, (niveau le plus discriminant dans l'analyse des parcours commentés), on retrouve une place importante prise par les besoins et attentes de la ville dans la construction des représentations urbaines des groupes d'âge. Ainsi l'évolution au cours de l'avancée en âge entre des jeunes, d'abord focalisés sur les aspects fonctionnels et ayant une vision plutôt positives de la ville, et des personnes âgées, surtout focalisées sur des aspects morphologiques, est nette. Ces résultats corroborent l'hypothèse d'un sentiment évolutif au fil de l'avancée en âge et d'un sentiment d'urbanité fortement conditionné par des valeurs ancrées dans des pratiques. Et on note que ce sentiment d'urbanité chez les individus est plus fortement

conditionné par les pratiques que par une réflexion sur l'idéal de la ville, où les aspects fonctionnels ne sont pas primordiaux. Ce relatif hiatus entre la définition de la ville et celle de la ville idéale renforce le caractère central des pratiques et des attentes suscités par ces pratiques dans la construction des représentations urbaines.

Chapitre 11 – Le rôle des parcours résidentiels et du capital spatial dans la construction individuelle du sentiment d'urbanité

Le chapitre précédent a permis de décrire pas à pas la construction des indicateurs tirés des résultats du questionnaire en ligne ainsi que la variabilité des définitions de la ville pour l'ensemble des enquêtés. Il s'agit dans ce chapitre d'analyser plus en détails, et en trois temps, les résultats de ces questionnaires. Un premier temps permet de décrire les résultats issus du bloc « capital spatial », puis un second est consacré aux résultats issus du bloc « parcours résidentiel ». Ces deux blocs, caractéristiques d'un « patrimoine identitaire géographique » des individus (Guerin-Pace, 2006), constituent des groupes de variables explicatives du sentiment d'urbanité. L'objectif est de comprendre la structuration dimensionnelle de ces différentes variables (qualitatives) sélectionnées dans chacun des blocs de variables à partir d'une analyse factorielle à composantes multiples (AFCM) puis de les résumer à partir d'une classification Ascendante hiérarchique (CAH) réalisée dans le second temps[181]. Enfin, un troisième temps sera consacré à un croisement entre ces groupes, obtenus suite la CAH, et les résultats des questions sur les représentations urbaines, notamment les questions portant sur la définition de la ville et de la ville idéale.

Il s'agit donc d'un chapitre essentiel pour vérifier ou infirmer les pistes de réflexion sur la construction du sentiment d'urbanité chez les individus en plusieurs niveaux de structuration. Si le chapitre précédent a permis de confirmer certaines tendances pour expliquer le niveau collectif (partagé par tous, ici l'ensemble des individus de l'échantillon), de structuration du sentiment d'urbanité, il s'agit de se concentrer ici sur le niveau social (partagé entre groupes homogènes), en identifiant des groupes basés sur des indicateurs plus fins qu'une simple

[181] Les traitements statistiques AFCM et CAH ont été réalisés à l'aide du logiciel R.

approche générationnelle, socio-professionnelle ou résidentielle. Pour faciliter la lecture de ce chapitre un lexique complet des modalités de réponse est disponible en annexes.

I. Variabilité du sentiment d'urbanité en fonction du capital spatial

Cette première partie est consacrée à l'analyse de la variabilité du sentiment d'urbanité en fonction des différents indicateurs retenus pour traiter du capital spatial. La finalité est de décrire et comprendre comment varient les représentations de la ville par les individus en fonction, non plus de simples groupes sociaux, mais de groupes plus élaborés basés sur le croisement de variables relevant du capital spatial.

1. Caractériser le capital spatial des individus

i. Un nécessaire prétraitement

Différents traitements statistiques ont été mis en œuvre pour permettre de composer sous forme multi-dimensionnelle l'ensemble des variables se rapportant au « capital spatial », tout du moins, de repérer les variables les plus discriminantes qui composent l'indicateur *a priori* défini. Pour cela une Analyse Factorielle en Composantes multiples a été réalisée dans un premier temps sur 9 variables pré-sélectionnées.

- La situation actuelle des individus (propriétaires, locataires etc. - SITLOG)
- La fréquentation actuelle d'une résidence secondaire (RSC)
- La fréquentation passée d'une résidence secondaire (RSE)
- Les échelles de parcours de vie (EPR)
- Le niveau de diplôme (NIVET)
- La catégorie socioprofessionnelle (PCS)
- Les villes étrangères fréquentées lors des 12 derniers mois (VETR)
- Le mode de transport utilisé pour se rendre au lieu le plus fréquenté dans la semaine (MLU)
- Le mode de transport utilisé pour se rendre au second lieu le plus fréquenté dans la semaine (MLD)

Sur ces 9 variables, le choix a été fait de mettre de côté les questions du niveau d'étude et de la catégorie socioprofessionnelle, pour les garder en illustratif. L'objectif est précisément de parvenir à comprendre les variables ou dimensions relevant des expériences spatiales qui

structurent le capital spatial indépendamment des variables d'ordre social. Dès lors, l'AFCM a été effectuée à partir des 7 variables actives.

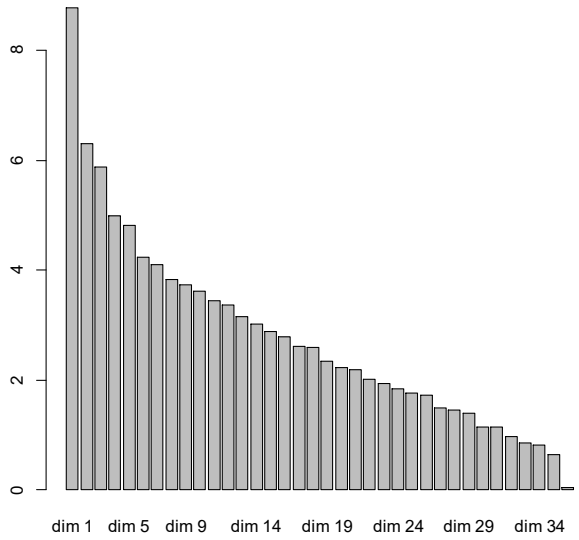


Figure 32 : Graphique de décomposition de l'inertie pour l'AFCM bloc capital spatial avant réduction

Les résultats de cette première analyse factorielle ont permis de tester le nombre d'axes contribuant à l'inertie totale des données et de tester les variables contributives pour définir ces axes. Cette première AFCM permettait de retenir 3 axes pour expliquer 20% de l'inertie totale (voir Annexe 9).

On peut retenir de ces premiers résultats le poids des variables liés aux mobilités (MLU et MLD) dans la contribution aux trois premiers axes. A contrario, la situation de logement des individus (SITLOG) semble avoir un poids moindre, de même que la fréquentation d'une ville étrangère (VETR).

Suite à ce premier temps d'analyse et aux limites constatées (difficulté notamment à trouver des explications claires et structurantes pour expliquer les axes), le choix a été fait de synthétiser à nouveau ce jeu de variables résumant le capital spatial. Pour ce faire, les variables « situation de logement (SITLOG) » ainsi que « mobilité lieu deux (MLD) » ont été placées en illustratif. La variable VETR a été conservée. En effet, la fréquentation d'une ville étrangère lors des 12 derniers mois semble essentielle pour prendre en compte la diversité des expériences urbaines des individus à une échelle internationale. Cette prise en compte répond à l'hypothèse, déjà évoquée précédemment, selon laquelle la fréquentation régulière de villes étrangères participe non seulement d'un capital économique élevé, mais aussi d'un capital culturel fort. Dès lors, la nouvelle AFCM a été réalisée à partir des 5 variables suivantes :

- La fréquentation actuelle d'une résidence secondaire (RSC)

- La fréquentation passée d'une résidence secondaire (RSE)
- Les échelles de parcours de vie (EPR)
- Les villes étrangères fréquentées lors des 12 derniers mois (VETR)
- Le mode de transport utilisé pour se rendre au lieu le plus fréquenté dans la semaine (MLU)

ii. Des axes définis par l'échelle de vie et la capacité de mobilité des individus

Les axes structurants retenus :

Deux axes permettent d'expliquer 21,1% de l'inertie totale du nuage des données, l'axe 1 contribuant à expliquer 11,4% des données, et l'axe 2 contribuant à expliquer 9,7% des données.

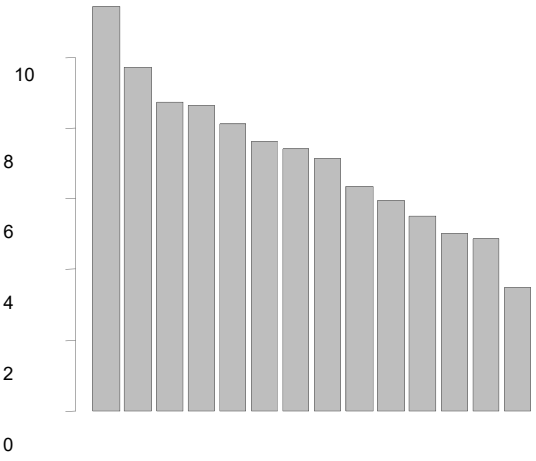


Figure 33 : Graphique de décomposition de l'inertie pour l'AFCM bloc capital spatial

Ces deux premiers axes, peuvent être expliqués à partir du graphique des contributions des variables et modalités de variables (à ces deux premiers axes) suivantes.

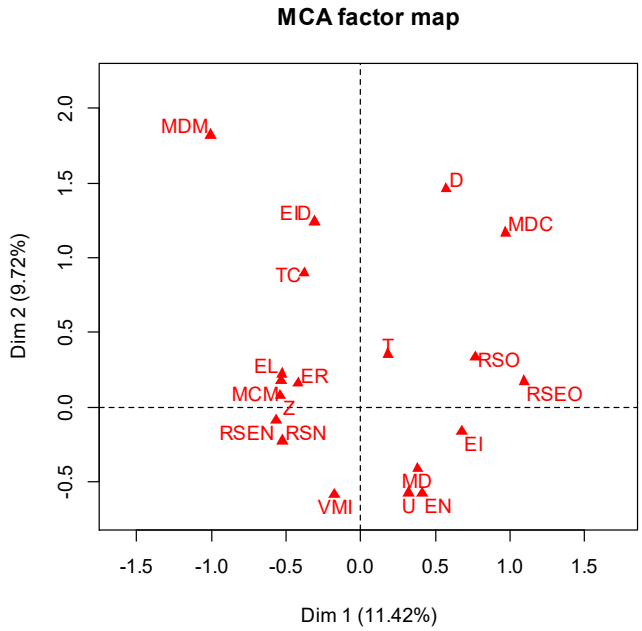


Figure 34 : Graphique de contribution des modalités aux axes 1 et 2

Pour décrire rapidement ce premier graphique, on note que sur l'axe 1 le pôle positif est plutôt caractérisé par le fait de fréquenter une résidence secondaire (RSO et RSEO), par des pratiques de mobilités plutôt centrées sur des mobilités douces (MDC et MD) et par une échelle de parcours résidentiel plutôt internationale ou nationale (EI et EN).

Par opposition, le pôle négatif de l'axe 1 est caractérisé par des échelles de parcours résidentiel plus locales (EL, EID, ER) et par la non fréquentation de résidence secondaire (RSN et RSEN).

L'axe 2, quant à lui, est caractérisé pour son pôle positif par des mobilités combinant plusieurs types de mobilités dont des mobilités douces (MDM, MDC), et une fréquentation importante de ville étrangère lors des douze derniers mois (D et T).

Son pôle négatif est lui caractérisé par des échelles de parcours résidentiel plutôt nationales ou internationales (EI et EN), une mobilité à l'internationale plus faible au cours des douze derniers moins (U) et des mobilités non combinées (VMI et MD).

Tableau 98 : Tableau de légende des modalités pour le capital spatial

Mobilité Lieu Un	**MDM**	Mobilités mixtes MD et VMI
	MCM	Mobilités mixtes TC et VMI
	MD	Mobilités douces
	VMI	Véhicule individuel motorisé
	TC	Transport en commun
Echelle Parcours Résidentiel	**EI**	Echelle internationale
	EN	Echelle nationale
	ER	Echelle régionale
	EID	Echelle intra-départementale
	EL	Echelle locale
Résidence Secondaire	**RSO**	Résidence secondaire actuelle
	RSN	Pas de résidence secondaire actuelle
Résidence Secondaire Enfant	**RSEO**	Résidence secondaire enfant
	RESN	Pas de résidence secondaire enfant
Ville Etrangère	**Z**	Zéro ville étrangère fréquentée
	U	1 à 2 villes étrangères fréquentées
	D	3 à 4 villes étrangères fréquentées
	T	Plus de 4 villes étrangères

Axe 1 : « *Echelle de vie des individus* » (Annexe 10 pour la contribution des modalités à l'axe 1)

Le poids de la variable « résidence secondaire actuelle», (*RSC*) comme passée (*RSE*) est particulièrement notable sur l'axe 1. On retrouve une vraie distinction entre ceux qui possèdent une résidence secondaire ou qui en ont fréquenté une dans leur jeunesse, et ceux qui n'en possèdent pas. Cette variable résidence secondaire est à noter dans la mesure où elle est très discriminante en termes de capital économique et culturel. Si le fait de posséder une résidence secondaire induit des coûts non négligeables, et donc une capacité à assurer ces coûts, la fréquentation d'une résidence secondaire assure aussi aux individus une ouverture et une connaissance d'autres environnements que celui de la résidence principale qui contribue au capital spatial des individus.

L'autre variable qui permet de définir l'axe 1, est l'échelle des parcours résidentiel. On note ainsi une nette gradation en termes de contribution à l'axe 1, gradation allant de l'échelle internationale de parcours résidentiel jusqu'à l'échelle locale.

Enfin, une troisième variable semble contribuer fortement à l'axe 1, la variable ville étrangère fréquentée lors des 12 derniers mois. Là encore, on constate une gradation des individus ayant

fréquenté une ou plusieurs villes étrangères au cours des 12 derniers mois (*U, D, T*) et ceux qui n'en ont fréquenté aucune (*Z*).

Grâce à ces trois variables, on constate donc que ce premier axe distingue nettement des individus en fonction de leur échelle de vie, que ce soit en termes de fréquentation de résidence secondaire, d'échelle de parcours résidentiel ou de fréquentation de villes étrangères. On nommera donc cet axe 1 « *Echelle de vie des individus* ».

Axe 2 : « *Capacité de mobilité* ». (Annexe 11 pour la contribution des modalités à l'axe 2)

La variable mobilité pour le lieu le plus fréquenté dans la semaine contribue ici de manière significative à cet axe. On retrouve ainsi, quand on observe les modalités concernant cette variable mobilité, une nette distinction entre les mobilités cumulées intégrant des mobilités douces (*MDM* et *MDC*) et les mobilités non cumulées, notamment les *Mobilités Douces* et les *Véhicules Motorisés Individuels*. Toutefois, le poids de ces variables doit être considéré avec circonspection, du fait des effectifs d'individus déséquilibrés pour chacune de ces modalités. En effet, les catégories *Mobilités Douces et Motorisées* et *Mobilités Douces et transport en Commun* ont un effectif de répondants plus faible que les catégories *Mobilités Douces* et *Véhicules Motorisés Individuels* (5 et 9 contre 80 et 66). La modalité *Véhicules Motorisés Individuels* contribue moins à l'axe 1, alors que la modalité *Mobilités Douces* contribue plus ici.

Les variables « villes étrangères fréquentées au cours des 12 derniers mois » et « échelle de parcours résidentiel » contribuent aussi assez fortement à cet axe 2. Or, ces deux variables mettent aussi en jeu une capacité de mobilité des individus, (autrement dit certaines formes de « motilité » pour reprendre un concept de Kaufmann et al., 2004, 2015), soit pour aller à l'étranger, soit même pour déménager dans une autre région. Ce deuxième axe est aussi caractérisé par le faible, voire quasi nul, poids de la variable résidence secondaire. La variable résidence secondaire fréquentée dans l'enfance, elle, ne figure même pas dans les variables participant à expliquer cet axe. Ce qui distingue nettement le premier axe du second.

Il semble donc que cet axe 2 s'explique davantage par les pratiques de mobilités et les capacités des individus à être mobiles, ce qui participe aussi pleinement au capital spatial. On nommera donc cet axe 2 « *Capacité de mobilité* ».

iii. Quatre groupes singuliers et homogènes quant au capital spatial

Afin de constituer des groupes homogènes à partir des variables retenues dans le nuage de points caractérisant les dimensions du capital spatial, une Classification Ascendante Hiérarchique a été opérée à partir des données factorielles extraites de l'AFCM. La CAH donne le dendrogramme suivant.

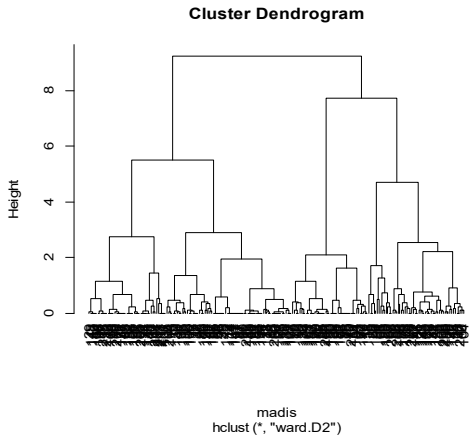
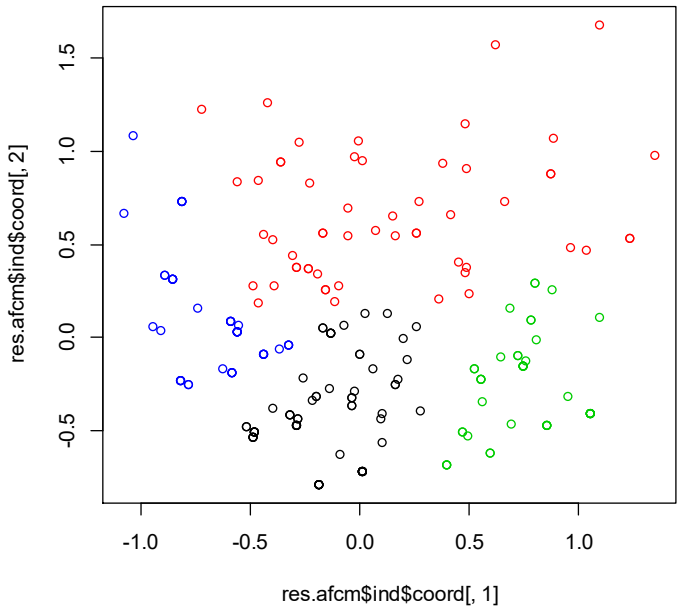


Figure 35 : Dendrogramme issu de la CAH pour le Capital Spatial

Après avoir testé différents découpages de groupes, on peut retenir 4 groupes différents et homogènes en termes d'effectifs d'individus. Ce découpage en 4 groupes donne la représentation graphique suivante sur les deux premiers axes, l'axe 1 « échelle de vie des individus » et l'axe 2 « capacité de mobilité des individus ».



En noir : Groupe 1

En rouge : Groupe 2

En vert : Groupe 3

En bleu marine : Groupe 4

Figure 36: Répartition en 4 groupes des individus sur l'axe « échelle de vie des individus » et l'axe « capacités de mobilité » des individus

L'interprétation ou la définition des 4 groupes s'appuient sur l'ensemble des variables retenues pour l'AFCM.
Pour un découpage en 4 groupes, les effectifs suivants sont obtenus.
Groupe 1 : 73 individus (en noir sur le graphique)
Groupe 2 : 56 individus (en rouge sur le graphique)
Groupe 3 : 44 individus (en vert sur le graphique)
Groupe 4 : 45 individus (en bleu sur le graphique)

Enfin, les variables placées en illustratif, et qui composent initialement le bloc « capital spatial » ont aussi été placées ici (en gris dans le tableau ci-dessous) pour permettre d'affiner la définition de ces groupes (Mobilité lieu deux – MLD, et Situation actuelle de logement – SITLOG). Pour compléter les profils, et à titre indicatif, certaines variables non prises en compte dans le cadre de la CAH seront indiquées ici, notamment le niveau d'étude (NIVET), la catégorie socio-professionnelle (PCS), l'âge (AGE) et le sexe des individus (SEXE).
Les différents tableaux décrivant les résultats par groupe sont disponibles en annexes. Dans chacun des tableaux de résultats, les colonnes où la variable figure en grisé clair sont les variables qui ont été utilisées pour l'AFCM. Les colonnes où la variable figure en gris foncé renvoient aux variables du bloc « représentations urbaines », utilisées ici à titre indicatives (définition de la ville – DF, et définition de la ville idéale - VID).

Groupe 1 : « *les actifs territorialisés* » (73 individus) – Annexe 12

Le groupe 1 est composé d'individus plutôt actifs (51 individus ont entre 26 et 59 ans) et qui fréquentent peu ou pas de résidences secondaires, ni actuelles, ni passées (surreprésentation de *RSN* et *RSEN*). Des individus qui, malgré une faible fréquentation de résidence secondaire, ont un parcours résidentiel à des échelles au moins régionale voire nationale (*ER* 19 et *EN* 39) mais qui ont plus faiblement fréquentés des villes étrangères lors des 12 derniers mois (29 individus ont zéro villes étrangères visitées, et 39 individus en ont fréquenté une ou deux).
Pour ce qui concerne la question des mobilités, ressortent nettement les *Mobilités Douces* ou les *Mobilités Motorisées Individuelles* (respectivement 38 et 29 individus), et très peu les autres types de mobilités. Il est difficile d'en ressortir de grandes lignes donc, hormis la faiblesse des transports en commun au sein de ce groupe.

Au regard des fortes contributions sur l'axe 1, il s'agit d'un groupe au capital spatial intermédiaire, avec la spécificité d'être largement composé d'actifs. C'est un groupe dont l'effectif est élevé. Il recoupe un certain nombre de caractéristiques des classes dites moyennes supérieures, plutôt diplômées (56 individus à Bac plus 3 ou plus), ce qui peut d'ailleurs expliquer les échelles de parcours de vie régionale ou nationale dans le cadre des études. Ils sont aussi plutôt propriétaires (41 individus), et fréquentent de temps à autre des pays étrangers. On nommera ce groupe « *les actifs territorialisés* ».

Groupe 2 : « *les jeunes mobiles* » (56 individus) – Annexe 13

Contrairement au groupe 1, on note que la variable résidence secondaire (actuelle ou dans la jeunesse) n'est pas très discriminante pour distinguer ce groupe des autres.

En revanche, l'échelle des parcours résidentiels est largement centrée sur des échelles locales, de l'échelle locale (12 individus) à l'échelle régionale (13 individus) en passant par l'échelle intra-départementale (17 individus) ; soit seulement 14 individus ayant une échelle de parcours résidentielle au-delà de l'échelle régionale. Paradoxalement, c'est un groupe dont les individus fréquentent beaucoup les villes étrangères, 27 individus ayant fréquenté 2 ou trois villes étrangères au cours des 12 derniers mois et « seulement » 16 n'en ayant fréquenté aucune.

Du point de vue des mobilités, on note un poids remarquable des *Transports en Commun* (27 individus, 35 si on ajoute les mobilités mixtes *Mobilités Douces transports en Communs*). On a donc un profil de groupe original, composé d'individus plutôt peu mobiles en termes de parcours résidentiel mais assez mobiles en termes d'expériences à l'étranger, utilisant plutôt des transports en commun.

Par ailleurs, les variables niveau d'étude et PCS contribuent à mieux identifier ce groupe. Il s'agit en effet d'un groupe composé, pour l'essentiel, d'étudiants et de lycéens (30 individus sur 56), ou au moins de jeunes (32 individus entre *Adolescents* et *Etudiants* soit 32 individus entre 16 et 25 ans). Or, cette catégorie se distingue par un parcours résidentiel encore en construction, entre la ville où se situe le lieu d'étude (lycée ou établissement d'enseignement supérieur) et la ville de résidence des parents. Cette bi-résidentialité, l'âge des individus qui composent ce groupe, et le fait qu'ils résident plutôt dans des grandes villes d'envergure au moins régionale, peut aussi expliquer la forte utilisation des transports en commun. On note enfin que ces individus sont assez mobiles dans leurs temps libres, y compris à une échelle internationale. On nommera ce groupe « *les jeunes mobiles* ».

Groupe 3 : « *les explorateurs diplômés* » (44 individus) – Annexe 14

Ce troisième groupe se caractérise par des individus ayant un capital spatial plutôt fort, notamment en ce qui concerne les « échelles de vie » (coordonnées positives sur l'axe 1 « échelle de vie » – voir graphique plus haut). On retrouve en effet ici, des individus qui fréquentent dans leur grande majorité des *Résidences Secondaires*, soit actuellement, soit quand ils étaient jeunes (34 individus possèdent actuellement une résidence secondaire et 41 sur 44 en fréquentaient une étant enfant), mais qui ont aussi une échelle de parcours résidentiel nationale voire internationale (37 individus sur 44 dans cette situation). Il s'agit aussi d'un groupe qui a fréquenté au moins une ou deux villes étrangères lors des 12 derniers mois (36 individus sur 44). Dès lors, on est face à des individus, qui dans leur vie, sont confrontés à une multitude d'environnements, qui sont mobiles à des échelles au moins nationales, soit des individus dotés d'un capital de mobilité plutôt fort (Imbert et al, 2014) et qui utilisent les mobilités douces (26 individus). Ce sont également des individus plutôt diplômés, ayant au moins Bac plus 3, voire plus (23 bac plus 5), ou étudiants ou de lycéens (10 lycéens)[182]. Il s'agit du groupe avec le capital spatial le plus fort. On nommera ce groupe « *les explorateurs diplômés* ».

Groupe 4 : « *les locaux sédentaires* » (45 individus) – Annexe 15

Ce groupe 4 se situe à l'autre bout du spectre par rapport au groupe 3, les groupes 1 et 2 figurant les groupes intermédiaires.

Il se caractérise par des individus ayant un capital spatial et de mobilité plutôt « faible », notamment en termes d'expériences d'environnements différents au cours du parcours de vie. Ce groupe se caractérise par une très faible fréquentation de résidences secondaires au cours du parcours de vie (aucun n'a fréquenté de résidence secondaire étant enfant, 42 n'en possèdent pas actuellement), mais aussi par une échelle des parcours résidentiels surtout focalisée sur des échelles locales (13 individus), intra-départementales (10 individus), ou régionales (16 individus). De même, 35 individus sur 45 n'ont pas fréquenté de villes étrangères au cours des 12 derniers mois écoulés. Le poids des mobilités individuelles motorisées par rapport aux mobilités douces est aussi un facteur constitutif de ce groupe (14 contre 6). D'un point de vue social, c'est le groupe où l'on a le moins de cadres, et le plus d'employés (employés très sous-représentés dans l'échantillon). On nommera ce groupe « *les locaux sédentaires* ».

[182] La profession des parents, pour les lycéens et étudiants, n'était pas demandée dans les questionnaires ; données qui manquent pour l'analyse, notamment pour ce groupe.

2. Le capital spatial face aux représentations urbaines

L'objectif est ici de décrire et de comprendre comment varient les représentations urbaines des différents groupes se distinguant en termes de capital spatial. Pour cela, il s'agit de confronter les différents groupes d'individus distingués précédemment aux deux questions principales sur les représentations individuelles de la ville (définition de la ville et la de la définition de la ville idéale). Comme dans les chapitres précédents, les représentations urbaines sont ici traitées à partir de la méthode fréquence-rang (cf. renvoi à la page ou tu expliques) mais cette fois pour chacun des groupes repérés à partir de la CAH réalisée précédemment. Les résultats suivants sont issus d'une analyse fréquence rang des trois premiers termes donnés pour la définition de la ville et la définition de la ville idéale[183].

i. Les représentations urbaines des « actifs territorialisés » (Groupe 1)

Les deux tableaux qui suivent donnent les résultats d'une analyse fréquence rang pour les réponses aux questions portant sur les représentations urbaines du groupe des « actifs territorialisés ».

Tableau 99 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 1 « les actifs territorialisés »

G1 (73 ind)	RM > 1,9)		RM < 1,9	
FM > 12,5	**Services**	Diversité du bâti	Culture	
FM < 12,5	Nuisances		Mixité	Inhumanité
			Interactions	Mobilités

Tableau 100 Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 1 « les actifs territorialisés »

G1 (73 ind)	RM > 2		RM < 2	
FM > 12,5	**Mobilités**	Services	Vivre ensemble	Ville à taille humaine
			Economique	
FM < 12,5	Cadre de vie/Architecture		Nature	Non réponse

[183] Seuls les trois premiers termes donnés par les individus de chacun des groupes sont analysés ici pour éviter un trop grand nombre de non-réponses.

La mise en regard des tableaux 99 et 100 permet de relever que la représentation de la ville des actifs territorialisés, porte de façon centrale sur les *services* et la *diversité du bâti*, soit les deux éléments qui se rapprochent le plus de la définition de la ville comme une combinaison densité/diversité. Ce qui rappelle les éléments centraux structurant le niveau collectif d'appréhension du « sentiment d'urbanité ». A contrario, la *mixité* et les *interactions*, qui sont plutôt *a priori* des items véhiculant des valeurs urbanophiles sont très périphériques ici. Il semble que pour ce groupe, la définition de la ville soit essentiellement marquée par des éléments traditionnels, attachés historiquement à la ville, et peu par les valeurs que l'urbanisme durable promeut et institutionnalise depuis une trentaine d'années.

Pour ce même groupe, la représentation sociale de la ville idéale s'ancre dans les dimensions fonctionnelles et plus spécifiquement celles rapportées aux *mobilités* ou aux *services*. Cette place centrale des *mobilités* dans la définition de la ville idéale chez ces actifs territorialisés indique aussi l'importance d'être mobile (qui peut être entendue ici comme une valeur fonctionnelle), voire si on va plus loin, la dépendance de ce groupe vis-à-vis des mobilités, qui semble être plutôt subie, d'où leur caractère central.

ii. Les représentations urbaines des « jeunes mobiles » (groupe 2)

Les tableaux suivants présentent les résultats obtenus pour le groupe des « jeunes mobiles ».

Tableau 101 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 2 « les jeunes mobiles »

G2 (56 ind)	RM > 2		RM < 2	
FM > 12,5	**Diversité du bâti**	Interactions	Services	
FM < 12,5	Mixité	Mobilités	Nuisances	Inhumanité
	Culture			

Tableau 102 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 2 « les jeunes mobiles »

G2 (56 ind)	RM > 2		RM < 2	
FM > 12,5	**Ville à taille humaine**	Cadre de vie/Architecture	Services	
FM < 12,5	Vivre ensemble	Mobilités	Economique	Nature
			Non réponse	

Ce groupe est plutôt composé d'étudiants, assez mobiles, notamment en termes de fréquentation de villes étrangères.

On note d'abord la place prise par les *interactions* dans la définition de la ville. La place centrale de la catégorie *ville à taille humaine* dans la définition de la ville idéale est aussi remarquable. Derrière cette idée de *ville à taille humaine*[184], on retrouve en effet des idées de « ville pas trop grande », « de ville accueillante et ouverte », bref des idées assez proches de cette idée d'*interactions* composant un cadre de vie agréable, où l'interconnaissance serait fondamentale dans le développement de la qualité de vie. Pour ce groupe, une des caractéristiques de la ville repose sur l'idée d'espace de sociabilité et d'espace des possibles, et à ce à une échelle internationale (groupes où la fréquentation des villes étrangères est notable). On note enfin la récurrence de la caractéristique *densité du bâti* pour définir la ville, qui est par ailleurs partagée au niveau de l'ensemble de l'échantillon. Les catégories fonctionnelles, comme les *services*, ou les *mobilités*, semblent plus périphériques ici et relever d'éléments plus conjoncturels et individuels, alors que ces éléments fonctionnels, notamment les *services*, étaient centraux dans la définition de la ville pour l'ensemble de l'échantillon.

iii. Les représentations urbaines des « explorateurs diplômés » (Groupe 3)

Pour les explorateurs diplômés les résultats des questions portant sur les représentations urbaines sont les suivants.

Tableau 103 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 3, « les explorateurs diplômés »

G3 (44 ind)	RM > 1,9		RM < 1,9	
FM > 12,5	**Services**		Interactions	Culture
FM < 12,5	Diversité du bâti	Inhumanité	Mixité	Mobilités
			Nuisances	

[184] Catégorie *ville à taille humaine* créée en résumant des réponses à une question ouverte.

Tableau 104 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 3, « les explorateurs diplômés »

G3 (44 ind)	RM > 2		RM < 2	
FM > 12,5	**Cadre de vie/Architecture**		Services	
FM < 12,5	Vivre ensemble	Ville à taille humaine	Mobilités	Non réponse
	Nature	Economique		

Ce troisième groupe comprend les individus avec un capital spatial particulièrement fort selon les indicateurs et critères retenus plus haut.

En se scrutant la structure de la représentation sociale de la ville et de la ville idéale de ces individus, on note assez peu de caractéristiques spécifiques, alors même que ce groupe se détache nettement des autres groupes dans le cadre de la CAH.

Pour ce qui concerne la définition de la ville, ce qui est le plus central, ce qui fait norme pour ce groupe, c'est la présence de *services*, et en ce qui concerne la ville idéale c'est une attention accordée à *l'architecture et au cadre de vie*. Ce qui est assez comparable aux analyses menées sur l'ensemble des individus composant l'échantillon concernant la définition de la ville et de la ville idéale.

Il est toutefois à noter que ce qui relève des *interactions* et du *vivre ensemble* sont périphériques ici et relèvent d'éléments plus conjoncturels. La ville pour ce groupe est donc définie de manière normative par des éléments traditionnels de la ville, alors que les éléments portés par l'urbanisme durable, lié à la mixité ou à la densification apparaissent comme conjoncturels ici. En revanche, les *mobilités* sont très périphériques, autant pour définir la ville que pour définir la ville idéale. Ce caractère périphérique des *mobilités* peut potentiellement s'expliquer par le fait que ce groupe se caractérise par un capital spatial fort, et donc vraisemblablement un capital économique, si ce n'est fort, au moins confortable, et que les *mobilités* pour ce groupe sont potentiellement relativement choisies, d'où la moindre importance que ces *mobilités* peuvent avoir pour eux.

On peut faire l'hypothèse que ces individus au capital spatial fort, qui sont plutôt des cadres diplômés, sont précisément ceux qui contribuent le plus à transmettre cette définition normative de la ville. Et que les modèles de référence de la société, ses normes, sont d'abord et avant tout véhiculés par des individus au capital spatial, mais aussi social et économique, fort, par ce qu'on peut appeler la bourgeoisie si l'on retient cette nomenclature (Tissot, 2011). Et ce modèle de référence pour définir la ville, à partir d'une combinaison densité/diversité, est aussi le produit

d'un urbanisme durable qui s'inscrit dans un contexte où le développement durable est porté de manière positive dans les discours politiques des aménageurs et politiques. Dans ce cadre, le « bien vivre » est lié à la qualité du cadre de vie, qui peut permettre plus ou moins d'interactions. Mais la base de ce « bien vivre » reste soutenue par la morphologie des villes et la densité de services qu'elle fournit (*services* fréquemment cités). L'hypothèse peut être faite qu'il s'agit d'un groupe qui joue un rôle central dans la construction « théorique » de la ville, et dans la diffusion de ce niveau collectif de compréhension du sentiment d'urbanité qui fonde ce que Dorothée Marchand et Karine Weiss appelle « un modèle commun de la ville » (2006).

iv. Les représentations urbaines des « locaux sédentaires » (Groupe 4)

Pour ce groupe des « locaux sédentaires », les résultats des questions sur la définition de la ville en générale et la ville idéale sont les suivants.

Tableau 105 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 4, « les locaux sédentaires »

G4 (45 ind)	RM > 1,9		RM < 1,9	
FM > 12,5	**Services**	Diversité du bâti	Interactions	
FM < 12,5	Nuisances	Culture	Mobilités	Mixité
			Inhumanité	

Tableau 106 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 4, « les locaux sédentaires »

G4 (45 ind)	RM > 2		RM < 2	
FM > 12,5	**Mobilités**	Vivre ensemble	Services	
	Cadre de vie/Architecture			
FM < 12,5	Ville à taille humaine	Economique	Nature	Non réponse

Pour ce qui concerne la définition de la ville, on ne remarque pas d'éléments très différenciant par rapport à l'analyse pour l'ensemble de l'échantillon, pour un groupe qui pourtant, comme le précédent, est très distinct des autres.

En revanche, l'analyse des résultats concernant la ville idéale sont plus intéressants. On remarque, en effet, que les trois éléments qui reviennent le plus sont, des éléments se rattachant

aux *mobilités*, à *l'architecture et au cadre de vie* et au *vivre ensemble*. Alors qu'*a priori* c'est le groupe le moins mobile en termes de parcours résidentiel et de mobilités à une échelle internationale, c'est un groupe qui place au cœur de sa définition de la ville idéale les *mobilités*, qui sont en revanche périphériques en termes de définition de la ville. On retrouve possiblement dans ce constat l'idée que la ville, et ce qu'elle est actuellement pour les individus appartenant à ce groupe, ne répond pas aux aspirations fonctionnelles idéales de ce groupe.
La place centrale du *vivre ensemble* est aussi à noter, dans la mesure où on est face à un groupe où les échelles de vie locales sont bien représentées. Ce qui implique un parcours résidentiel relativement réduit en termes d'échelle spatiale, et potentiellement un attachement aux lieux et aux individus qui y vivent, donc une forte interconnaissance qui prend forme dans l'attention accordée au vivre ensemble.

On peut remarquer que, pour ces quatre groupes constitués à partir des variables liées au capital spatial, le poids du niveau collectif d'appréhension du sentiment d'urbanité, à savoir l'urbanité vue comme une combinaison densité/diversité reste fort, peu importe les groupes.

v. Continuité ou rupture par rapport aux parcours commentés

Il s'agit dans cette sous-partie d'envisager les continuités, ou au contraire les ruptures, remarquées entre les résultats des parcours commentés et les résultats des questionnaires. Si les groupes qui émergent de la CAH ne sont pas les mêmes que les groupes constitués pour analyser les parcours commentés, il n'en reste pas moins que certains groupes peuvent avoir des points communs, notamment le groupe des « actifs territorialisés » et le groupe des « jeunes mobiles ». Le constat fait pour le groupe des « actifs territorialisés » de la place centrale d'une combinaison densité/diversité dans la définition de la ville semble aller dans le sens de résultats des parcours commentés pour le groupe d'âge des « actifs », soit les 26-59 ans. D'ailleurs, en comparant les caractéristiques de ce groupe avec celles du groupe des « 26-59 ans » des parcours commentés, on note plusieurs similarités. On retrouve en effet dans ces deux groupes, la présence d'actifs composant la « classe moyenne plutôt supérieure », diplômés, avec une famille, etc. Cette attention portée à des éléments fonctionnels semble donc participer de la structuration d'un niveau plus social du sentiment d'urbanité, associé ici à des individus actifs « intermédiaires ». Si l'on compare le groupe des « jeunes mobiles » avec le groupe des « jeunes » issus des parcours commentés, on ne retrouve pas les dimensions fonctionnelles, notamment relatives aux mobilités, qui sont centrales pour les individus « jeunes » dans l'analyse des parcours

commentés. Mais, finalement, ce groupe des jeunes mobiles est celui qui semble le plus s'inscrire dans les valeurs portées par l'urbanisme durable, qui met notamment en avant cette idée de « village urbain », au cœur du marketing urbain de certaines métropoles. Ce qui tend aussi à renforcer l'hypothèse que ces jeunes générations d'urbains ont très largement intégré les valeurs de l'urbanisme durable, et ont développé des attentes conformes aux préconisations parfois normatives du développement durable.

vi. Des attentes urbaines différenciées, l'impossible collectif

On peut noter que les groupes des « actifs territorialisés », des « jeunes mobiles », des « explorateurs diplômés » et des « locaux sédentaires », se rapprochent de certaines catégories déjà mises en avant dans la littérature scientifique à partir d'autres méthodologies. Ainsi, elles se rapprochent de celles définies par Eric Le Breton dans *Bouger pour s'en sortir* (2005). Il utilise la métaphore issue de la plaisance pour distinguer les « insulaires », les « petits plaisanciers » et les « les voyageurs au long cours », des catégories que l'on retrouve respectivement ici avec celle de « locaux sédentaires », « d'actifs territorialisés » et « d'explorateurs diplômés ». Nos catégories se rapprochent aussi des différentes « classes mobiles » identifiées par Jean Ollivro (2000) et qui se basent sur l'idée de mobilité et de fixité choisie ou subie. Cette relative proximité illustre la place des questions liées à la mobilité, à la fois dans la constitution du capital spatial et dans le développement des inégalités socio-spatiales aujourd'hui. Derrière le concept de « classes mobiles », on trouve l'idée qu'aujourd'hui les classes sociales se définissent essentiellement par un rapport à la mobilité. En effet, pour nos quatre groupes le rapport à la mobilité est particulièrement discriminant.

Finalement, on pourrait interpréter les résultats de la question sur la ville idéale à partir du capital de départ des individus. Ainsi, pour les « explorateurs diplômés », qui ont *a priori* plutôt des mobilités choisies, les mobilités ne sont pas centrales, alors qu'*a contrario* pour les « actifs territorialisés » qui peuvent avoir un rapport plus subi aux mobilités, celles-ci sont particulièrement centrales.

Ces analyses relatives au capital spatial des individus ont aussi permis de mettre en avant des formes de différenciation socio-spatiales d'aspirations urbaines et de sensibilités aux valeurs véhiculées par l'urbanisme durable (mixité, vivre ensemble, place de la nature etc.) Il est marquant de constater que la mixité sociale, qui est *a priori* une norme de l'urbanisme

contemporain (Tissot, 2007, Charmes, Bacqué, 2016[185]), inscrite dans la loi, fortement valorisée dans le discours et les actions des aménageurs, se retrouve systématiquement en position périphérique des représentations de la ville des individus (excepté chez les « jeunes mobiles »). Ainsi, la *mixité* ne définit que peu la ville aujourd'hui pour les enquêtés. Alors qu'en termes de ville idéale, le *vivre ensemble*, qui se rapproche de cette idée de mixité, est centrale chez un certain nombre de groupes. Comment peut-on expliquer cet état de fait criant ici ? Plusieurs hypothèses pourraient être ébauchées : la première est que la mixité, si elle est devenue une norme de l'urbanisme durable, n'en est pas moins évitée par une large partie de la population. C'est l'idée de Donzelot lorsqu'il évoque ces villes sculptées par la fuite de l'autre et la recherche du même (2004), c'est aussi l'idée défendue par Eric Charmes avec le concept de « clubbisation » (2011). Une autre hypothèse serait que la mixité ne serait pas caractéristique des villes contemporaines parce que la manière de la mettre en application concrètement ne serait pas satisfaisante, car encore trop basée sur une logique de sectorisation, ou portée par des catégories d'habitants qui, au final, participent surtout à terme à l'embourgeoisement de la ville (notamment dans le cadre du processus de gentrification, Giroud, 2016).

En résumé, on relève que la mixité, et plus généralement les interactions sociales, posent encore question ici. Si mixité et interactions sociales sont citées dans le cadre de la réponse sur la ville idéale, elles ne sont que très peu mises en avant dans le cadre de la définition de la ville. Ce qui signifierait que cet idéal de l'urbanisme durable est ancré chez les individus. Néanmoins, cette mixité et ces interactions sociales constituent une dimension des représentations urbaines pour un groupe en particulier, celui des « jeunes mobiles », groupe concerné par l'avenir des villes ; ce qui a aussi du sens en terme de réflexion sur le long terme relative à l'avenir des villes. C'est en effet clairement au sein de ce groupe que l'on trouve la définition la plus positive de la ville. Et c'est aussi le groupe le plus « urbanophile » de l'échantillon. Ces jeunes mobiles sont ceux pour qui la ville apparaît le plus comme un « espace des possibles » en termes de sociabilités, c'est le groupe qui rejoint le plus l'idée proposée par Stéphane Tonnelat que les espaces publics sont des espaces d'apprentissage de compétence de comportement (Tonnelat, 2016).

[185] Voir aussi le rapport OMIS « Regards sur la mixité sociale », 2018, Conseil scientifique Claire Carriou, Eric Charmes, Christine Lelévrier, Christophe Noyé, Lionel Rougé et Stéphanie Vermeersch.

II. Variabilité du sentiment d'urbanité en fonction des parcours résidentiel

Si le sentiment d'urbanité est relatif selon le capital spatial des individus, il convient d'observer maintenant sa variabilité en fonction des parcours résidentiels des individus. Cette dimension liée à l'histoire résidentielle de vie est le second grand enjeu de l'analyse de ces questionnaires en ligne. La finalité est de traiter la question de la définition de la ville par les individus en fonction, non plus de groupes sociaux, mais de groupes plus élaborés construits à partir du croisement de variables relevant des parcours résidentiels.

1. Caractériser les parcours résidentiels des individus

i. Un nécessaire prétraitement

Différents traitements statistiques ont été mis en œuvre pour permettre de composer, sous forme multi-dimensionnelle, l'ensemble des variables se rapportant au « parcours résidentiel » des individus, tout du moins de repérer les variables les plus discriminantes qui composeront l'indicateur définitif. Pour cela, une Analyse Factorielle en Composantes multiples a été réalisée dans un premier temps sur les 8 variables pré-sélectionnées suivantes :

- La situation urbaine actuelle d'habitation (SUH)
- Le type de logement où les individus vivent actuellement (LOG)
- La situation actuelle des individus par rapport à leurs logements, propriétaires, locataires etc. (SITLOG)
- Les échelles de parcours résidentiel des individus (EPR)
- La situation urbaine où les individus ont le plus vécu au cours de leurs parcours résidentiel (SUPV)
- La situation urbaine où les individus ont vécu qui se rapproche le plus de leur ville idéale (SUI)
- La situation urbaine où les individus ont vécu et à laquelle ils sont le plus attachés (SUA)
- La variété des situations urbaines rencontrées par les individus au cours de leurs parcours résidentiel (VSU)

A partir de ces 8 variables initiales, une AFCM a été menée, pour essayer d'affiner ce groupe de variables liées aux parcours résidentiels.

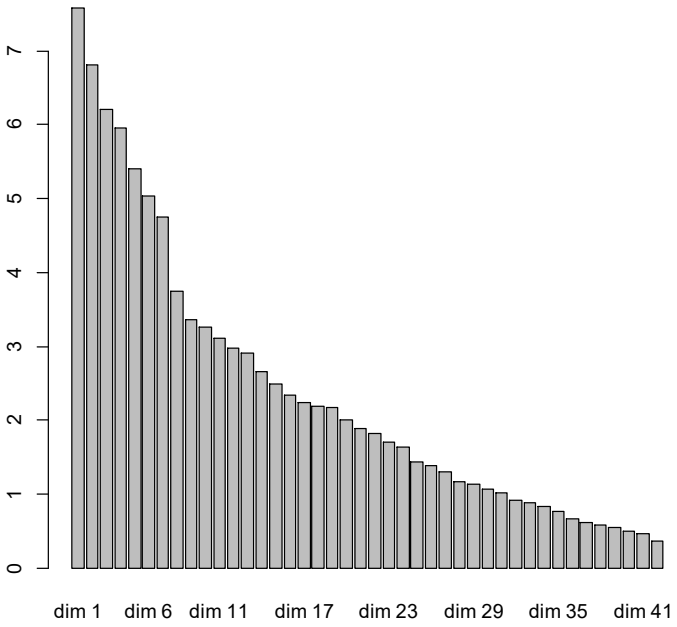


Figure 37 : Graphique de décomposition de l'inertie pour le bloc parcours résidentiel

Seuls les trois premiers axes, qui contribuent à expliquer près de 20% des données[186], seront analysés ici (voir Annexe 16).

Le croisement des différents axes permet de faire ressortir les variables liées à la situation urbaine actuelle de résidence (SUH), à la situation urbaine la plus vécue au cours du parcours résidentiel (SUPV), à la situation urbaine à laquelle les individus sont les plus attachés (SUA) et la situation urbaine qui se rapproche le plus de la ville idéale pour eux (SUI). Toutes contribuent très largement aux axes, notamment pour l'axe 1 ou leur prédominance pour expliquer l'axe est remarquable. Les quatre autres variables (LOG, SITLOG, VSU et EPR) sont nettement moins structurantes ici, notamment l'échelle de parcours de vie.

Néanmoins, dans nos hypothèses la diversité des échelles de parcours résidentiels ainsi que la diversité des situations urbaines rencontrées au cours de la vie ont un poids notable pour expliquer les représentations urbaines[187].

Le choix a donc été fait de conserver les variables « échelle de parcours résidentiel » (EPR) et « variété des situations urbaines » (VSU), la variable « logement » (LOG) qui semble aussi contribuer à expliquer notamment l'axe 1. Les variables SUH, SUPV, SUI, VSU sont également conservées ici comme variables finales.

En revanche, la variable SUA sur l'attachement des individus à une situation urbaine a été enlevée, dans la mesure où elle est très proche de la variable SUI. Les variables SITLOG et

[186] 7,6% pour l'axe 1, 6,8% pour l'axe 2 et 6,1% pour l'axe 3, soit 20,5% de variance expliquée par ces trois axes.

[187] Voir dans les résultats des parcours commentés, notamment pour le poids des échelles de parcours résidentiel.

SUA sont écartées et néanmoins conservées en tant que variables illustratives pour la suite de nos analyses.

6 variables actives sont donc conservées pour l'AFCM finale :

- La situation urbaine actuelle d'habitation (SUH)
- Les échelles de parcours résidentiel des individus (EPR)
- La situation urbaine où les individus ont le plus vécu au cours de leurs parcours résidentiel (SUPV)
- La situation urbaine où les individus ont vécu qui se rapproche le plus de leur ville idéale (SUI)
- La variété des situations urbaines rencontrées par les individus au cours de leurs parcours résidentiel (VSU)
- Le type de logement où les individus vivent actuellement (LOG)

C'est à partir de ces 6 variables que l'AFCM a été menée.

ii. Des axes structurés par la taille de la situation résidentielle dominante et la variété de situation urbaines rencontrées dans le parcours résidentiel

Afin d'affiner ce bloc parcours résidentiel, une AFCM a été opérée à partir de ces 6 variables. Ce qui donne le graphique de décomposition de l'inertie suivant.

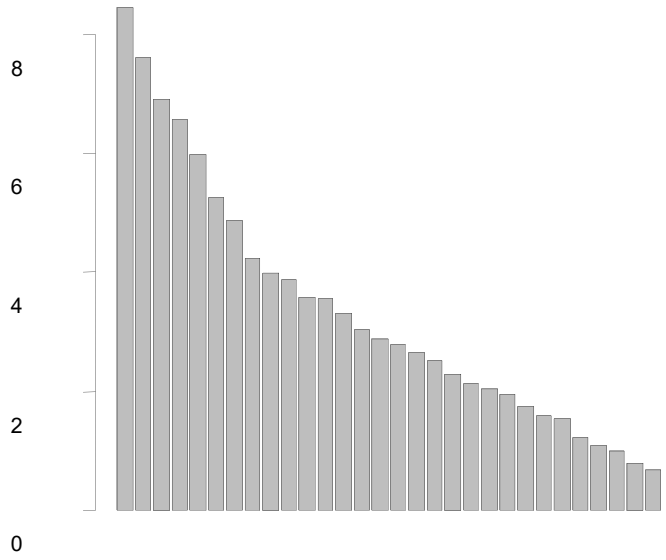


Figure 38 : Graphique de décomposition de l'inertie pour le bloc parcours résidentiel

On retient ici les deux premiers axes, qui se détachent assez largement ; l'axe 1 contribuant à expliquer 8,4% des données, et l'axe 2 contribuant à expliquer 7,6% des données (soit 16% de variance expliquée).

Si l'on s'attache aux deux premiers axes, cela donne le graphique de contribution des modalités aux deux premiers axes suivants. Le choix a été fait de présenter les résultats de contribution des modalités à l'axe 1 et à l'axe 2 pour pouvoir comprendre comment ces deux axes se caractérisent et pour parvenir à les nommer (voir Annexe 17 et 18).

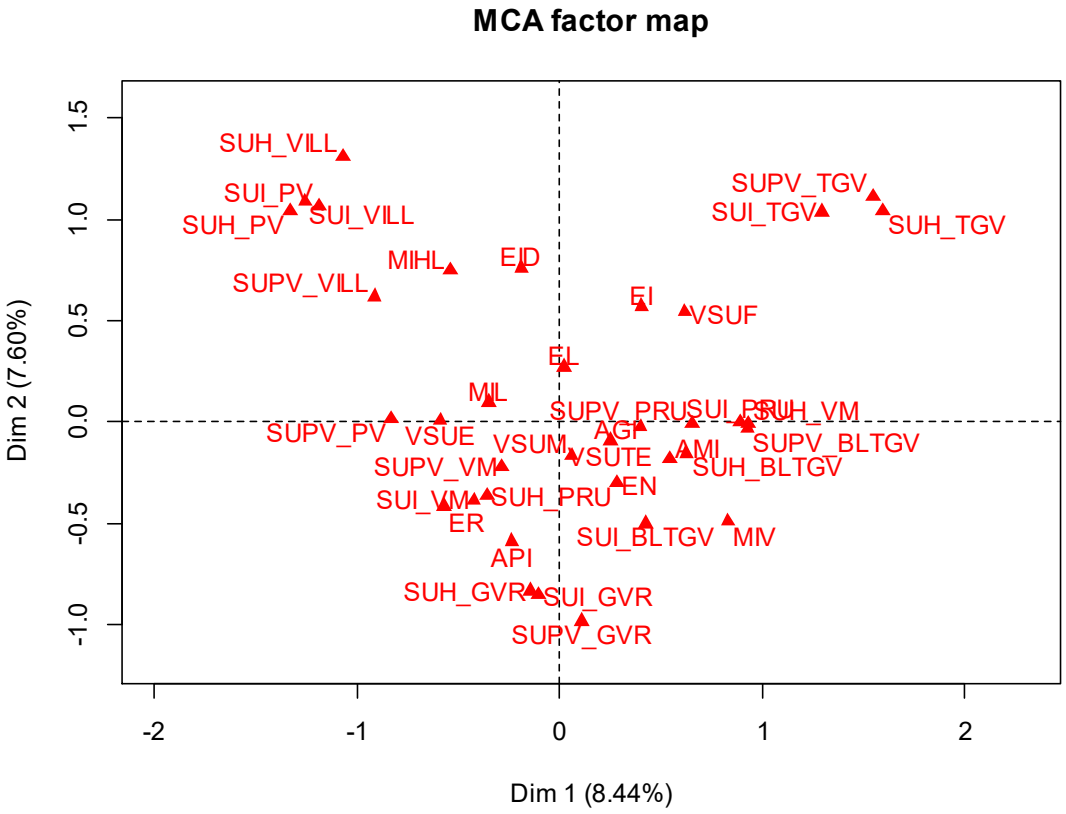


Figure 39 : Graphique de contributions des modalités aux axes 1 et 2

Tableau 107 : Tableau de légende des modalités pour les parcours résidentiels

Situation Urbaine actuelle d'Habitation (SUH)	**TGV**	Très grande ville
	GVR	Grande ville régionale
	VM	Ville moyenne
	BLTGV	Banlieue très grande ville
	PRU	Périurbain
	PV	Petite ville
	VILL	Village
Echelle Parcours Résidentiel (EPR)	**EI**	Echelle internationale
	EN	Echelle nationale
	ER	Echelle régionale
	EID	Echelle intra-départementale
	EL	Echelle locale
Situation urbaine où les individus ont le plus vécu (SUPV)	**Modalités identiques SUH**	
Situation urbaine qui se rapproche le plus de la ville idéale (SUI)	**Modalités identiques SUH**	
Variété des situations urbaines rencontrées au cours du parcours résidentiel (VSU)	**VSUF**	Variété situation urbaine faible
	VSUM	Variété situation urbaine moyenne
	VSUE	Variété situation urbaine élevée
	VSUTE	Variété situation urbaine très élevée
Type de logement où les individus vivent actuellement (LOG)	**MIL**	Maison individuelle en lotissement
	MIHL	Maison individuelle hors lotissement
	MIV	Maison individuelle en ville
	API	Appartement dans un immeuble de moins de 12 logements
	AMI	Appartement dans un immeuble de 12 à 25 logements
	AGI	Appartement dans un immeuble de plus de 25 logements

L'axe 1 se caractérise par un pôle positif marqué par les variables liés à la situation urbaine « très grande ville » (SUPV-TGV, SUI-TGV, SUH-TGV) ou liées à ces « très grandes villes », notamment les « banlieues de très grandes villes » (SUPV-BLTGV, SUH-BLTGV, SUI-BLTGV).

Par opposition, le pôle négatif de l'axe 1 est plutôt marqué par des situations urbaines liés à des « villages » (SUH-VILL, SUI-VILL, SUI-VILL, SUPV-VILL) ou des « petites villes » (SUH-PV, SUI-PV, SUPV-PV).

Pour l'axe 2, le pôle positif et le pôle négatif semblent plus opposer les variables liées au village et aux très grandes villes pour le pôle positif (SUH-VILL, SUH-TGV etc.) et les variables liées aux grandes villes régionales, aux villes moyennes, au périurbain et aux banlieues dans le pôle

négatif (SUH-GVR, SUH-PRU, SUI-VM, SUI-BLTGV etc.). Ce premier constat peut sembler paradoxal *a priori* et il s'agira de l'expliquer.

Axe 1 : « *taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel* » - Annexe 17

Il semble assez clair que la série de variables liées à la situation urbaine (*SUH*, *SUI*, *SUA*, *SUPV*) joue un rôle pour expliquer cet axe. On note une vraie gradation des variables selon la situation urbaine des individus, allant des très grandes villes (*TGV*) jusqu'aux villages (*VILL*), en passant respectivement par le périurbain (*PRU*), les grandes villes régionales (*GVR*), les villes moyennes (*VM*) puis les petites villes (*PV*). C'est donc essentiellement la taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel qui semble expliquer ce premier axe. Une opposition très forte en termes d'idéal entre la très grande ville à un bout du prisme (*SUI_TGV*) et le village à l'autre bout du prisme (*SUI_VILL*) contribue aussi à caractériser cet axe. On nommera ce premier axe « *taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel* ».

Axe 2 : « *variété de situations urbaines et résidentielles rencontrées au cours du parcours de vie* » - Annexe 18

Le second axe est plus difficile à interpréter dans la mesure où aucune grande clé de lecture ne ressort de prime abord. Semblent s'opposer un pôle paradoxal lié aux très grandes villes (modalités *TGV*), petites villes (modalités *PV*), village (modalités *VILL*), face à un pôle périurbain (modalités *PRU*), villes moyennes (modalités *VM*) et grandes villes régionales (modalités *GVR*).

On observe le même paradoxe en ce qui concerne les échelles de parcours de vie entre les échelles intra-départementales (*EID*) et internationales (*EI*) d'un côté et les échelles nationales (*EN*) et régionales (*ER*) de l'autre.

En revanche, si l'on s'attache à la variable « variété de situations urbaines rencontrées au cours du parcours résidentiels »(*VSU*), on note que la modalité variété situation urbaine faible (*VSUF*) s'oppose relativement aux modalités variété situations urbaines élevées (*VSUE*), très élevées (*VSUTE*) et moyennes (*VSUM*). On peut donc expliquer cet axe davantage par la variété des situations urbaines rencontrées par les individus que par la situation résidentielle actuelle des individus.

Une autre distinction qui structure ce second axe, renvoie au type de résidence des individus, avec d'un côté, un pôle d'individus qui vit plutôt dans des maisons, hors lotissement (*MIHL*)

ou en lotissement (*MIL*) face à un pôle d'individus vivant plutôt en appartement, dans des petits, moyens ou grands immeubles (*API, AMI, AGI*). On nommera cet axe « *variété de situations urbaines et résidentielles rencontrées au cours du parcours de vie* ».

iii. Cinq groupes singuliers et homogènes quant aux parcours résidentiels

Il s'agit ici de de constituer des groupes homogènes d'individus à partir des résultats de ce bloc « parcours résidentiels », notamment pour identifier des critères de distinction plus fins que la seule échelle de parcours résidentiel (EPR) envisagée pour l'analyse des parcours commentés notamment.

Une fois cette AFCM opérée, une Classification Ascendante Hiérarchique a été mise en œuvre à partir des axes 1 et 2. Le but étant de constituer des groupes d'individus homogènes au vue des variables liées au parcours résidentiel des individus. La CAH donne le dendrogramme suivant.

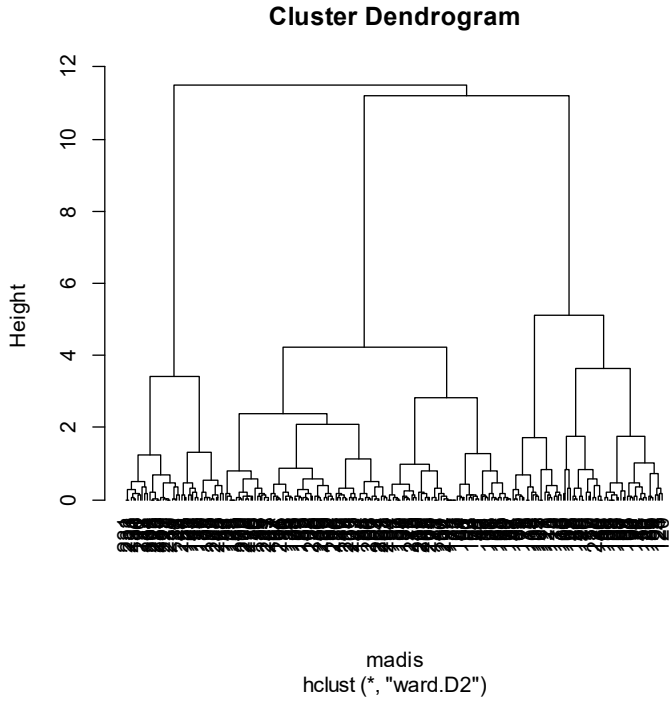


Figure 40 : Dendrogramme issu de la CAH pour les parcours résidentiels

On remarque d'entrée que le groupe situé le plus à gauche se distingue nettement des autres, notamment par un effectif réduit. Après différents tests de découpage, une catégorisation en 5 groupes a été retenue pour éviter d'une part, un énorme groupe qui écraserait les autres en termes d'effectif et d'autre part, le biais inverse, à savoir de trop de petits groupes, tout en sachant que de toute façon la branche située la plus à gauche du dendrogramme se distingue

nettement des autres et que l'effectif d'individus issus de ce groupe sera assez réduit. Ce qui donne la représentation graphique suivante selon un axe 1 « *taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel* » et un axe 2 « *variété de situations urbaines et résidentielles rencontrées au cours du parcours de vie* ».

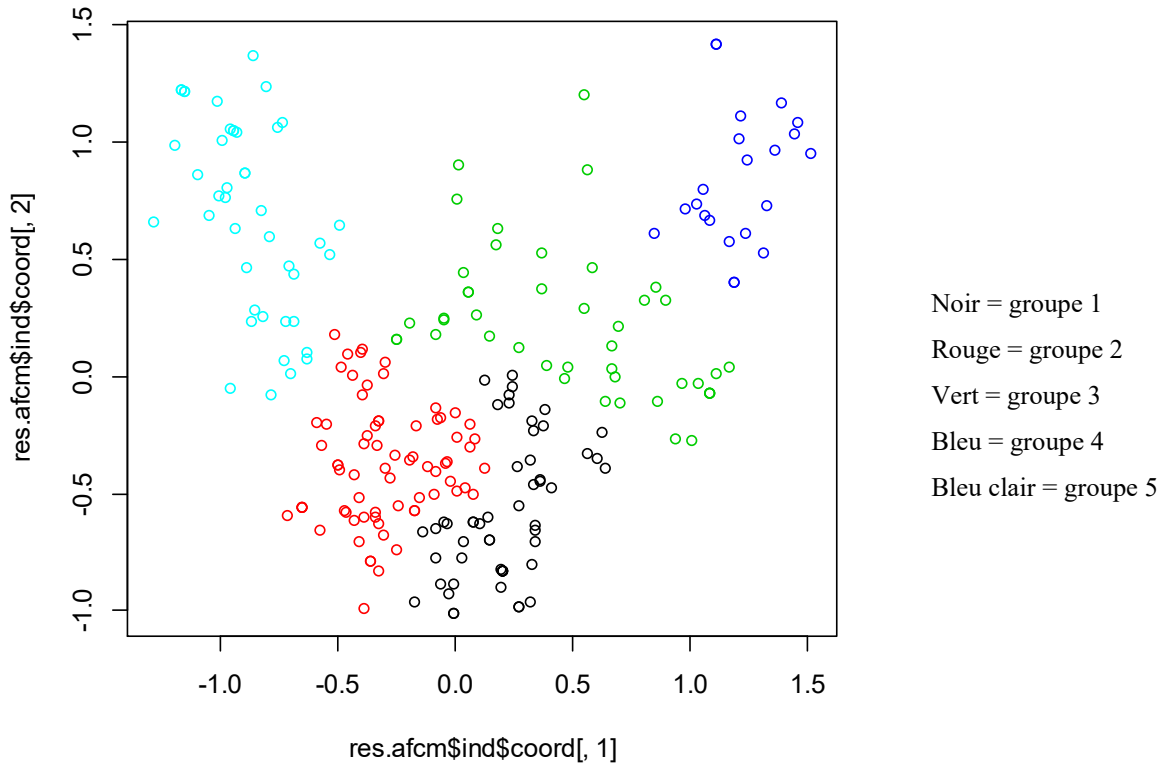


Figure 41 : Répartition en 5 groupes des individus sur les axes « taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel » et « « variété de situations urbaines et résidentielles rencontrées au cours du parcours de vie ».

On observe donc les effectifs par groupe suivants, déséquilibrés du fait du groupe 4, constitué par la branche du dendrogramme déjà évoquée[188].

Groupe 1 : 54 individus (en noir sur le graphique)

Groupe 2 : 71 individus (en rouge sur le graphique)

Groupe 3 : 44 individus (en verts sur le graphique)

Groupe 4 : 22 individus (en bleu sur le graphique)

Groupe 5 : 43 individus (en bleu clair sur le graphique)

[188] Une subdivision en 6 groupes a aussi été testée pour essayer d'obtenir un groupe 2 moins important en termes d'effectif, mais une subdivision en 6 groupes entraîne une subdivision du groupe 3 (en vert sur le graphique) et non du groupe 2 (en rouge sur le graphique).

Chacun de ces groupes a été ensuite analysé selon la même méthode que celle utilisée pour l'analyse du bloc capital spatial. Les tableaux précis de résultats sont disponibles en annexes (Annexe 19, 20, 21, 22 et 23). Au sein de ces tableaux, les variables utilisées dans le cadre de l'AFCM figurent en grisé clair et les variables issues du bloc « représentations urbaines » en grisé foncé. Des variables illustratives, issues du bloc « parcours résidentiels » et des données indicatives plus biographiques figurent aussi ici, notamment pour faciliter l'identification de spécificités internes aux groupes.

Groupe 1 : « *individus ancrés dans les grandes villes régionales* » (54 individus) – Annexe 19

Ce premier groupe se caractérise par des individus dont le parcours résidentiel est dominé par des grandes villes régionales (modalités GVR). C'est la situation urbaine où les individus de ce groupe vivent en majorité, et où ils ont le plus vécu (38 individus sur 54 vivent dans ces grandes villes régionales, pour 30 individus c'est la situation urbaine où ils ont le plus vécu), à laquelle ils sont le plus attachés et qui correspond le plus à leur ville idéale. Si l'on reprend la figure 41 sur l'axe 1 qui correspond à la taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel, on a des individus qui se situent plutôt sur des coordonnées positives sur la modalité GVR de la variable situation urbaine actuelle de résidence. L'échelle nationale de parcours résidentiel revient fortement au sein de ce groupe (EN - 30 individus sur 50).

Pour ce qui concerne la variété des situations urbaines rencontrées au cours du parcours résidentiels, on est plutôt sur une variété de situations urbaines moyenne (VSUM - 32 individus). Ce groupe est plutôt caractérisé par le fait de vivre dans une grande ville régionale, d'avoir vécu une mobilité résidentielle à une échelle plutôt nationale ou régionale (EN plus ER représentent 40 individus sur 54), et ayant vécu dans des situations urbaines peu variées au cours de leurs parcours résidentiels. On constate en revanche que, pour ce qui concerne le type de logement (caractéristique de l'axe 2), peu d'éléments ressortent. On nommera ce groupe « *individus ancrés dans les grandes villes régionales* ».

Groupe 2 : « *individus aux parcours résidentiels transitoires, ou non choisis* » (71 individus) – Annexe 20

Ce deuxième groupe est celui qui comporte le plus d'individus et, comme pour le bloc « capital spatial », on constate que le groupe au plus fort effectif d'individus est aussi celui où il est le plus difficile de faire ressortir des caractéristiques claires, d'autant qu'il se situe dans une position « centrale » à la fois sur l'axe 1 et sur l'axe 2. On note toutefois que c'est le groupe où le nombre de personnes vivant dans le périurbain est le plus élevé (SUH_PRU, 37 individus). Contrairement à d'autres groupes, caractérisés par un lien très fort entre la situation actuelle d'habitation, la situation urbaine se rapprochant le plus de la ville idéale et la situation à laquelle les individus sont les plus attachés, on note que le périurbain n'est pas cité une seule fois dans la situation urbaine idéale des individus, et très peu dans la situation urbaine à laquelle les individus sont attachés (6 fois contre 37 individus vivant dans le périurbain). Cette concordance entre situation urbaine de résidence et idéalité de résidence peut être un indicateur possible de choix résidentiel dans le sens où la rationalité voudrait que la situation urbaine idéale des individus se rapproche de la situation actuelle de résidence. On note aussi pour expliquer ce paradoxe que le périurbain n'est pas la situation urbaine dans laquelle les individus ont le plus vécu. On peut donc imaginer qu'il s'agit d'un groupe d'individus en transition dans le parcours résidentiel ou néo-arrivants. On retrouve en effet plus de jeunes et de jeunes actifs dans ce groupe (22 individus entre 18 et 25, 21 entre 26 et 45 ans). On nommera ce groupe « *individus aux parcours résidentiels transitoires, ou non choisis* ».

Groupe 3 : « *individus aux parcours résidentiels stabilisés* » (44 individus) – Annexe 21

Il s'agit encore d'un groupe « intermédiaire » sur les deux axes. On note toutefois que les coordonnées des individus qui composent ce groupe sont plutôt positives sur les deux axes. Aucune caractéristique saillante ne marque ce groupe.

En termes de lieu de résidence, ce sont des individus qui vivent plutôt dans des villes moyennes, sans pour autant constituer une majorité[189]. On retrouve, en effet, des individus vivant dans de très grandes villes (6 individus) mais aussi des villages (5 individus) ou dans des banlieues de très grandes villes (4 individus), A l'inverse, les groupes précédents sont plus marqués en termes de situation résidentielle actuelle.

Pour la variable (illustrative) « âge des individus » qui le compose, on note très peu de jeunes et de lycéens (seulement 5) et un nombre non négligeable de retraités (13 ici, soit le groupe où

[189] C'est d'ailleurs le seul groupe où une situation actuelle de résidence n'est pas majoritaire.

les retraités sont les plus représentés). En ajoutant les personnes actives de plus de 45 ans (ACTD), l'effectif de ce groupe est composé de 28 individus sur 43 de plus de 45 ans.
On observe d'ailleurs que ces individus ont aussi plutôt des parcours résidentiels déployés à une échelle au moins nationale (30 individus ont une échelle de parcours résidentiel nationale ou internationale) et très peu à l'échelle intra-départementale (seulement 7 individus). Toutefois, si les individus de ce groupe ont vécu des parcours résidentiel à l'échelle plutôt nationale, ils ont connu une faible variété de situations urbaines au cours de leurs parcours résidentiels (seulement 8 individus ont une variété élevée ou très élevée de situations urbaines). Il s'agit aussi du groupe où les individus vivent le plus dans des maisons (32 individus sur 43) et sont majoritairement propriétaires (28 sur 43) . On note d'ailleurs que cette dimension liée au logement est peu ressortie dans les autres groupes. On nommera ce groupe « *individus aux parcours résidentiels stabilisés* ».

Groupe 4 : « *individus ancrés dans les très grandes villes* » (22 individus) – Annexe 22

Ce quatrième groupe est le plus petit groupe issu de la CAH. Il s'agit de la branche la plus à gauche du dendrogramme, qui se détache très nettement des autres. Il se distingue notamment par des coordonnés très positives sur l'axe 1 « *taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel* ».

Ce groupe se caractérise par une très forte homogénéité, notamment en ce qui concerne la concordance entre situation urbaine d'habitation actuelle et la situation urbaine correspondant à la ville idéale pour les individus, autour de la modalité très grande ville. Il s'agit donc d'un groupe d'individus habitant quasiment tous dans des très grandes villes, pour qui la très grande ville se rapproche le plus de la ville idéale, à laquelle ils sont le plus attachés, et où ils ont le plus vécu. Par opposition au groupe 2, ce groupe semble donc être constitué d'individus « cohérents » dans leurs choix de situation urbaine de résidence. On remarque aussi que ces individus ont connu des variétés faibles de situations urbaines (faible variété de situation urbaine pour 9 individus et moyenne pour 9 autres). On est donc plutôt face à des individus qui ont passé une majeure partie de leur vie dans la même situation urbaine, ici une très grande ville. D'ailleurs, en ce qui concerne l'analyse des échelles de parcours résidentiel, on note pour ce groupe que les échelles intra-départementale et locale sont majoritaires (13 individus), ce qui est un marqueur de parcours résidentiels centrés sur une échelle territoriale réduite, en l'occurrence ici une très grande ville. On nommera ce groupe « *individus ancrés dans les très grandes villes* ».

Groupe 5 : « *villageois convaincu et attachés* » (43 individus) – Annexe 23

Enfin, ce cinquième groupe représente l'autre extrémité du spectre de l'axe 1 « *taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel* », avec des valeurs très négatives sur ce premier axe, mais plutôt très positives sur l'axe 2 « *variété de situations urbaines et résidentielles rencontrées au cours du parcours de vie* ».

Là où le groupe 3 est très cohérent sur les modalités très grandes villes, ce cinquième groupe est cohérent sur les modalités village. Comme pour le groupe précédent, on note une certaine concordance entre la situation urbaine actuelle de résidence (SUH), la situation urbaine idéale (SUI), la situation urbaine à laquelle les individus sont attachés (SUA) et la situation urbaine où les individus ont le plus vécu (SUPV). Ce qui semble attester d'un choix résidentiel chez ces individus.

Une autre caractéristique de ce groupe est à repérer dans les échelles de parcours de vie plutôt limitées dans l'espace, avec une très faible présence des échelles nationale et internationale et une large présence à des échelles régionales, intra-départementales et locales (25 individus).

Quant au type de logement, les individus composant ce groupe vivent plutôt dans des maisons et très peu dans des appartements (seulement 7 occurrences). Mais ce choix résidentiel marqué ne va pas non plus sans une certaine expérience d'autres situations urbaines. En effet, au cours du parcours résidentiel de ces individus, on note que la faible variété de situations urbaines ne concerne que 5 individus sur 31. Ces individus ont expérimenté différentes situations urbaines avant de s'installer dans des villages, ce qui semble renforcer la dimension de choix résidentiel marqué. On nommera ce groupe « *villageois convaincus et attachés* ».

2. Les représentations urbaines à l'épreuve des types de parcours résidentiels

A partir de ces différents groupes identifiés en fonction du parcours résidentiel, il s'agit ici d'explorer les représentations urbaines inhérentes à chacun de ces groupes. Pour cela, comme précédemment pour le capital spatial, l'objectif est de confronter chacun de ces groupes issus de la CAH aux deux questions sur les représentations urbaines (définition de la ville et définition de la ville idéale) en s'inspirant de la méthode d'analyse fréquence/rang utilisée par Vergès (1992).

i. Les représentations urbaines des « habitants ancrés dans les grandes villes régionales » (Groupe 1)

Les deux tableaux suivants présentent les résultats, pour le groupe 1, de la structure des représentations urbaines des individus relatives à la définition de la ville et la définition de la ville idéale

Tableau 108 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 1 (habitants ancrés dans les grandes villes régionales)

G1 (54 ind)	RM > 1,9		RM < 1,9	
FM > 12,5	**Services**	Diversité du bâti	Interactions	
FM < 12,5	Inhumanité	Nuisances	Culture	Mobilités
			Mixité	

Tableau 109 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 1 (habitants ancrés dans les grandes villes régionales)

G1 (54 ind)	RM > 1,9)		RM < 1,9	
FM > 12,5	**Vivre ensemble**	Ville à taille humaine	Cadre de vie/Architecture	
	Services			
FM < 12,5	Mobilités	Nature	Economique	Non réponse

Ce groupe, qui se démarque peu sur l'axe 1 et sur l'axe 2, a une représentation de la ville assez peu différente de celle produite par l'ensemble de la population. Structurée autour des *services* et de la *diversité du bâti* pour son noyau central, qui participent d'une définition assez normée de la ville, la représentation de la ville pour ce groupe est définie par les *interactions sociales* en termes périphériques. A contrario, on constate que la place accordée au *vivre ensemble* est particulièrement centrale dans la définition de la ville idéale chez les individus de ce groupe. Et l'idée *de ville à taille humaine*, qui est elle aussi centrale, va dans le sens de l'importance de l'interconnaissance dans ces représentations en termes d'idéal. Si on compare ce qui semble faire norme dans la définition de la ville et de la ville idéale chez les individus de ce groupe, on note des correspondances, sur les *services* notamment, mais aussi certains paradoxes. Ainsi la ville idéale est une ville *à taille humaine*, marquée par *le vivre ensemble* et par la présence de *services*, alors que dans la définition de la ville, les éléments se référant à ce vivre-ensemble

(*interactions*, *mixité* notamment), sont soit périphériques (pour les *interactions*), soit secondaires (pour la *mixité*).

Si on reprend la clé de lecture selon laquelle un paradoxe entre définition de la ville et de la ville idéale serait révélateur d'aspirations non comblées, on peut ici faire l'hypothèse que ces individus vivant pour l'essentiel dans des grandes villes régionales aspirent à un modèle de ville idéale qu'ils ne retrouvent pas nécessairement dans ces grandes villes régionales aujourd'hui. Et ce, malgré les efforts faits par ces grandes villes régionales pour promouvoir ce *vivre ensemble*. On peut en effet noter que cette attention accordée au *vivre ensemble* et aux interactions de la part d'individus dont le parcours de vie est dominé par les grandes villes régionales (Rennes, Nantes par exemple) fait aussi partie intégrante du marketing territorial véhiculé par ces villes. En effet, ces grandes villes régionales jouent beaucoup de cette image de ville « à taille humaine », « où il fait bon vivre », pour attirer de nouvelles populations dans le cadre de la concurrence exacerbée entre métropoles propre au processus de métropolisation. A titre d'informations, le classement 2018 du magazine l'Express[190] à propos des villes où il fait « bon vivre » et « bon travailler », montrait que Rennes, sur ces deux termes est respectivement première et deuxième et Nantes, neuvième et première. Plus généralement, le top 10 de ce classement, est presque exclusivement composé de villes qui relèvent de la catégorie « grandes villes régionales » ; on y retrouve en effet des villes comme Toulouse, Montpellier, Angers, Tours etc. Ce sont des villes au centre souvent limité spatialement et qui peuvent en effet se prévaloir, pour certaines, de l'image de « centre-ville village » où les interconnaissances peuvent être fortes, le cas de Rennes étant à ce titre exemplaire. Dans la construction de l'image de ces grandes villes régionales, le contre modèle est la très grande ville, impersonnelle, déshumanisante, dont Paris est le parfait exemple à l'échelle française (Marchand, 2009). On peut faire l'hypothèse que l'image positive de ces grandes villes régionales, au cœur de logiques très urbanophiles et inscrivant la combinaison densité/diversité dans leurs politiques urbaines, est en partie intégrée dans les représentations urbaines de ses habitants. Mais on note aussi que des items plutôt urbanophobes, comme *inhumanité* ou *nuisances,* restent présents de manière contextuelle dans la définition de la ville des individus qui composent ce groupe.

[190] Classements qui deviennent aujourd'hui des objectifs marketings pour les villes (Cardy, 2011),

ii. Les représentations urbaines des individus « au parcours résidentiel transitoire, ou parcours résidentiel non choisi » (Groupe 2)

Pour le groupe des individus aux parcours résidentiels transitoires ou non choisis, les résultats pour la question sur la définition de la ville et de la ville idéale sont les suivants.

Tableau 110 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 2, des individus au parcours résidentiel transitoire, ou parcours résidentiel non choisi

G2 (71 ind)	RM > 1,9		RM < 1,9	
FM > 12,5	**Services**		Interactions	
FM < 12,5	Culture	Diversité du bâti	Inhumanité	Mobilité
	Mixité	Nuisances		

Tableau 111 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 2, des individus aux parcours résidentiel transitoire, ou parcours résidentiel non choisi

G2 (71 ind)	RM > 2)		RM < 2	
FM > 12,5	**Services**	Ville à taille humaine	Mobilités	
	Cadre de vie/Architecture			
FM < 12,5	Economique	Vivre ensemble	Nature	Non réponse

Pour rappel, il s'agit d'un groupe où la majorité des individus vivent dans des espaces périurbains ; un périurbain qui ne correspond pour aucun d'entre eux à la ville idéale.

On note ainsi, qu'en termes de définition de la ville comme de définition de la ville idéale, la dimension *services* a une place centrale dans les représentations urbaines des individus de ce groupe. Ce qui n'est pas anodin dans la mesure où la relative insuffisance de services, ou tout du moins l'inadéquation entre services et nombre d'habitants, est une des caractéristiques de ces espaces périurbains, notamment les espaces périurbains au-delà de la première couronne périurbaine[191] (Hervouet, 2007).

L'attention accordée à *la taille humaine* de la ville idéale de la part d'individus dont les parcours de vie sont dominés par les grandes villes régionales ne surprend pas non plus (on a déjà noté

[191] Une première couronne périurbaine qui est en train de se structurer autour de véritables petites villes, figurant autant de centralités secondaires dans les aires urbaines des métropoles. Pour la métropole rennaise l'exemple de Bruz (18 000 habitants) avec ses nouveaux quartiers densifiés, bien desservis, et bien pourvus en service construits dans les années 2000 comme le quartier du Vert Buisson est un bon exemple de cette évolution.

et essayé d'expliquer ce phénomène pour le cas du groupe précédent), pas plus qu'il ne surprend pour des habitants vivant dans le périurbain. Le choix de vivre dans le périurbain, quand il s'agit d'un choix, relève en effet de plusieurs raisons, liées à une évolution de la structure familiale ou à un désir de propriété d'une maison individuelle, s'inscrivant dans l'évolution des parcours de vie des individus. L'installation dans le périurbain se fait souvent au moment de la création d'une famille, de l'achat d'une maison individuelle, avec un jardin, dans le cadre d'un espace relativement sécurisant, marqué par une forme d'entre soi. Même si ces schémas classiques du périurbain évoluent (Dumont, Hellier, 2010, Charmes, Launay, Veermersch, 2013), l'attention accordée à *une ville à taille humaine* dans la définition de la ville idéale ne surprend pas.
La place très périphérique accordée à la *nature* dans la définition de la ville idéale est aussi à relever. En effet, résider en périurbain présume d'une densité de nature plus importante que dans les villes. 80% en moyenne de la surface des communes dites périurbaines est occupé par des surfaces agricoles ou des espaces naturels, (Charmes, 2011).

iii. Les représentations urbaines des « individus au parcours résidentiel stabilisé » (Groupe 3)

Les résultats de la structure des représentations de la ville et de la ville idéale pour les individus du groupe au *parcours résidentiel stabilisé* sont résumés dans les tableaux suivants.

Tableau 112 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 3 (individus au parcours résidentiel stabilisé)

G3 (43 ind)	RM > 1,8		RM < 1,8	
FM > 12,5	**Services**	Diversité du bâti		
	Interaction			
FM < 12,5			Culture	Inhumanité
			Mixité	Mobilités
			Nuisances	

Tableau 113 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 3 (individus au parcours résidentiel stabilisé)

G3 (43 ind)	RM > 2		RM < 2	
FM > 12,5	**Mobilités**		Services	Cadre de vie/Architecture
FM < 12,5	Nature	Ville à taille humaine	Non réponse	
	Vivre ensemble	Economique		

On peut ici relever la bipolarité très forte des réponses concernant la définition de la ville. Les éléments de réponses sont soit centraux soit secondaires, aucun élément ne revient dans la première périphérie relevant du conjoncturel. Les éléments centraux concernent les classiques *services* et *diversité du bâti*, qui sont les deux principales caractéristiques de la définition de la ville partagée par l'ensemble des individus de l'échantillon, ainsi que la notion *d'interaction*. La définition de la ville idéale est en revanche plus intéressante. En effet, on note que tout ce qui a trait aux *mobilités* est au cœur de la définition de la ville idéale pour les individus de ce groupe, ce qui n'est pas le cas dans la définition de la ville pour tout l'échantillon. On constate également le rang périphérique accordé à ce qui a trait à la *nature*. Ce qui ne surprend pas de la part d'individus dont la plupart vivent dans des maisons, l'argument du jardin pouvant être un des facteurs explicatifs de l'installation en maison. L'importance des *interactions* dans la définition de la ville et du *vivre ensemble* (souvent cités dans les premiers rangs) dans la définition de la ville idéale semble aller dans le sens d'individus attachés à la sociabilité.

iv. Les représentations urbaines des « habitants ancrés dans les très grandes villes » (Groupe 4)

Tableau 114 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 4 (habitants ancrés dans les très grandes villes)

G4 (22 ind)	RM > 1,7		RM < 1,7	
FM > 12,5	**Services**	Diversité du bâti		
FM < 12,5	Inhumanité	Mixité	Culture	Interactions
	Nuisances		Mobilités	

Tableau 115 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 4 (habitants ancrés dans les très grandes villes)

G4 (22 ind)	RM > 1,9		RM < 1,9	
FM > 12,5	**Cadre de vie/Architecture**		Services	
FM < 12,5	Ville à taille humaine	Economique	Nature	Non réponse
	Mobilités	Vivre ensemble		

Pour rappel, ce groupe 4 est le plus petit des groupes en termes d'effectif mais il est extrêmement homogène de par les parcours résidentiels des membres qui le composent, caractérisés par la dominance de la très grande ville (dans notre catégorisation, Paris, Marseille, Lyon et Lille pour la France).

Pour ce qui concerne la définition de la ville, on retrouve au cœur des représentations des individus qui composent ce groupe, les *services* et la *diversité du bâti*, comme dans les résultats généraux. Il en va de même pour l'attention accordée au *cadre de vie* et à *l'architecture* dans la définition de la ville idéale. En revanche, l'idée *d'inhumanité* apparaît comme secondaire (comme pour les autres groupes). Le seul autre groupe où *l'inhumanité* ne constitue pas une dimension périphérique des représentations urbaines, est le groupe des individus dont le parcours de vie est dominé par les grandes villes régionales.

On constate donc que plus les individus vivent dans une grande ville, plus les items liés à l'inhumanité semblent prendre de l'importance dans la définition de la ville. Alors même qu'on aurait pu considérer *a priori* que ces items, plutôt urbanophobes, caractériseraient des individus dont le parcours résidentiel serait dominé par des espaces ruraux et pour qui la définition de la ville serait faite par opposition à ces espaces ruraux. C'est notamment ce qui avait constaté via le petit échantillon d'individus au parcours résidentiel à dominante rurale au cours des parcours commentés.

En revanche, l'idée *d'interactions* apparaît comme très périphérique, ce qui peut s'expliquer par le fait que la grande ville est, par excellence le lieu de l'anonymat. Néanmoins, la très grande ville est aussi le lieu où la combinaison *densité/diversité* est potentiellement la plus forte et donc un lieu d'expérience quotidien de l'altérité ; ce qui ne semble pas pris en compte par les individus ici.

v. Les représentations urbaines des « villageois convaincus et attachés » (Groupe 5)

Tableau 116 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 5 (villageois convaincus et attachés)

G5 (31 ind)	RM > 1,9		RM < 1,9	
FM > 12,5	**Densité du bâti**	Services	Interactions	
FM < 12,5	Inhumanité	Mixité	Culture	Nuisances
	Mobilités			

Tableau 117 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 5 (villageois convaincus et attachés)

G5 (31 ind)	RM > 1,9		RM < 1,9	
FM > 12,5	**Cadre de vie/Architecture**	Services		
	Ville à taille humaine			
FM < 12,5	Mobilités	Nature	Economique	Non réponse
	Vivre ensemble			

Ce dernier groupe se caractérise par son homogénéité, avec une majorité d'individus dont le parcours résidentiel est dominé par les villages ou les petites villes, soit, *a priori* des espaces assez peu urbains, ou la combinaison densité/diversité est relativement faible.

Le constat a été fait, pour les individus aux parcours résidentiels à dominante « rurale », dans le cadre des parcours photos commentés, que les représentations urbaines sont plus marquées par des éléments urbanophobes que celles les individus aux parcours résidentiels à dominante très urbaine. Or, on constate ici dans le cadre des réponses au questionnaire, que certes *l'inhumanité* est citée de manière périphérique mais que le deuxième item « urbanophobe », celui de nuisances, est très secondaire. Finalement, on constate que la définition de la ville comme de la ville idéale pour ce groupe n'est finalement pas très éloignée du précédent, pourtant constitué d'individus aux parcours résidentiels dominés par la très grande ville. Pour ce qui est des distinctions de groupes, et notamment dans une opposition entre ce cinquième groupe et le quatrième, on note par exemple la place périphérique accordée à la *nature* dans la définition de la ville idéale des individus de ce groupe au parcours résidentiel à dominante « rurale », contrairement aux habitants des grandes villes où la nature est plus périphérique dans les représentations. Cette place accordée à la *nature* de la part d'habitants vivant dans des situations résidentielles où les espaces naturels, agricoles et les jardins ont une place plus forte que dans des espaces urbains n'est pas fondamentalement surprenante.

Sur l'ensemble de ces groupes on note que la définition globale de la ville, relevant du collectif et partagé par tous, est très forte et transcende largement les distinctions sociales et spatiales entre les groupes. Cela n'empêche pas des distinctions au niveau social, comme largement évoqué précédemment, mais la force de ce niveau collectif est tout de même remarquable.

vi. Limites d'une méthode, l'exemple de la question de l'attachement

Les analyses qui précèdent n'utilisent qu'une part réduite du questionnaire initialement pensé, qui comprend 52 questions à l'origine. Cependant, une grande part des réponses a été synthétisée dans le cadre de variables créées pour les besoins de l'analyse. Pour d'autres questions, le traitement s'est aussi heurté au caractère incomplet des réponses à certaines questions. Dans le questionnaire, l'option « réponse obligatoire » a été peu utilisée afin de ne pas bloquer les enquêtés, au cours d'un questionnaire assez long à remplir et nécessitant une certaine attention. Mais la faible utilisation de cette option fait que le taux de questionnaires totalement complets n'est pas aussi satisfaisant que prévu. On l'a vu précédemment avec le capital spatial ou les parcours résidentiels, s'affranchir des non-réponses pour traiter certaines thématiques conduit à réduire parfois drastiquement l'échantillon.

Un exemple illustre particulièrement ces limites. Il s'agit du traitement de la question liée à l'attachement, censée opérationnaliser la dimension affective du sentiment d'urbanité. Cette question reprend les échelles d'attachement au lieu de Lewicka (2009). Il s'agissait pour les individus de transmettre leur attachement à leur commune de résidence, à travers une série de 10 questions, pour certaines positives quant aux lieux de résidence (exemple « je suis fier de cette commune » ou « je suis enraciné ici »), d'autres plus négatives (exemple : « je n'aime pas cette commune » ou « je quitte cette commune avec plaisir »).

Les individus enquêtés devaient répondre à cette question à partir d'une échelle de Lickert allant de 1 « tout à fait » à 5 « pas du tout ». Cette question ne relevant ni du bloc capital spatial ni du bloc parcours résidentiel, le choix a été fait initialement de la traiter à part. La première limite rencontrée tient dans le nombre d'individus n'ayant pas répondu à tous les items. Le choix a été fait de ne retenir que les individus ayant moins de 4 non-réponses sur 10, pour ne pas trop limiter l'échantillon. Ce premier prétraitement effectué, il ne reste que 216 individus.

Dans un premier temps, la cohérence interne (ou fidélité) des 10 questions posées dans le questionnaire sur l'attachement a été testée. Ce test, dit Alpha de Cronbach, a été mené sur les réponses des 216 individus. Or, dans le cadre de ce test, la valeur obtenue est de 0,54, alors que la fidélité est considérée comme acceptable à partir d'une valeur de 0,7. La cohérence interne des questions posées se trouve dès lors remise en cause par ce test, ce qui rend difficile une analyse plus fine ici.

Afin de saisir ces incohérences, le choix a été fait de coder manuellement les moyennes des réponses aux items plutôt positifs (au nombre de 7) et les moyennes aux items plutôt négatifs (au nombre de 3). Ce qui donne des moyennes comprises entre 1 et 5. A partir de celles-ci, 4

groupes ont été constitués pour les moyennes aux items positifs et 4 groupes pour les moyennes aux items négatifs :

Tableau 118 : Groupes constitués en fonction des réponses sur l'attachement au lieu de résidence actuel

Moyenne aux items positifs	Moyenne aux items négatifs
Moyenne 1<2 : individus très attachés à leur lieu de vie (19 individus) – **Groupe 1**	Moyenne <2 : individus pas attachés à leur lieu de vie (14 individus) – **Groupe A**
Moyenne 2<3 : individus attachés à leur lieu de vie (56 individus) – **Groupe 2**	Moyenne 2<3 : individus peu attachés à leur lieu de vie (38 individus) – **Groupe B**
Moyenne 3<4 : individus peu attachés à leur lieu de vie (97 individus) – **Groupe 3**	Moyenne 3<4 : individus attachés à leur lieu de vie (85 individus) – **Groupe C**
Moyenne + de 4 : individus pas attachés à leur lieu de vie (44 individus) – **Groupe 4**	Moyenne + de 4 : individus très attachés à leur lieu de vie (79 individus) – **Groupe D**

En isolant ces différents groupes et en ne retenant que les groupes extrêmes (soit « les individus très attachés à leur lieu de vie » soit « pas attachés à leur lieu de vie »), on note des incohérences manifestes. Ainsi, sur le groupe des individus « très attachés à leur lieu de vie » rapportés aux items positifs, on constate qu'une majorité a répondu de manière cohérente aux items négatifs. Ainsi, 13 sur 19 sont dans le groupe 1 pour les items positifs et dans le groupe D pour les items négatifs, ce qui est logique *a priori*. En revanche, si l'on prend le groupe 4 des individus « pas attachés à leur lieu de vie », les réponses sont beaucoup moins cohérentes puisque sur 44 individus seuls 6 appartiennent au groupe A alors que 12 appartiennent au groupe D. On a donc 12 individus qui ont ici répondu aux items positifs en disant qu'ils ne sont pas attachés à leur lieu de vie et qui, dans le même temps, font partie du groupe des individus très attachés à leur lieu de vie au regard des items négatifs. Ainsi, 12 individus sur 44 ont donc répondu plutôt « pas du tout » à des questions du type « je suis fier de cette commune » et « pas du tout » à des questions du type « je n'aime pas cette commune » ou « je quitte cette commune avec plaisir ». Devant les limites soulevées par l'analyse de ces questions liées à l'attachement, une AFCM a été testée à partir des groupes identifiés. Là aussi, cette analyse a mis en avant certaines limites. Pour mener cette AFCM, les résultats de cette question ont été croisés avec les différentes variables retenues dans le cadre des CAH, dans le but de saisir un lien possible entre nos variables centrales du questionnaire et cette question de l'attachement. Cinq variables se

rapportant au capital spatial[192] des individus et six variables se rapportant à leurs parcours résidentiels[193] ont donc été retenues. Une fois les non réponses exclues, à la fois de la base de données « attachement », et des bases de données « capital spatial » et « parcours résidentiel », il est resté 176 individus. Ce qui donne le graphique de décomposition de l'inertie suivant.

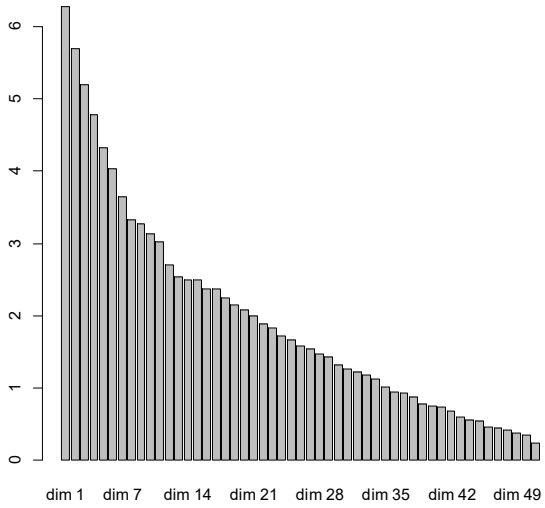


Figure 42 : Graphique de décomposition de l'inertie pour analyser la question de l'attachement

Les résultats de cette AFCM permettent de retenir 3 axes, qui contribuent à expliquer à eux seuls plus de 18% des données.

Les résultats de la contribution des variables aux axes (Annexe 24) permettent de montrer que les variables issues de ces questions liées à l'attachement (MAM et MAP[194]) participent de manière très faible à expliquer ces données. Pour l'axe 1, la variable MAP contribue à expliquer seulement 0,099% des données, pour l'axe 2 aucune de ces deux variables n'apparaissent dans les variables contribuant à l'axe, et pour l'axe 3 la variable MAM contribue à expliquer seulement 0,12% des données.

192 La fréquentation actuelle d'une résidence secondaire (RSC) - La fréquentation passée d'une résidence secondaire (RSE) - Les échelles de parcours de vie (EPR) - Les villes étrangères fréquentées lors des 12 derniers mois (VETR) - Le mode de transport utilisé pour se rendre au lieu le plus fréquenté dans la semaine (MLU)

193 La situation urbaine actuelle d'habitation (SUH) - Les échelles de parcours résidentiel des individus (EPR) - La situation urbaine où les individus ont le plus vécu au cours de leurs parcours résidentiel (SUPV) - La situation urbaine où les individus ont vécu qui se rapproche le plus de leur ville idéale (SUI)- La variété des situations urbaines rencontrées par les individus au cours de leurs parcours résidentiel (VSU) - Le type de logement où les individus vivent actuellement (LOG)

194 Moyenne Attachement Plus pour la moyenne de l'attachement sur les items positifs, et Moyenne Attachement Moins pour la moyenne de l'attachement sur les items négatifs.

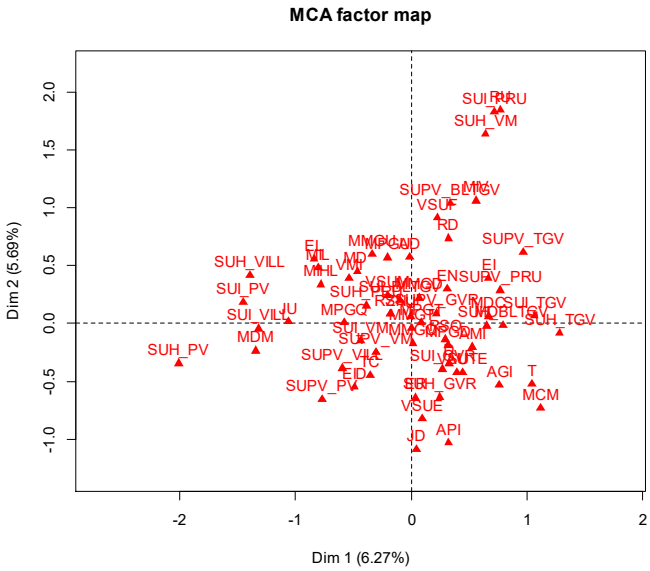


Figure 43 : Graphique de contribution des modalités aux axes 1 et 2

Il en va de même quand on se penche sur les modalités (Annexe 25). Les modalités MM et MP apparaissent peu discriminantes pour expliquer les données ici.

Ainsi, au vu de ces différents tests, la question de l'attachement n'a pas pu être traitée au même niveau que les questions liées au capital spatial ou aux parcours résidentiels.

vii. Des représentations urbaines conditionnant les pratiques et inversement

Dans l'approche traditionnelle des représentations sociales utilisées pour saisir la construction des identités, il est considéré que les composantes identitaires expliquent les pratiques des individus (Fraysse, 2000). Mais on a pu le constater, au regard des résultats issus des questionnaires et des parcours commentés, les représentations sociales des individus portant sur la ville peuvent aussi être influencées par les pratiques des individus. Ainsi, la place des *services* dans la définition de la ville et, plus généralement, la place d'éléments fonctionnels, va dans le sens d'une attention particulière accordée à des éléments concrets de l'urbain, répondant à des attentes des individus en termes de pratiques. Et cette attention est à la fois relevée dans les résultats de la définition de la ville pour l'ensemble de l'échantillon mais aussi pour une bonne partie des groupes. Ce constat est donc partagé au niveau collectif et au niveau social. Mais, lorsque l'on détaille ces résultats, on note que ces pratiques influençant les représentations urbaines des individus sont différenciées à la fois en fonction de l'avancée en âge et en fonction d'indicateurs plus fins de différenciation identifiés grâce à la CAH. Pour ce qui concerne

l'avancée en âge, on peut évoquer la place importante prise par une situation spécifique à un moment donné, notamment liée à la charge affective de la situation. Ainsi, par exemple, on peut imaginer qu'un individu avec des enfants sera plus attentif à la question des services qu'un autre individu.

Pour ce qui concerne les indicateurs plus fins de différenciation, au cœur de ce chapitre 11, une approche par les parcours résidentiels comme par le capital spatial montre que la définition de la ville reste très partagée collectivement d'un point de vue normatif. Ce qui constitue le noyau central de la définition de la ville, comme de la ville idéale, pour une très large partie de ces groupes ce sont les *services*, à entendre dans la densité et la diversité de services que propose la ville. Pour ce qui concerne la ville idéale, le consensus entre groupe est moins évident. Il semble que la définition de la ville idéale soit donc plus discriminante que la définition de la ville. Ce constat pose en effet la question de la projection réflexive des individus, non sur un réel conditionné par des pratiques, mais sur un idéal conditionné par des valeurs et un rapport idéologique à la ville, qui lui, est distinctif en fonction des individus. Ainsi, par exemple, la définition de la ville idéale par le *vivre ensemble* chez « habitants des grandes villes régionales » implique une posture d'ouverture par rapport à l'autre, un souci des interactions et d'un certain rapport à l'altérité, que tous ne partagent pas.

Toutefois le rapport des individus à la ville idéale peut aussi être pensé par rapport à des éléments importants pour eux mais auxquels leur situation actuelle de résidence ne répond que partiellement. Ce qui nous renvoie aux pratiques et à un rapport concret à la ville. Ainsi l'attention accordée aux *mobilités* pour les « actifs territorialisés » ou les « locaux sédentaires », s'inscrit dans une projection d'un idéal d'abord concret et conditionné par un besoin.

On peut finalement, au regard de ces résultats, formuler l'hypothèse selon laquelle la projection sur un idéal de la ville pensé en termes de valeurs et d'idéologie est un « luxe » que peuvent se permettre les individus parvenant à s'extraire d'une nécessaire attention portée aux dimensions pratiques et concrètes du rapport à la ville. Dès lors qu'une contrainte, matérielle ou sociale, pèse sur les individus, les pratiques rentrent en interactions avec les représentations sociales (Guillou-Michel, 2006). Alors que pour les individus autonomes vis-à-vis de ces contraintes, cette interaction serait moins évidente, ce qui leur permettrait par exemple de se projeter sur des valeurs ou une idéologie (Abric, 1994). Il ne s'agit pas, à travers cette hypothèse, d'essentialiser les rapports idéologiques à la ville en fonction d'une hiérarchie de groupes sociaux donnés mais simplement de constater une relative inégalité dans la construction de ce rapport idéologique. Mais l'étude des représentations peut aller plus loin dans les techniques de

collecte et d'analyse. C'est notamment l'exemple de la technique dite « confirmatoire », qui utilise les résultats des méthodes associatives comme technique pour recueillir des évaluations plus ancrées. L'utilisation de telles méthodes peut être une piste de réflexion possible pour approfondir l'étude des données recueillies dans ce travail.

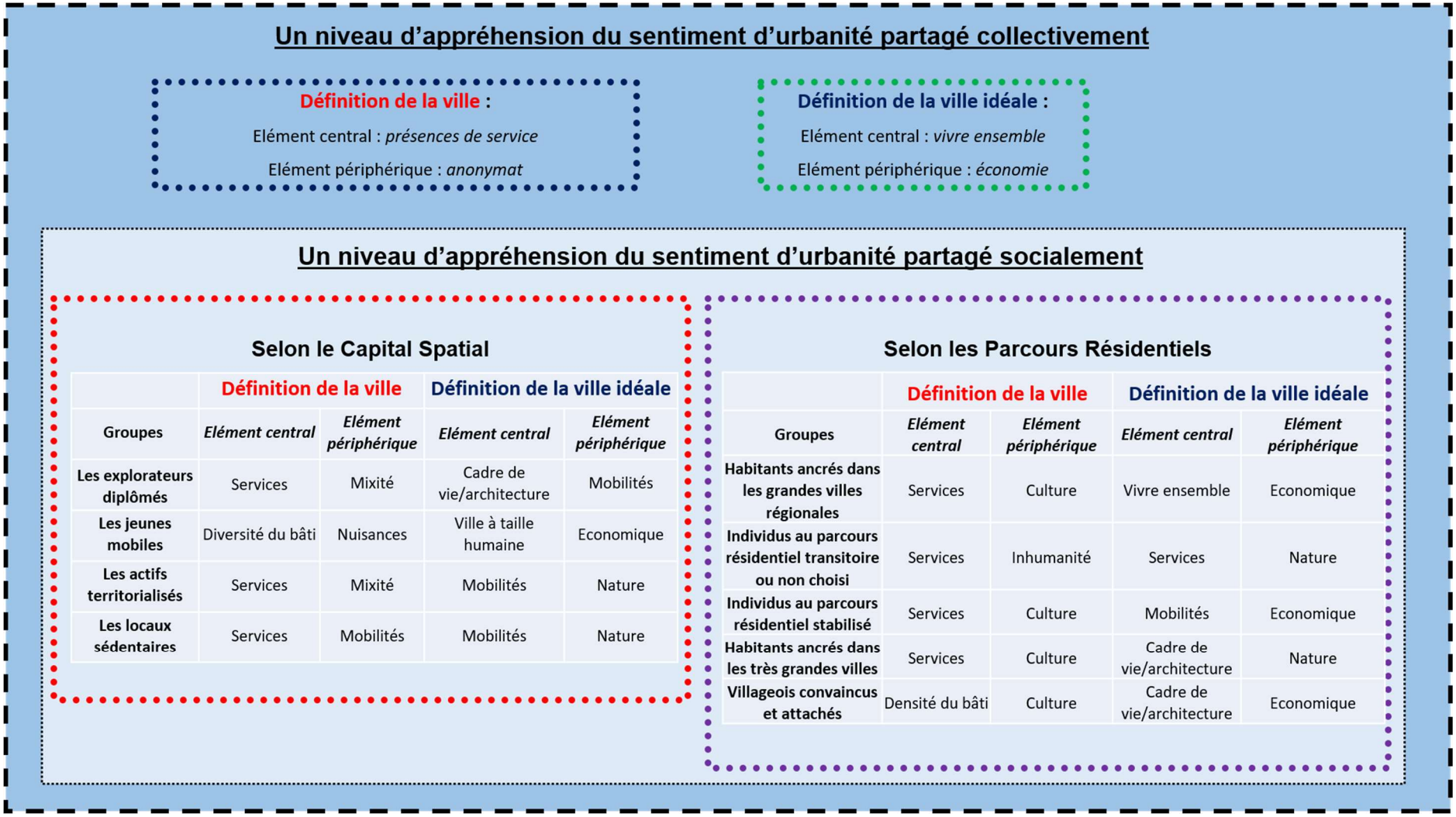


Figure 44 : Synthèse des résultats issus des questionnaires en ligne

Conclusion de la quatrième partie :

Ces deux chapitres ont permis de largement affiner nos analyses, notamment au niveau de la structuration sociale du sentiment d'urbanité, pour dépasser de simples groupes d'âges ou de PCS, et pour mettre en avant certains paradoxes.

En termes de dimensions structurant le sentiment d'urbanité, on relève le poids de la dimension sociale et spatiale dans la construction de la dimension affective et cognitive. Ces dernières seraient donc en partie conditionnées par des parcours résidentiels, le capital spatial et les pratiques des individus. Ainsi, le niveau individuel de structuration du sentiment d'urbanité serait largement dépendant du niveau social de structuration.

La force du niveau de structuration collectif dans la construction du sentiment d'urbanité autour d'une définition de la ville comme une combinaison densité/diversité (du bâti comme en termes fonctionnels, au niveau des services notamment) est aussi à relever et est largement partagée par les individus de l'échantillon. Si l'on s'inscrit dans une logique de confrontation de la parole des chercheurs et de la parole habitante sur ce qui fait la ville, et donc l'urbanité, ce qui semble faire consensus chez les habitants, c'est une combinaison d'éléments à la fois fonctionnels et morphologiques.

En outre, les questions de la mixité sociale et des interactions sont particulièrement discriminantes pour distinguer des groupes très homogènes. Si les valeurs portées par l'urbanisme durable sont, pour l'essentiel, partagées au niveau collectif, cette question de la mixité sociale est beaucoup moins partagée, sauf par certains groupes, notamment les jeunes. Ce constat d'une mixité pas unanimement considérée comme essentielle va dans le sens des débats actuels sur l'acceptation relative de la mixité sociale par la société (Charmes, Bacqué, 2016), sur la clubbisation (Charmes, 2011), le repli sur soi (Donzelot, 2006) et les questionnements sur l'évolution de l'espace public (Tonnelat, 2016).

Dans une perspective de comparaison notamment avec la parole des chercheurs, on relève que la définition de l'urbanité comme une somme d'interactions est assez rare dans la représentation des individus, ce qui confirme les résultats des parcours commentés. Si le vivre ensemble est central pour les individus de l'échantillon dans la définition de la ville idéale, les items se rapprochant de l'idée d'interactions sociales viennent de manière assez secondaire dans la définition de la ville.

Néanmoins, les représentations urbaines fondant le sentiment d'urbanité restent en partie conditionnées par les parcours de vie et le capital spatial des individus, qui sont façonnés par les pratiques de mobilités aussi bien que d'échelles de vie ou de parcours résidentiels.

Conclusion générale

« *L'urbanité c'est un mot romantique* »
Dalia Muktar-Landgren[195]

« *L'urbanité c'est aussi une promesse de quelque chose* »
David Pinder[196]

Conclure un travail de thèse est toujours un défi ardu. Nous avons fait le choix d'y répondre à la fois en proposant une synthèse des méthodologies et des résultats mis en avant au cours de ce développement sur le concept de « sentiment d'urbanité », mais aussi en dépassant ces résultats pour un retour critique et prospectif de ce travail.

L'urbanité, un « concept parapluie »

Le premier résultat de ce travail confirme que le terme d'urbanité est aujourd'hui devenu un « concept flou » (Bourdin, 2010), relatif, peu clair, « romantique », qui ne fait pas consensus ; ce que Julie-Anne Boudreau appelle en anglais un « *umbrella concepts* » (2010, p.56). Cette idée, plus imagée, de concept parapluie permet aussi de considérer sous un autre angle l'utilisation du mot « urbanité ». L'idée est alors qu'il « protège » son locuteur dans la mesure où il serait aujourd'hui largement connoté positivement dans le champ des études urbaines. Plus que cette idée de « concept flou », nous avons insisté dans ce travail sur la relativité du concept d'urbanité, à la fois dans la littérature scientifique et dans le discours des chercheurs. C'est cette relativité de l'urbanité qui a été envisagée dans un premier temps, en s'appuyant à la fois sur une approche bibliographique classique et sur des entretiens complémentaires avec des chercheurs issus de disciplines variées.

La relativité du concept d'urbanité, en fonction des acteurs utilisant ce terme, des références scientifiques mobilisées, et des habitants apparaît comme évidente au regard du présent travail. Cette hypothèse centrale de la relativité de l'urbanité a été déclinée autant d'un point de vue

[195] Citation tirée de l'entretien réalisé avec Dalia Muktar-Landgreen en juin 2016. Dalia Muktar-Landgreen est politologue au département de Sciences Politiques de l'université de Lund.

[196] Citation tirée de l'entretien réalisé avec David Pinder en juin 2016. David Pinder est un géographe anglais, actuellement en poste à l'université de Roskilde au Danemark.

théorique qu'empirique. Cette double approche, combinée à des registres méthodologiques variés, a ainsi permis de mettre en avant quatre différentes manières de penser l'urbanité chez les chercheurs :

- Une première manière est de la penser comme une somme d'interactions caractérisant les pratiques des individus dans un environnement urbain, quel qu'il soit, et plus encore dans un urbain qui tendrait à se généraliser (même si cette idée d'urbain généralisé est discutée, Brès, Beaucire, Mariolle, 2017). En ce sens, l'urbanité ne peut être réduite à ce qui se passe en ville et est pensée de manière ontologique (Boudreau, 2010).

- Une seconde manière consiste à l'envisager comme un ensemble d'interactions conditionnées par les possibilités d'appropriation offertes par la situation urbaine dans laquelle les individus évoluent. L'environnement urbain, dans sa conceptualisation et sa réalisation, doit dans l'idéal encourager à l'appropriation par les individus pour que des interactions vertueuses s'opèrent.

- Une troisième manière de penser l'urbanité est de l'appréhender d'un point de vue critique afin de s'affranchir d'un terme devenu trop idéologique et trop connoté pour pouvoir être utilisé. Pour ces chercheurs, le concept d'urbanité serait aussi emprunté aujourd'hui par certains dans une optique de hiérarchisation des espaces, reflétant des rapports de domination.

- Enfin, une quatrième manière de définir l'urbanité est de la conceptualiser à partir d'une combinaison entre densité et diversité (deux termes compris ici au sens large du terme, densité et diversité de bâtis, d'hommes, d'interactions et de services). Dans cette logique, l'urbanité devient un outil potentiellement opératoire, une logique d'action pour mesurer l'urbain (Boudreau 2010).

Cette dernière définition offre l'avantage d'être plus englobante que les autres et notamment de prendre en compte à la fois les dimensions morphologique, fonctionnelle et praxéologiques Cependant - et c'est la position théorique de ce travail de recherche - ces quatre manières de penser l'urbanité doivent aussi être envisagées dans le cadre d'une relativité culturelle et théorique. En effet, la distinction entre ces quatre manières de penser s'appuie sur des controverses francophones portant sur la définition à donner au concept d'urbanité, autant de controverses qui sont inexistantes dans d'autres champs culturels. L'exemple des entretiens avec les chercheurs suédois a bien illustré cette relativité théorique forte en fonction des contextes linguistiques scientifiques. En effet, pour les chercheurs anglophones, l'urbanité n'est pas un sujet de controverses et reste plutôt utilisée pour réfléchir à la caractérisation de l'urbain

généralisé. Si cette notion fait sens, elle est peu usitée par les chercheurs dans ce contexte anglophone. En revanche, dans le contexte francophone le terme d'urbanité reste un mot d'accroche fort, comme en atteste sa présence régulière dans des titres de publications où il est employé comme un synonyme de ville ou d'urbain.

De l'urbanité au sentiment d'urbanité

Forts de ce constat, nous avons entrepris de dépasser ce concept d'urbanité, initialement pensé comme « ce qui fait la ville ». Cette première définition, « ce qui fait la ville » a été questionnée, non plus seulement d'un point de vue sociétal et collectif mais du point de vue des individus. Autrement dit, la question posée était : comment les individus définissent-ils la ville, et comment se définissent- ils comme étant de la ville ou en ville ? C'est ainsi qu'a été proposé le concept de *sentiment d'urbanité*, basé en quelque sorte sur l'idée d'impression subjective. Plus précisément, il est pensé comme l'état affectif et socio-cognitif d'un individu pour caractériser son rapport aux espaces urbains ou à la ville. Ce qui, en termes méthodologiques, nécessitait de passer du terme d'urbanité à celui de ville dans la manière de mobiliser les discours à destination des individus. De cette manière, il était possible d'évacuer toute ambiguïté et de s'extraire de débats controversés autour du terme urbanité en lui-même. Par ailleurs, on posait l'hypothèse que ce sentiment d'urbanité chez les individus est variable selon plusieurs dimensions :

- affectives – ce qui a trait à l'attachement des individus à certains lieux ou à certaines situations urbaines rencontrées au cours du parcours de vie.

- cognitives – ce qui a trait aux connaissances développées par les individus sur différentes situations urbaines.

- sociales – ce qui a trait aux caractéristiques sociales de l'individu, à son éducation, à son groupe social, mais aussi à son appartenance générationnelle. Mais c'est aussi ce qui renvoie à la manière dont les individus se confrontent à l'altérité sociale dans un cadre plus ou moins urbain.

- spatiales – ce qui a trait à l'environnement de vie de l'individu au fil de son parcours de vie, au poids de ses lieux actuels ou passés de résidence. Ce parcours de vie influence la dimension cognitive et affective notamment. Mais la dimension spatiale, sous-tend la dimension culturelle à travers la diversité des situations urbaines rencontrées dans la vie (fréquentation de pays étrangers notamment).

La méthodologie en deux volets, se basant sur les résultats des entretiens chercheurs et des approches bibliographiques plus traditionnelles a été mise en place dans un souci de cumulativité et d'interrelations entre des approches complémentaires[197] contribuant à la triangulation méthodologique (Caillaud, Fick, 2016). Ce raisonnement autour de méthodes complémentaires d'enquête, visait à saisir le poids de ces différentes dimensions dans la construction du sentiment d'urbanité chez les individus.

Le sentiment d'urbanité, une construction complexe à trois niveaux

Les deux volets méthodologiques choisis ont chacun un intérêt empirique et théorique bien distinct. Les parcours commentés permettent d'approcher un sentiment d'urbanité spontanée, *in situ*, dans des contextes urbains aussi variés que possible mais choisis et auxquels tous les individus étaient confrontés. De plus les individus enquêtés étaient tous des « urbains », vivant en l'occurrence dans la métropole de Nantes. Dès lors c'est le sentiment d'urbanité pour des urbains qui était interrogé. A contrario les questionnaires en ligne s'adressaient à des individus vivant dans tout type de situations résidentielles urbaines et ont favorisé une approche réflexive et rétrospective sur les rapports des individus à la ville.

Cette double approche méthodologique a permis d'identifier différents niveaux de construction du sentiment d'urbanité chez les individus, relativement aux quatre dimensions affectives, cognitives, sociales et spatiales.

Un premier niveau collectif et partagé par une large part des individus au sein d'une société donnée, qui participe à l'émergence d'un modèle urbain commun au plus grand nombre (Marchand, 2005) dans un contexte d'urbanisme durable où les valeurs urbaines mises en avant sont essentiellement urbanophiles (vivre ensemble, question de la présence de la nature en ville, etc.). Cette représentation collective relative à la ville est « *établie et organisée à travers différents récits, cartes et publications* » véhiculées par les acteurs de la ville ainsi que des acteurs du monde artistique ou politique (Lévy, 2013, p.109). Ce niveau peut-être entendu comme relevant du social, mais il est partagé par tous, contrairement au deuxième niveau.

[197] *In situ* et qualitative avec les parcours photos commentés et réflexive et quantitative avec les questionnaires en ligne.

Un deuxième niveau partagé au niveau social, autrement dit selon des groupes d'appartenance, fonction du capital spatial, du parcours résidentiel, des pratiques individuelles, ou de l'appartenance générationnelle.

Et enfin, un troisième niveau individuel largement lié à la dimension affective et aux rapports à l'espace ainsi qu'à la mémoire des individus relative aux lieux ou d'un rapport ou jugement esthétique des individus. Ce dernier niveau est le produit « *des perceptions mentales, des images et des symboles produits et expérimentés par les acteurs de la ville par le biais de leurs interprétations et de leurs imaginations* » (Lévy, 2013, p.109).

Le niveau structuration du sentiment d'urbanité partagé socialement en fonction de groupes d'appartenance, qui a été au cœur du présent travail, constitue l'apport principal de cette recherche. En effet, le rapport des individus à la ville a été envisagé du point de vue collectif, au sens de partagé par le plus grand nombre (Marchand, 2005, Marchand & Weiss, 2006, Lévy, 2013), ou envisagé du point de vue de l'individu et de ses expériences des lieux (Petiteau, 2013) ou de son ressenti (Manola, 2010) mais peu en fonction d'une appartenance à un groupe au-delà de la question de la localisation résidentielle, de l'âge ou de la PCS. Cette approche du sentiment d'urbanité en fonction de l'appartenance à un groupe a été reprise selon des groupes générationnels, socio-professionnels ou résidentiels mais aussi selon des groupes établis sur des indicateurs plus fins issus de traitement statistiques en fonction du capital spatial ou des parcours résidentiels des individus. Et l'analyse des représentations sociales de la ville de ces différents groupes, catégorisés *a posteriori* et sans lien dans leur délimitation avec la définition de la ville, permet de mettre en avant des distinctions nettes dans la manière dont le sentiment d'urbanité est partagé socialement. Alors que traditionnellement les représentations sociales d'un groupe d'individus sont analysées à partir de positions marquées *a priori* (position politique, ou sociale), nous avons ici fait le choix de profils de départ assez variés en faisant l'hypothèse que ces profils vont conditionner des positions discrètes vis-à-vis de la ville. Cette approche, que l'on peut qualifier d'*a posteriori* de l'étude des représentations sociales constituant le sentiment d'urbanité, représente un apport méthodologique et théorique de cette thèse.

Le choix de retenir des profils en fonction du capital spatial et des parcours résidentiels nous a permis de mettre en évidence à la fois le rôle de la diversité des parcours résidentiels et le rôle d'éléments socio-spatiaux dans l'appréhension du sentiment d'urbanité. Ainsi, on a, par exemple, pu constater que les individus avec un capital spatial plutôt forts sont les individus qui

se rapprochent le plus de la définition de la ville et de la ville idéale devenue aujourd'hui normative dans un contexte d'urbanisme durable. Ce qui tendrait à illustrer l'idée que ces populations au capital spatial plutôt forts participent de manière importante à la diffusion de cette vision normative de la ville au sein de la société.

Un autre résultat important est que cette complexité de la construction des représentations urbaines individuelles, montrée dans l'analyse des résultats des parcours commentés et du questionnaire, s'inscrit dans un processus dynamique évolutif dans le temps. En effet, le sentiment d'urbanité est aussi le résultat d'une lente stratification tout au long de la vie, l'avancée en âge des individus contribuant aussi à faire évoluer leur rapport à la ville et aux lieux qui la constituent, comme l'avait déjà noté Nathalie Audas (2011). Le sentiment d'urbanité, tout comme les représentations urbaines qui le sous-tendent, sont donc fondamentalement évolutives dans le temps et dans l'espace. Et les travaux sur la construction de ces représentations urbaines chez les enfants d'une part (Depeau, 2008, Ramadier, Depeau, 2010) et chez les personnes âgées d'autre part (Lord, Joerin, Theriault, 20009, Bigo, 2015,), illustrent bien ces rapports différenciés à la ville en fonction de l'âge des individus.

Une relativité dans le discours des habitants

Cette notion de sentiment d'urbanité a permis de faire émerger une parole habitante sur « ce qui fait la ville » et donc sur l'urbanité. Dès lors, il est possible de mettre en lien le discours des individus sur la ville et celui des chercheurs sur l'urbanité dans une optique de confrontation et de mise en relief. De cette comparaison habitants-chercheurs, relative à la définition de l'urbanité (ou plutôt de l'urbain ou de la ville), il ressort que la parole habitante accorde beaucoup plus d'importance au cadre bâti que la parole des chercheurs. Ces derniers en effet, notamment pour ceux qui pensent l'urbanité comme une somme d'interactions, cherchent précisément à se détacher de ces éléments morphologiques pour définir l'urbanité.

Si l'on reprend ces différentes manières de penser l'urbanité, les discours partagés par les individus s'inscrivent davantage dans une logique ancrée dans la combinaison densité/diversité au sens large. La dimension interactionnelle dans les représentations urbaines semble plus secondaire dans le discours des habitants que dans le discours des chercheurs, que ces discours soient produits *in situ* au cours des parcours commentés ou produits de manière réflexive en réponse aux questionnaires. Le poids de la dimension morphologique dans les discours des individus semble bien contredire l'idée d'urbain généralisé. Pour les individus, au moins de

l'échantillon enquêté par questionnaire en ligne, la ville (et ce qui fait la ville) reste associée à l'idée d'une densité du bâti et d'une densité de services. Dès lors, un territoire où le bâti et les services seraient peu denses ne relèveraient plus de cet urbain pour les individus. Dans le cadre d'un urbanisme durable, qui prône la densification[198], l'urbanisme contemporain contribuerait ainsi à créer de la ville pour les individus. Ainsi, dans cette logique l'urbanisation généralisée du monde passerait d'abord, pour les individus, par une densification généralisée. Ce « paradoxe » d'un urbain potentiellement généralisé dans les pratiques en termes d'interactions, mais, semble-t-il, non confirmé par les représentations individuelles accordant plus de place au cadre morphologique et fonctionnel. Finalement cette combinaison densité/mixité, centrale dans l'urbanisme contemporain, peut être envisagée comme un objet de représentations. Mais cela pose aussi la question de la résistance des représentations individuelles aux discours politiques ou scientifiques.

L'analyse du corpus issu des parcours photos commentés et des questionnaires permet aussi d'aborder le lien entre la construction des représentations sociales et les pratiques des individus, notamment de l'influence de ces pratiques dans la construction normative des représentations. La nature des liens entre représentations sociales et pratiques est déterminée par les « caractéristiques de la situation c'est-à-dire la part d'autonomie de l'acteur, et par la charge affective de la situation. Les représentations sociales déterminent les comportements lorsque l'individu dispose d'une certaine autonomie » (Guillou, 2006, p.158). Et on a pu constater, au travers des différents groupes identifiés en fonction du capital spatial et des parcours résidentiels des individus, que les groupes les plus contraints, notamment en termes matériels et fonctionnels, définissaient plus fréquemment la ville idéale relativement au poids de ces contraintes et des expériences vécues. Ainsi, si nous avons pu mettre en évidence une définition de la ville assez partagée par les différents groupes identifiés, le rapport à la ville idéale est beaucoup plus conditionné par l'autonomie des individus vis-à-vis de contraintes matérielles ou sociales. Ce constat pose aussi la question d'une création des normes contemporaines de ce qui fait la ville en termes de valeurs par des populations non contraintes, vivant plutôt en centre-ville, et, par-là, la question d'une domination symbolique et idéologique des valeurs associées à la grande ville.

L'interprétation des résultats basés sur des échantillons de chercheurs comme d'habitants, finalement assez réduits en termes de taille, mérite cependant d'être posée avec circonspection.

[198] A différents niveaux, en centre-ville comme en péricentre proche, lointain et dans le périurbain.

L'échantillon de 20 chercheurs sur lequel nous nous basons, s'il se voulait interdisciplinaire et large, ne peut prétendre à représenter l'ensemble des manières de penser l'urbanité dans le champ francophone[199] ; et on a vu que la question de l'urbanité, transposée dans un contexte anglophone, changeait totalement de sens. Néanmoins, ces méthodes de croisement entres paroles habitantes, approches qualitatives et approches quantitatives, ont permis de mettre à l'épreuve l'efficience ou la résonnance de certaines dimensions de la définition de l'urbanité issue de la parole scientifique à travers la parole habitante.

Cette démarche nous semble aujourd'hui importante pour redonner du sens à la recherche et l'inscrire dans un rapport étroit à la société et en l'occurrence ici, à l'habitant. Mettre à l'épreuve la complémentarité de nos méthodes aurait ainsi été l'occasion de compléter un appareillage méthodologique aux politiques de concertation, qui se limite encore trop souvent à du vernis relevant du marketing territorial (Bacqué, Mechmache, 2013). Cette nécessité de repenser la concertation en prenant réellement en compte les habitants est notamment remontée de certains de nos terrains, nantais comme rennais, où des individus ayant participé à des dispositifs de concertation n'en ont retiré qu'une certaine rancœur et une défiance non feinte envers les aménageurs et autres acteurs de l'urbanisme. Cette rancœur s'exprime par un refus de s'impliquer dorénavant dans des logiques de concertation, et même de recherche[200]. L'écart qui semble se creuser entre l'action publique et les aspirations des habitants est une problématique majeure de la fabrique urbaine aujourd'hui, surtout à l'heure de la « métropolisation triomphante » prônant les valeurs de l'urbanisme durable et des opérations de concertation utilisées à des fins de communication par les métropoles (budgets participatifs, projets participatifs etc.).

Une approche méthodologique complémentaire

Les méthodes des entretiens, des questionnaires et des parcours commentés ne sont pas innovantes ni nouvelles dans le champ des études urbaines. En revanche, la méthode des parcours photos commentés comparés sur un même tracé pour tous les individus, reste plus

[199] Les trois sociologues interrogés ne peuvent à eux-seul incarner une manière de penser l'urbanité propre aux sociologues.

[200] Exemple pour le quartier Pin Sec Bottières à Nantes où l'association des personnes âgées du quartier a gentiment refusé de participer à l'enquête, arguant du mauvais souvenir laissé par la concertation menée par la mairie et la métropole dans le cadre du projet urbain. Nous avons retrouvé une même forme de défiance de la part des habitants dans les quartiers de Villejean ou du Blosne à Rennes lors des entretiens habitants exploratoires.

originale dans la mesure où elle consiste à faire, de la prise des photos, le déclencheur du discours et plus spécifiquement de ce que l'on pourrait appeler des « partitions discursives urbaines », contribuant ainsi à rendre l'enquêté acteur de la recherche. Cette méthode, façonnée par les travaux en ethnographie, en sociologie (Thibaud, 2001, 2015, Carpiano, 2009, Petiteau, 2013) et en géographie (Middleton, 2010, Evans & Jones, 2011) et complétée par la photo-élicitation (Bignande, 2010, Bigando, 2013), contribue également ici à compléter des méthodes plus classiques que l'on peut considérer comme « hors-sol ». Et la triangulation (Caillaud, Fick, 2016) ou « co-construction » méthodologique mobilisant les différentes techniques utilisées dans cette recherche conduit à une approche « cumulative » (chaque approche méthodologique participant à la construction de la suivante[201]) qui a permis d'obtenir un corpus de données intéressant par son homogénéité ; le défi résidant dans l'articulation des résultats obtenus de ces différentes méthodes. La méthode par questionnaire peut être entendue également et relativement aux parcours commentés comme un moyen de relever des éléments de la transmission implicite d'une d'identité réflexive que les parcours *in-situ*, davantage ancrés dans la spontanéité des situations vécues in situ, n'apportent pas nécessairement.

Dans cette perspective, l'interdisciplinarité reste une démarche précieuse et opérationnelle pour conduire l'ensemble des analyses descriptives et compréhensives. Partant, la psychologie environnementale et sociale fournit des méthodes de traitement des données originales et pertinentes pour traiter en particulier les questions d'identité spatiale et des représentations socio-spatiales. Par exemple, la méthode fréquence/rang théorisée notamment par Pierre Vergès (1992), sans être exploitée de façon orthodoxe, reste une source d'inspiration constructive pour l'élaboration de définitions individuelles et sociales (ou représentations sociales) de la ville ou de l'urbain ainsi que pour constituer la dimension sociale et figurative de l'urbanité. Cette hybridation méthodologique et théorique reste particulièrement pertinente pour traiter de l'urbain contemporain. Si la géographie demeure la discipline centrale de ce travail, aborder la présente problématique inscrite dans l'urbain sans référer à l'histoire, pour comprendre la construction des modèles urbains contemporains, à la sociologie, pour comprendre la construction des normes qui définissent l'urbanisme durable et les interactions sociales qui en découlent, les dimensions sociales qui opèrent dans le processus du sentiment d'urbanité, où à la psychologie environnementale pour saisir le rôle des expériences individuelles et des

[201] Les entretiens chercheurs participant de la construction des parcours photos commentés et des questionnaires, eux-mêmes pensés de concert.

représentations urbaines individuelles et sociales, aurait peu de sens. Plus qu'une injonction institutionnelle[202] l'interdisciplinarité est aujourd'hui une nécessité, indépassable pour traiter de l'urbain.

Faire dialoguer des contextes scientifiques et culturels différents : la difficile interdisciplinarité et internationalisation

L'internationalisation de certains concepts dans la recherche urbaine est parfois plus lente que la diffusion de modèles urbains. Ce constat de l'écueil de l'internationalisation de certaines théories repose sur un ensemble d'expériences personnelles qui ont jalonné le parcours de cette recherche. La première s'appuie sur la conduite d'entretiens menés auprès de chercheurs anglophones. Une deuxième expérience est relative à la présentation de certains résultats de cette recherche en anglais, lors d'un colloque organisé à l'école polytechnique de Lausanne en juin 2015 puis lors d'une communication au colloque de IAPS[203] à Lund en juin 2016. En communiquant sur les premiers résultats des parcours commentés, comme lors de la conduite des entretiens avec des chercheurs anglophones, nous avons pu prendre la mesure du niveau de compréhension du terme « urbanité ». Si le concept de sentiment d'urbanité a semblé intéresser l'auditoire, il a également provoqué des réactions de surprises, voire parfois de relative incompréhension du fait de la traduction du concept de « sentiment d'urbanité » (*sense of urbanity*) et en particulier de la notion d'urbanité en anglais.

Enfin, cette difficulté à définir la notion « d'urbanité » s'est confirmée lors de la proposition d'un article issu de la communication de juin 2016 à plusieurs revues anglophones. Une grande part des refus ou acceptations, après révision, relève d'une relative incompréhension de la part de *reviewers* anglophones du concept de « sentiment d'urbanité » et de sa traduction. Traduit sous le terme « *sense of urbanity* », lors de la première soumission à la revue *Urban Studies,* le retour de cette revue a insisté sur le fait que ce concept n'avait pas de valeur en anglais. Traduit ensuite sous le terme « *sense of the city* », pour la revue *Environment and Behaviour,* il a alors été précisé que ce concept n'était pas nouveau et avait déjà été largement développé par Kévin Lynch dans les années 1960 et 1970, alors que le concept de sentiment d'urbanité va plus

[202] Voir l'appel à projet « Osez l'interdisciplinarité » lancé par la Mission pour les initiatives transverses et interdisciplinaires du CNRS.

[203] International Association People-environment Studies

loin que les travaux de Kévin Lynch, qui se concentrent essentiellement sur la perception des formes urbaines chez les individus.

Ce caractère faiblement international, voire franco-français du concept et des controverses sur l'urbanité (qui fondent la présente recherche) est aussi un résultat à part entière, nécessitant d'être pris en compte dans le cadre de futurs travaux, à la fois en termes de projets de recherche et de stratégies de publication. Ce qui questionne aussi l'internationalisation de la recherche et des publications (Dubois, Gingras, Rosental, 2016, Boncourt, 2016[204]) qui, parfois, ne va pas sans obstacles théoriques.

Ce travail pose aussi la question du statut disciplinaire de « l'urbain », qui de plus en plus devient l'exemple d'un objet devenant discipline propre. Ainsi, pour nous, cette recherche témoigne du glissement de la thématique urbaine en discipline à part entière, par les transformations que l'interdisciplinarité entraine sur ce sujet d'étude jusqu'ici cantonnés à des disciplines spécifiques. Le monde universitaire anglo-saxon a déjà dépassé ce cloisonnement disciplinaire de l'urbain en proposant de véritables départements « d'études urbaines » rassemblant des chercheurs issues de disciplines différentes[205]. Ce glissement, qui exige de dépasser une grande part de formatage disciplinaire, suppose aussi une temporalité moins sous-estimée, dans un monde de la recherche soumis à des contraintes temporelles fortes.

Perspectives de recherche, varier les terrains, varier les contextes

Les perspectives de recherche à la suite de ce travail sont nombreuses et tiennent, avant tout, au caractère « inachevé » de l'analyse des données récoltées. Analyser à fond 20 entretiens avec des chercheurs en France, 15 en Suède, près de 700 photos et justifications de prises de photos et un questionnaire en ligne de 52 questions auxquelles ont répondu 288 répondants, dans le temps imparti d'une thèse, relevait de la gageure et tout n'a pas pu être analysé. La poursuite de l'analyse des questionnaires en ligne sur des aspects volontairement mis de côté dans le cadre du présent travail serait sans doute une priorité de prochains travaux. Approfondir le questionnement sur la dimension choisie ou contrainte du lieu actuel de résidence et le poids de

[204] Et plus généralement l'ensemble du numéro 2016/3, vol.57 de la Revue française de Sociologie, consacré à la thématique « Internationalisation de la recherche scientifique ».

[205] Exemple à Malmö d'un département « Urban Studies », l'université de Malmö ne dispose d'ailleurs pas de département de Géographie.

cette dimension dans les représentations urbaines des individus, semblent notamment être des perspectives stimulantes.

Par ailleurs, réutiliser cette méthode dans d'autres contextes géographiques, notamment périurbains, pourrait ainsi être pertinent en termes de piste de recherche. En effet, de la même manière que l'urbanité est questionnée dans le cadre d'un rapport aux villes centres et sous la focale « urbaine » de clichés photographiques, il pourrait être pertinent d'interroger selon la même méthode, la notion de « périurbanité » pour les périurbains (Sencébé, 2013). Enquêter sur le périurbain, où vit près d'un français sur cinq aujourd'hui (Charmes, 2011), dans un contexte scientifique de développement fort de travaux sur ces espaces depuis les années 2000[206], permettrait d'avoir un certain recul sur « l'habiter périurbain ». Le périurbain a, en effet, été l'objet de controverses importantes en termes de rapports à l'urbanité, notamment dans le cadre de la controverse sur ses gradients [207] ; il demeure un champ d'investigation pertinent eu égard à son caractère évolutif dans le temps et l'espace.

Une autre perspective de recherche stimulante, qui aurait pu être menée initialement et n'a pu être mise en place, consiste en la conduite de parcours photos commentés dans un cadre culturel non français. Celle-ci a été envisagée, lors de notre séjour à Lund, sur des itinéraires comparables à ceux choisis à Nantes mais le délai de deux mois de séjour en Suède, ainsi que les difficultés à contacter les associations étudiantes et les associations d'usagers dans une période de fin d'année universitaire (qui plus est dans une ville essentiellement universitaire), n'ont pas permis de mener à bien ce projet. Cependant, avec le recul et une meilleure connaissance des espaces urbains suédois, Malmö et ses évolutions urbaines récentes pourraient tout à fait se prêter à ces parcours photos commentés. Ce qui permettrait de mettre en lien à la fois la parole des chercheurs en France et en Suède, mais aussi la parole habitante, dans deux cadres culturels différents. Et ce serait d'autant plus pertinent que la manière de penser les espaces publics à Malmö laisse, *a priori*, plus de place à l'appropriation par les individus qu'en France, comme l'illustre l'exemple de la promenade balnéaire de l'éco-quartier BoO1. Sur cette promenade balnéaire un enrochement a été mis en place, au sommet duquel on retrouve un espace dédié initialement à la promenade et à la pause. Petit à petit, avec le développement de pratiques de plage et de baignade sur cet espace, la municipalité a décidé de modifier la promenade, en mettant en place au centre de celle-ci, un accès à l'eau via des gradients en bois

[206] Cailly, 2004, Rougé, 2005, 2014, Dumont et Hellier, 2010, Dodier, 2012, 2013, Dumont, 2014 etc.

[207] Charmes, Veermersch, Launay vs Jacques Lévy dans la Vie des Idées notamment

qui remplacent l'enrochement sur une vingtaine de mètres, permettant à ces pratiques de plage de s'épanouir.



La promenade balnéaire du quartier Bo01 à Malmö, un espace approprié et utilisé comme une plage aux beaux jours…



…qui a vu son aménagement être modifié pour répondre à ces formes d'appropriation spécifique (ici les gradients créées pour accéder à la mer).

Cependant, une telle comparaison est un défi à la fois théorique et méthodologique, entre un contexte scientifique où le terme d'urbanité est peu interrogé et un univers culturel nécessitant une maîtrise de la langue d'échange pour établir le rapport enquêteur-enquêté.

Une recherche opérationnelle ?

Le caractère directement opérationnel de cette recherche n'a pas été mis en avant dans ce travail ; il visait surtout à produire une méthode originale pour aborder *le sentiment d'urbanité* et à confronter des catégories théoriques sur l'urbanité aux représentations urbaines habitantes. Néanmoins, une fois ce travail de catégorisation effectué, la question de savoir comment les individus se représentent la ville, en général, mais aussi dans leurs liens aux espaces de vie au quotidien, peut être investie d'un véritable aspect opérationnel au sens d'aménagement. A l'heure où les principes de densification régissent la plupart des projets urbains, des centres villes jusqu'au périurbain, la méthode et les résultats de ce travail permettraient de mettre en avant des paradoxes ou des non-dits dans la réception par ces populations de ces nouvelles normes urbaines dominantes. Si les différents résultats montrent ici la question de la densité du bâti comme une des caractéristiques partagées collectivement de l'urbain, ils rappellent également que la question de la mixité reste moins évidente pour les habitants pour caractériser cet urbain. Pourtant, cette question de la mixité, que l'urbanisme durable n'a pas inventée mais qu'il défend fortement, semble être perçue comme positive du point de vue des aménageurs et des urbanistes. Ce paradoxe pose aussi la question de l'acceptation de ces valeurs de l'urbanisme durable par les habitants. L'acceptation de ces normes, sur laquelle nous nous sommes peu attardés ici, mériterait d'être approfondie. Certains travaux, notamment sur le

processus de clubbisation[208], pose directement cette question et elle mérite d'être traitée en elle-même dans le cadre de la fabrique urbaine contemporaine.

Si Brenner et Schmidt (2015) insistent sur la nécessité de repenser une épistémologie de l'urbain, dans le cadre d'un urbain contemporain fragmenté, nous espérons par ce travail avoir participé à ce projet, autant d'un point de vue théorique que méthodologique.

[208] Voir notamment Charmes, 2011

Bibliographie

A

Abel Olivier, 2008, « Laïcité, identité, urbanité », In *Transversalité*s, 2008/4, n°108, pp.39-54

Abric, Jean-Claude, 1994, *Pratiques sociales et représentations*, Paris, Presses Universitaires de France, 256 p.

Abric Jean-Claude, dir°, 2003, *Méthodes d'étude des représentations sociales*, Toulouse, Éd° Eres, 295 p.

Amar George, 2004, *Mobilités urbaines : éloges de la diversité et devoir d'invention*, Paris, Éd° De l'Aube, Coll° Société et Territoire, Série Prospective du présent, 251 p.

Andreotti Libro, 2007, *Le grand jeu à venir, textes situationnistes sur la ville*, Éditions de la Villette, 240 p.

Anton Charis E., Lawrence Carmen, 2014, « Home is where the heart is: The effect of place of residence on place attachment and community participation », In *Journal of Environmental Psychology*, 40, pp.451-461

Ascher François, 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 346 p.

Ascher François, Beaucire Francis, 2000, « Tous en ville ou la ville partout ? », In *Le Monde des débats,* n°15, juin 2000, pp.22-24

Audas Nathalie, 2010, « La dimension affective du rapport au lieu des individus : techniques d'enquêtes comparées », In *Natures Sciences et Sociétés*, 18 (2), pp.195-201

Audas Nathalie, 2011, *La dynamique affective envers les lieux urbains : la place des temporalités individuelles et urbaines*, Université François Rabelais, Tours, Thèse en Aménagement de l'espace – Urbanisme, 505 p.

Augé Marc, 1992, *Non lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éd° du Seuil, 160 p.

Augros Joël, 2013, « Quand une collectivité territoriale s'interroge sur les salles de cinéma du XXIe siècle », In *Les salles de cinéma, Enjeux, défis et perspectives,* dir° Creton, Laurent et Kitsopanidou, Kira, Paris, Armand Colin, pp.72-83

Authier Jean-Yves, dir°, 2010, *Etat des lieux sur les trajectoires résidentielles*, Rapport PUCA, Avril 2010, 85 p.

Authier Jean-Yves, Bacqué Marie-Hélène, Guerin-Pace France, 2007, *Le quartier, enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, Éd° la Découverte, 304 p.

B

Ba Awa, Aubry Christine, 2011, « Diversité et durabilité de l'agriculture urbaine : une nécessaire adaptation des concepts », In *Norois*, 2011/4 (n°221), pp.11-24

Bacqué Marie-Hélène, Gauthier Mario, 2011, « Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expérience depuis « A ladder of citizen participation » de S.R. Arnstein », In *Participations*, 2011/1 (N°1), pp.36-66

Bacqué Marie-Hélène, Mechmache Mohamed, 2013, *Citoyenneté et pouvoir d'agir dans les quartiers populaires*, Rapport au ministre délégué à la ville, Les éditions du Cget, 147 p.

Bacqué Marie-Hélène, 2016, « Les quartiers populaires comme communautés : risques ou ressources ? », in, *La mixité sociale, et après ?*, Charmes Eric, Bacqué Marie-Hélène, dir°, Paris, PUF, La Vie des Idées.fr, pp.15-29

Bailleul Hélène, Bulot Thierry, dir°, 2015, *Urbanités et territoires numériques, approche interdisciplinaire*, Louvain-la-Neuve, éditions EME, 142 p.

Bailly Antoine, 2009, « Pour un développement rurbain durable », In *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 2009/2, avril, pp-231-238

Bairoch Paul, 1985, *De Jéricho à Mexico Villes et économie dans l'histoire*, Paris, Gallimard coll° Arcades, 714 p.

Banzo Mayté, 2009, *L'espace ouvert pour une nouvelle urbanité*, Dossier d'habilitation à diriger des recherches, volume 3, Bordeaux, 204 p.

Baudérot Arnaud, Bourillon Florence, 2009, *Urbanophobie, la détestation de la ville aux XIXe et XXe siècles*, Éd° Bière, 352 pp.

Bedard Mario, 2002, « Une typologie du haut-lieu ou la quadrature d'un géosymbole », In *Cahiers de géographie du Québec*, vol.46, n°127, avril 2002, pp.49-74

Benjamin Walter, 2009 (1972), *Paris capitale du XIXe siècle*, Paris, Allia, 63 p.

Bergel Pierre, Rivière Jean, 2016, « Eléments sur la Genèse de *La France Périphérique* », Introduction au dossier « Les chercheurs d'ESO et la France périphérique », In *ESO Travaux et documents*, n°41, octobre 2016, pp.7-14

Berman Marshall, 1988, *All that is solid melts into air, The experience of modernity*, New York, Penguin Books, 196 p.

Bernardo Fatima, Palma-Oliveira José Manuel, 2016, « Urban neighbourhoods and intergroup relations: the importance of place identity », In *Journal of Environmental Psychology*, 45 (2016), pp.239-251

Berque Augustin, 1993, *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 264 p.

Berque Augustin, 2000, *Logique du lieu et dépassement de la modernité*, Bruxelles, Ousia, 2 vol, 280 p. et 296 p.

Berry-Chikhaoui Isabelle, 2000, « Les notions de citadinité et d'urbanité dans l'analyse des villes du Monde arabe. Essai de clarification », In *Les Cahiers d'Eman*, n°18, pp.9-20

Beuscart Jean Samuel, Peerbaye Ashveen, 2003, « Urbanité(s) (avant-propos) », In *Terrains & travaux* 2003/2 (n°5), pp.3-6.

Bigando Eva, 2013, « De l'usage de la *photo elicitation interview* pour appréhender les paysages du quotidien : retour sur une méthodologie productrice d'une réflexivité habitante », In *Cybergeo : European Journal of Geography* [en ligne], Politique, Culture, Représentations, document 645

Bignante Elisa, 2010, « The use of photo-elicitation In field research », In *EchoGéo* [en ligne], 11/2010

Bigo Mathilde, 2015, *Les pratiques des femmes âgées sur les promenades balnéaires en Bretagne : processus de vieillissement et citadinité*, Université Rennes 2, Rennes, Thèse de Géographie, 397 p.

Billard Gérald, Brennetot Arnaud, 2013, « Broadacre City versus Fururama : deux visions contrastées de la ville dispersée dans l'Amérique des années 1930 », In *Cercle*, 30, 2013, pp.77-94

Bing Jean-Baptiste, 2013, « Expérience urbaine à l'Estadio Da Luz », In *Le Globe, revue genevoise de géographie*, « Portugual », n°153, pp.97-101

Blanc Maurice, Bidou-Zachariasen Catherine, 2010, « Paradoxes de la mixité sociale, éditorial », In *Espaces et Sociétés*, 2010/1, n°140-141, pp.7-20

Bleuzen Brigitte, 2007, « Territorialités eu religieux en urbanité populaire », In *Vie Sociale*, 2007/2, n°2, pp.133-147

Blotevogel Hans Heinrich, Heinritz Günther, Popp Herbert, 1986, « Regionalbewugtsein », In *Berichte zur deutschen Landeskunde*, 60, pp.103-114

Bochet Béatrice, Racine Jean-Bernard, 2002, « Connaître et penser la ville : des formes aux affects et aux émotions, explorer ce qu'il nous reste à trouver. Manifeste pour une géographie sensible autant que rigoureuse », In *Géocarrefour*, vol.77 n°2, 2002, pp.117-132

Bogac Ceren, 2009, « Place attachment In a foreign settlement », In *Journal of Environmental Psychology*, 29, 2009, pp.267-278

Bonaiuto Marino, Carrus Giuseppe, Martorella Helga, Bonnes Mirilia, 2002, « Local identity processes and environmental attitudes In land use changes: the case of natural protected areas », In *Journal of Economic Psychology*, 23, pp.631-653

Boncourt Thibaud, 2016, « La science internationale comme ressource. Genèse et développement comparés des associations européennes de sciences sociales », In *Revue française de sociologie*, 2016/3, Vol.57, pp.529-561

Bonvalet Catherine, 2005, « Logement et vie familiale », In *Informations sociales*, 2005/3, n°123, pp.56-65

Bonzon Thierry, 2016, « L'historien, la ville, la photographie », In *Histoire Urbaine*, 2016/2, n°46, pp.5-8

Borruey René, Hetzel Suzanne, Schneider Jean, Sturm Hendrick, 2008, *Marcher: connaître un espace périurbain*, Annuaire des recherches et expérimentation, PUCA, 2009, 151 p.

Bossé Anne, Devisme Laurent, Dumont Marc, 2007, « Actualités des mythologies pavillonnaires. Le périurbain comme quasi-personnage », In *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 102, pp.141-152

Boudreau Julie-Anne, 2010, « Reflections on urbanity as an object of study In critical epistemology », In *Critical Urban Studies, new directions*, dir° Davies Jonathan S., Imbroscio David L., Albany, State University of New-York Press, pp.55-73

Bourdieu Pierre, 1979, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Éd° de Minuit, 672 p.

Bourdieu Pierre, 1993, *La misère du monde*, Paris, Seuil, 948 p.

Bourdin Alain, 1987, « Urbanité et spécificité de la ville », In *Espaces et Sociétés*, 48-49, pp.240-255

Bourdin Alain, 2010, *L'urbanisme d'après-crise*, Paris, La Tour d'Aigues, éd° de l'Aube, 160 p.

Braudel Fernand, 1966, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 2 tomes, 587 p. et 627 p.

Breakwell Glynis M., 1992, « Processes of self-evaluation: efficacy and estrangement », In *Social psychology of identity and the self-concept*, Surrey University Press, 271 p.

Brenner Neil, 2014, *Implosions-explosions: towards a study of planetary urbanization*, Berlin, Joris Verlag, 573 p.

Brenner Neil, Schmid Christian, 2015, « Towards a new epistemology of the urban? », In *City*, vol.19, nos. 2-3, pp.151-182

Brès Antoine, 2006, « De la voierie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines », In *Flux*, 4/2006, n°66-67, pp.87-95

Brès Antoine, Beaucire Francis, Mariolle Béatrice, dir°, 2017, *Territoire Frugal : La France des campagnes à l'heure des métropoles*, Genève, Métis Presse, 251 p.

Breuil Jean-Yves, 2010, « Nîmes de la ville gauloise à la Nemausus romaine », In *Comment les Gaules devinrent romaines*, dir° Ouzoulias, Pierre, Tranoy Laurence, Paris, La Découverte, pp.125-141

Brunet Roger, 1992, « Entrée Urbanité », In *Les mots de la géographie dictionnaire critique*, dir° Brunet Roger, Ferras Robert, Thery Hervé, Paris, Reclus la documentation française, p. 452

Burgess Ernest W., Park Robert E., McKenzie Roderick D., 1925, *The City*, Chicago, University of Chicago Press, 250 p.

C

Cabantou Alain, dir°, 2004, *Mythologies urbaines : les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 294 p.

Caillaud Sabine, Fick Uwe, 2016, « Triangulation méthodologique. Ou comment penser son plan de recherche », In Lo Monaco G., Delouvée S., Rateau P., *Les représentations sociales*, Bruxelles, éditions De Boeck, 656 p.

Cailly Laurent, 2004, *Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation — Étude sur la constitution des identités spatiales individuelles au sein des classes moyennes salariées du secteur public hospitalier dans une ville intermédiaire : l'exemple de Tours*, Thèse de droit, d'économie et des sciences sociales, Université François-Rabelais, Tours, 459 p.

Cailly Laurent, 2007, « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », In *Annales de Géographie*, 2007/2, n°654, pp.169-187

Cardy Hélène, 2011, « Le discours identitaire dans les politiques de communication territoriale. La place des palmarès et de leur médiatisation », In *Mots. Les langages du politique*, vol.97, pp.59-74

Carpiano Richard M, 2009, « Come take a walk with me: The « Go-Along » interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being », In *Health and Place*, vol.15, pp.263-272

Carrier Adeline, 2010, « Le Kampuchea démocratique : l'illusion d'une revolution sans ville », In *Antiurbain, origines et conséquences de l'urbanophobie*, dir° Salomon-Cavin Joëlle, Marchand Bernard, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaire Romandes, pp.233-250

Castells Manuel, 1972, *La question urbaine*, Paris, Maspéro, 127 p.

Castells Manuel, 1972, *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Paris, Maspéro, 136 p.

Chadoin Olivier, 2004, *La ville des individus*, Paris, l'Harmattan, 160 p.

Chalas Yves, 2001, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, Coll° Ville, 206 p.

Chalas Yves, 2001, *Villes contemporaines*, Paris, Éd° Cercle d'art, 208 p.

Chamboredon Jean-Claude, Lemaire Madeleine, 1970, « Proximité spatiale et distance sociale : les grands ensembles et leur peuplement », In *Revue française de sociologie*, XI, 1, pp.3-33

Charmes Eric, 2006, *La rue, village ou décor*, Grâne, éditions Créaphis, 160 p.

Charmes Eric, 2007, « Carte Scolaire et « clubbisation » des petites communes périurbaines », In *Sociétés contemporaines*, 2007/3, n°67, pp.67-94

Charmes Eric, 2009, « Pour une approche critique de la mixité sociale. Redistribuer les populations ou les ressources ? », *La Vie des idées*, mis en ligne le 10 mars 2009, URL : http://www.laviedesidees.fr/Pour-une-approche-critique-de-la.html

Charmes Eric, 2011, *La ville émiettée : essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, PUF, 9 | 2011, 4 p.

Charmes Eric, Launay Lydie, Vermeersch Stéphanie, 2013, « Le périurbain, France du repli ? », *La Vie des idées*, 28 mai 2013, URL : http://www.laviedesidees.fr/Le-periurbain-France-du-repli.html

Charmes Eric, Bacqué Marie-Hélène, dir°, 2016, *La mixité sociale, et après ?*, Paris, PUF, La Vie des Idées.fr, 112 p.

Choay Françoise, 1993, « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », In *La ville Art et Architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, éd° du Centre Pompidou, pp.26-35

Choay Françoise, 2010, « Entrée Urbain », In *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, dir° Merlin Pierre, Choay Françoise, Paris, PUF, p.795

Choay Françoise, 2014, *Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Points, Coll° Essai, 464 p.

Chombart de Lauwe Paul-Henry, 1952, *Paris et l'agglomération parisienne* (2 tomes), Paris, PUF, 261 p. et 109 p.

Chombart de Lauwe Paul-Henry, 1965, *Des Hommes et des villes*, Paris, Payot, 249 p.

Chombart de Lauwe Paul-Henry, 1982, *La fin des villes. Mythe ou réalité*, Paris, Calman-Lévy, 246 p.

Cirillo Cinzia, Cornélis Eric, Hubert Jean-Paul, Toint Philippe, 2004, « Les enquêtes sur les comportements de mobilité, et après ? », In *Reflets et Perspectives de la vie économique*, 2004/4, (Tome XLIII), pp.111-121

Claval Paul, 2010, « Entrée Ville », In *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, dir° Merlin Pierre et Choay Françoise, Paris, PUF, 2010 (1988), pp.822-824

Clerval Anne, 2013, *Paris sans le peuple*, Paris, La Découverte, 256 p.

Cluet Marc, 2010, « L'urbanophobie en Allemagne », In *Antiurbain, origines et conséquences de l'urbanophobie*, dir° Salomon-Cavin Joëlle, Marchand Bernard, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaire Romandes, pp.47-78

Coignet Gildas, 2008, « Régénération urbaine ou dégénérescence de l'urbanité ? Le projet de nouveau centre-ville d'Al-Abdali à Amman, Jordanie », In *Annales de Géographie*, 2008/4, n°662, pp.42-61

Collos Jean-Pierre, Delomier Charlotte, 2012, « Usage et non-usage des objets communicants dans le cadre du maintien à domicile. La relation des personnes âgées avec les TIC », In *Gérontologie et Société*, 2012/2, Vol.35, n°141, pp.41-55

Corcuff Philippe, 1995, *Les nouvelles sociologies*, Paris, Nathan Université, 128 p.

Costes Laurence, 2010, « Le droit à la ville d'Henri Lefebvre : quel héritage politique et scientifique », In *Espaces et Sociétés*, 2010/1, n°140-141, pp.177-191

Crouzet-Pavan Elisabeth, 1998, *Venise : une invention de la ville (XIIIe-XVe siècle)*, Paris, Champ Vallon, 345 p.

Crouzet-Pavant Elisabeth, Lecuppre-Desjardins Elodie, 2012, « Les mots de l'identité : Les mots, le pouvoir et l'écrit en Europe aux derniers siècles du Moyen Age », In *Histoire Urbaine*, 2012/3, n°35, pp.5-12

D

Damon Julien, 2012, « Les classes moyennes, définitions et situations », In *Etudes*, 2012/5, (Tome 416), pp.605-616

Danic Isabelle, David Olivier, Depeau Sandrine, dir°, 2010, *Enfants et jeunes dans les espaces du quotidien*, Rennes, PUR, 280 p.

Daoulas Jean-François, « Sarajevo, histoire d'une ville évènement », In *Urbanisme*, n°389, Eté 2013, pp.59-62

Dardel Eric, 1952, *L'homme et la terre*, Paris, Colin, 200 p.

De Certeau Michel, 1990 (1980), *L'invention du quotidien 1.arts de faire*, Paris, Gallimard, Folio Essai, 347 p.

Degoutin Stéphane, 2006, *Prisonniers volontaires du rêve américain*, Paris, éd° de la Villette, 400 p.

De la Pradelle Michèle, 1995, *Les vendredis de Carpentras : faire son marché en Provence ou ailleurs*, Paris, Fayard, 374 p.

Delfante Charles, 1997, *Grande histoire de la ville, de la Mésopotamie aux Etats-Unis*, Paris, Armand Colin, 461 p.

Delon Michel, 1997, « Entrée ville et développement urbain », In *Dictionnaire européen des Lumières*, Delon Michel dir°, Paris, PUF, pp.1088-1091

De Nerval Gérard, 2005, *Les Chimères, La Bohême Galante, Petits châteaux de Bohême,* Paris, Gallimard coll° poésie, 400 p.

Depeau Sandrine, 2003, *L'enfant en ville : autonomie de déplacement et accessibilité environnementale*, Thèse de doctorat en psychologie sociale et environnementale, Paris 5, René Descartes, 587 p.

Depeau, Sandrine, 2008, « De la mobilité quotidienne des enfants au cadre résidentiel des parents : se déplacer autrement pour construire autrement ses rapports à l'espace. Le cas des pédibus à Rennes », In Rapport final Ramadier Thierry & coll., « De la mobilité quotidienne des enfants au cadre résidentiel des parents : se délacer autrement pour construire autrement ses rapports à l'espace » inclus dans le rapport final ATIP n°41799, chapitre 5, pp.139-166

Depeau Sandrine, Ramadier Thierry, 2011, *Se déplacer pour se situer. Places en jeu, enjeux de classes*. Rennes, PUR, 198 p.

Depeau Sandrine, Dumont Marc, Hellier Emmanuelle, Lecocq Thérèse, Lemoine Agnès & Buchot, Nathalie, 2014, « Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences "publiques" du déplacement dans les périphéries urbaines. Une analyse comparative dans les territoires de l'Ouest français », In Aubertel Patrice dir°, *Vivre en villes hors des villes. Synthèse du programme de recherche : La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des péri-urbains*, Éd° PUCA, [En ligne http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca]

Depeau Sandrine, Feildel Benoît, 2016, « Des ambiances produites In *situ* aux traces restituées : éléments d'analyse de cartographies d'ambiances en mouvement », In *Ambiances tomorrow*, Rémy Nicolas dir°, Tixier Nicolas, Proceedings of 3rd International Congress on Ambiances, September 2016, Volos, Greece, International Network Ambiances, University of Thessaly, vol.1, pp.147-152

Descartes René, 2010, *Œuvres philosophiques, Tome I, 1618-1637*, Paris, Éd° Garnier Frères, 841 p.

Dias Pierre, Ramadier Thierry, 2017, « Relations sociales et cartographie cognitive. Les points de référence comme noyau central des représentations spatiales », In *Cahiers Internationaux de psychologie sociale*, vol.4, n°116, pp.319-349

Di Méo Guy, 2002, « L'identité, une médiation essentielle du rapport espace/société », In *Géocarrefour*, n°77, pp.175-184

Di Méo, Guy, 2008, « Une géographie sociale entre représentations et action. Montagnes méditerranéennes et développement territorial », in *Institut de géographie alpine*, pp.13-21

Dodier Rodolphe, dir°, 2012, *Habiter les espaces périurbains*, Rennes, PUR, 220 p.

Dodier Rodolphe, 2013, « Modes d'habiter périurbains et intégration sociale et urbaine », *EspacesTemps.net*, 06.05.2013

Doise Willem, 1990, « Les représentations sociales », In *Traité de psychologie cognitive,* dir° Richard Jean-François, Ghiglione Rodolphe, Bonnet Claude, vol.3, Paris, Dunod, pp.113-174

Donzelot Jacques, 2004, *La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, péri-urbanisation*, Esprit, n°3-4

Dorrier-Apprill Elisabeth, dir°, 2001, *Vocabulaire de la ville. Notions et références*, Paris, éd° du Temps, pp.81-108

Dosse François, 2003, « Entrée Michel de Certeau », In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés,* dir° Lévy Jacques, Lussault Michel, Paris, Belin, pp.146-148

Dreyfus Jacques, 1976, *La ville disciplinaire*, Paris, Galilée, 224 p.

Dubois Michel, Gingras Yves, Rosental Claude, 2016, « Pratiques et rhétoriques de l'internationalisation des sciences », In *Revue française de sociologie*, 2016/3, vol.57, pp.407-415

Duby Georges, dir°, 1981, *Histoire de la France Urbaine : tome 3 – la ville classique*, volume dirigé par Le Roy-Ladurie Emmanuel, Paris, Seuil, 656 p.

Dumont Marc, Bossé Anne, 2006, « L'au-delà des villes contre l'entre-deux des villes. », In *EspacesTemps.net*, mis en ligne le 17.05.2006

Dumont Marc, Hellier Emmanuelle, dir°, 2010, *Les nouvelles périphéries urbaines*, PUR, Rennes, 220 p.

Dumont Marc, dir°, 2014, *Vivre en ville hors des villes*, Synthèse du programme de recherche PUCA « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains », 142 p.

Dupuy Gabriel, Benguigui Lucien Gilles, 2015, « Sciences urbaines : interdisciplinarités passive, naïve, transitive, offensive », In *Métropoles*, 16, mis en ligne le 15 juin 2015, URL : http://metropoles.revues.org/5107

Dureau Françoise, 1999, « Les mobilités à géométrie variable des habitants de Bogota », In *Espace, Populations, Sociétés*, vol.2, pp.329-344

E F

Edouard Jean-Charles, 2014, « L'action publique dans les petites villes françaises. Mimétisme ou innovation ? », In *Métropolitiques*, mis en ligne le 7 mars 2014. URL : http://www.metropolitiques.eu/L-actionpublique-dans-les-petites.html.

Elias Norbert, 1991, *La société des individus*, Paris, Fayard, 301 p.

Ellis Cliff, 2002, « The new-urbanism : critiques and rebuttals », In *Journal of Urban Design*, Vol 7, n°3, pp.261-291

Emelianoff Cyria, 2007, « La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe », In *L'information géographique*, 2007/3, vol.71, pp.48-61

Escalona Fabien, Vieira Mathieu, 2012, « Les idéopôles, laboratoires de la recomposition de l'électorat socialiste », In *note n°4*, Fondation Jean-Jaurès/Observatoire de la social-démocratie, mis en ligne le 6 février 2012

Evans James, Jones Phil, 2011, « Methodology, mobility and place », In *Applied Geography*, 31 (2011), pp.849-858

Feildel Benoît, 2010, *Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme*, Université François Rabelais, Tours, Thèse de géographie, aménagement de l'espace, urbanisme, 671 p.

Feldman Roberta M, 1990, « Settlement-identity, Psychological bonds with home places In a mobile society », In *Environment and behaviour*, vol.22, n°2, March 1990, pp.183-229.

Félonneau Marie-Line, 2004, « Love an loathing of the city : Urbanophilia and urbanophobia, topological identity and perceived incivilities », In *Journal of Environmental Psychology*, 24 (2004), pp.43-52

Félonneau Marie-Line, Lecigne André, 2007, « Désirabilité de l'environnement et représentation sociales de la ville idéale », In *Bulletin de Psychologie*, 2007/6, n°492

Félonneau Marie-Line, Lannegrand-Willems Lyda, Becker Maja, 2008, « Spatialisation identitaire chez les adolescents et les jeunes adultes : le cas du Pays Basque français », In *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 2008/4, n°80, pp.59-71

Fleury-Bahi Ghozlane, 1997, « Histoire, identité résidentielle et attachement au quartier actuel : étude sur les habitants de la ville de Paris », in *Psychologie Française*, 42 (2), pp.183-184

Florida Richard, 2004, *The rise of the creative class - Revisited*, New-York, Basic Book, 512 p.

Fournier Jean-Marc, 2008, « Le Capital Spatial : une forme de capital, un savoir être mobile socialement inégal. L'exemple de l'élite Argentine à Punta del Este », In *Espaces en transactions*, Rennes, PUR, 359 p.

Fraysse, Bernard, 2000, « La saisie des représentations pour comprendre la construction des identités », in *Revue des sciences de l'éducation*, Vol.26, n°3, pp.651-676

Fried Marc, 1963, « Grieving for a lost Home », In *The urban condition*, dir° Duhl, L. J, New York, Basic Books, pp.151-171

G

Garat Isabelle, Pottier Patrick, Guineberteau Thierry, Jousseaume Valérie, Madoré François, 2005, *Nantes, De la belle endormie au nouvel Eden de l'Ouest,* Paris, Economica

Gauthier Guy, 1977, *Villes imaginaires*, Paris, CEDIC, 180 p.

George Pierre, 1961, *Précis de Géographie urbaine*, Paris, PUF, 283 p.

Ghorra-Gobin Cynthia, 2001, *Les espaces publics à l'heure globale : réinventer le sens de la ville*, Paris, L'Harmattan, 226 p.

Ghorra-Gobin Cynthia, 2010, « La structure spatiale de la ville américaine, urbanophobie ou ambivalence ? », In *Antiurbain, origines et conséquences de l'urbanophobie*, dir° Salomon-Cavin Joëlle, Marchand Bernard, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaire Romandes, pp.79-92

Gingras Marie-Eve, Belleau Hélène, 2015, *Avantages et désavantages du sondage en ligne comme méthode de collecte de données : une revue de la littérature*, Working Paper, n°2015-02, Institut National de la Recherche Scientifique, Centre Urbanisation, Culture, Société Montréal, 21 p.

Gintrac Cécile, Giroud Matthieu, dir°, 2014, *Villes contestées, pour une géographie critique de l'urbain*, Paris, Les Prairies ordinaires, 416 p.

Giroud Matthieu, 2016, « Mixité, contrôle social et gentrification », In *La mixité sociale, et après ?*, dir° Charmes Eric, Bacqué Marie-Hélène, Paris, PUF, La Vie des Idées.fr, pp.49-64

Giui Claire, Wambergue Zoé, 2013, « "Voyage à Nantes" : l'art pour déployer l'urbanité ? », In *Géographie et cultures*, pp.141-144

Giuliani Maria-Vittoria, 2003, « Theory of attachment and place attachment», In *Psychological theories for environmental issues*, dir° Bonnes M., Lee T., Bonaiuto M., Aldershot, Ashgate, pp.137-170

Goffman Erving, 1991, *Les cadres de l'expérience*, Paris, Les éditions de Minuit, 573 p.

Gracq Julien, 1985, *La Forme d'une ville*, Paris, éd° José Corti, 213 p.

Grafmeyer Yves, Authier Jean-Yves, 2011, *Sociologie urbaine*, Paris, Armand Colin, 126 p.

Grosjean Michèle, Thibaud Jean-Paul, dir°, 2001, *L'espace urbain en méthode*, Marseille, éd° Parenthèses, 217 p.

Guerin-Pace France, 2006, « Sentiment d'appartenance et territoires identitaires », In *L'Espace Géographique*, 2006/4, tome 35, pp.298-308

Guerin-Pace France, 2007, « Le quartier entre appartenance et attachement : une échelle identitaire », In *Le quartier, enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, éd° la Découverte, pp.151-162

Guerin-Pace France, Saint-Julien Thérèse, Lau-Bignon Anita W, 2012, « Une analyse lexicale des titres et mots-clés de 1972 à 2010 », In *L'Espace Géographique*, 2012/1, Tome 41, pp.4-30

Guillou-Michel Elisabeth, 2004, *Les agriculteurs et leurs environnement : représentations sociales et pratiques dans un monde en mutation*, Thèse de doctorat en psychologie sociale et environnementale, Paris 5, René Descartes, 2 vol.442 p.

Guillou-Michel, Elisabeth, 2006, « Représentations sociales et pratiques sociales : l'exemple de l'engagement pro-environnemental en agriculture », in *Revue Européenne de psychologie appliquée*, 56 (2006), pp.157-165

Guilluy Cristophe, 2010, *Fractures Françaises*, Paris, François Bourin Editeur, 206 p.

Guilluy Christophe, 2014, *La France Périphérique*, Paris, Flammarion, 192 p.

Guimelli Christian, dir°, 1994, *Structures et transformations des représentations sociales*, Lausanne, Delachaux et Niestlé, 277 p.

Gumuchian, Hervé, 1991, *Représentations et aménagement du territoire*, Paris, Anthropos, 143 p.

Guy Catherine, 2010, « Le renouvellement urbain dans les communes périurbaines des agglomérations. Quels effets d'urbanité ? », In *Les nouvelles périphéries urbaines Formes, logiques et modèles de la villes contemporaines*, dir° Dumont Marc, Hellier Emmanuelle, Rennes, PUR, pp.87-98

Gwiazdinski Luc, dir°, 2003, *La ville 24 heures sur 24 : regards croisés sur la société en continu*, Paris, La Tour d'Aigues, éd° de l'Aube, 224 p.

H

Habermas Jürgen, 1988 (1962), *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, 324 p.

Halbwachs Maurice, 1997, *La mémoire collective*, Paris, Albin Michel, 304 p.

Hall Edward Twitchell, 1978, *La dimension cachée*, Paris, éditions du Seuil, 254 p.

Harvey David, 2009 (1973), *Social Justice and the City*, Athens, University of Georgia Press, 368 p.

Harvey David, 2006, *Spaces of Global Capitalism*, London, New-York, Verso, 154 p.

Hervouet Vincent, 2005, *La périurbanisation dans la métropole nantaise. De nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité*, Thèse de doctorat en Géographie, Nantes, 545 p.

Hervouet Vincent, 2007, « La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité de modèles de déplacements. L'exemple de la métropole nantaise », In *Norois*, dossier « Vivre les espaces périurbains », 205, 2007/4, pp.37-52

I J K

Imbert Christophe, Deschamp Guilhem, Lelièvre Eva, Bonvallet Catherine, 2014, « Vivre dans deux logements : surtout avant et après la vie active », In INED, *Populations et Sociétés,* n°507, 4 p.

Imbert Christophe, Dubucs Hadrien, Dureau Françoise, Giroud Matthieu, dir°, 2014, *D'une métropole à l'autre, pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, Paris, Armand Colin/Recherche, 496 p.

Jacobs Jane, 2012 (1961), *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Paris, Éd° Parenthèses, coll° Eupalinos, 411 p.

Jaggi Yvette, 2010, « Jean-Jacques Rousseau. La ville non aimée, la cité idéalisée », In *Antiurbain, origines et conséquences de l'urbanophobie*, dir° Salomon-Cavin Joëlle, Marchand Bernard, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaire Romandes, pp.29-46

Jodelet Denise, Milgram, Stanley, 1976, « Psychological maps of Paris », in Proshansky Harold, Ittelson William H., Rivlin Leanne, Environmental psychology : people and their physical settings, New-York, Holt, Rinehart & Winston, pp.104-124

Joseph Isaac, 1984, *Le passant considérable - essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens, 146 p.

Joseph Isaac, 1984, « Urbanité et ethnicité », In *Terrain, Anthropologie et sciences humaines*, 3/1984, p.20-31

Kaufmann Vincent, Widmer Eric D., 2005, « L'acquisition de la motilité au sein des familles, Etat de la question et hypothèses de recherche », In *Espaces et Sociétés*, vol.1-2, n°120-121, pp.199-217

Kaufmann Vincent, Ravalet Emmanuel, Dupuit Elodie, dir°, 2015, *Motilité et mobilité, mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil Éd°, 256 p.

Keerle, Régis, 2006, « Représentations sociales, idéologie et géographie sociale. Pour une redéfinition des règles du jeu du discours géographique », in *ESO Travaux et Documents*, n°25, Décembre 2006, pp.19-27

Kracauer Siegfried, 2013 (1964), *Rues de Berlin et d'ailleurs*, Paris, Les Belles Lettres, 215 p.

Krupat Edward, 1983, « A place for place identity », In *Journal of Environmental Psychology*, 1983/3, pp.343-344

L

Laffont George-Henry, 2010, « Rétro… polis Blade Runner et le cinéma de science-fiction comme révélateurs du caractère mythologique et archétypal de l'urbanophobie », In *Antiurbain, origines et conséquences de l'urbanophobie*, dir° Salomon-Cavin Joëlle, Marchand Bernard, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaire Romandes, pp.93-110

Lalli Marco, 1992, « Urban-related identity: theory, measurement, and empirical findings », In *Journal of Environmental Psychology*, n°12, pp.285-303

Lanéelle Xavière, 2004, « Va et vient. », In *EspacesTemps*, Works, mis en ligne le 07.04.2004, URL : http://www.espacestemps.net/en/articles/va-et-vient-en/

Latham Alan, 2003, « Research, performance, and doing human geography: some reflections on the diary-photograph, diary-interview method », In *Environment and Planning A*, vol.35, pp.1993-2017

Lavedan Pierre, 1959, *Histoire de l'Urbanisme*, Paris, Éd° Laurens, 504 p.

Le Caro Yvon, 2010, « L'espace agricole dernière frontière de l'urbanité ? Une approche par les pratiques habitantes à Rennes (Bretagne) », In *Les nouvelles périphéries urbaines. Formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, dir° Dumont Marc, Hellier Emmanuelle, Rennes, PUR, pp.117-133

Le Corbusier, 1971, *La charte d'Athènes*, Paris, éd° du Seuil, 185 p.

Le Breton Eric, 2005, *Bouger pour s'en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 256 p.

Lefebvre Henri, 1970, *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 255 p.

Lefebvre Henri, 1970, *Du rural à l'urbain*, Paris, éd° Anthropos, 288 p.

Lefebvre Henri, 1972, *La pensée marxiste et la ville*, Paris, Casterman, 160 p.

Le Goff Jacques, 1997, *Pour l'amour des villes : entretiens avec Jacques Lebrun*, Paris, Textuel, 160 p.

Le Goff Tanguy, 2011, « Peurs et victimisations des personnes âgées. Au-delà des discours, quelle réalité chiffrée ? », In *Gérontologie et Société*, 2011/1, vol.34, n°136, pp.175-188

Lelièvre Eva, Robette Nicolas, 2010, « Les trajectoires spatiales d'activités des couples », In *Temporalités*, en ligne depuis le 1er juillet 2010, URL : http://journals.openedition.org/temporalites/1182 ; DOI : 10.4000/temporalites.1182

Lévy Albert, 2005, « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », In *Espaces et société*, 2005/3, n°122, pp.25-48

Lévy Jacques, 1993, « Espace intime, espace légitime ? Paris, l'urbain, l'urbanité », In *Politix*, 21, pp.52-64

Lévy Jacques, 1997, « La mesure de l'urbanité », In *Urbanisme*, n°296, pp.58-61

Lévy Jacques, 2003, « Entrée Urbain (modèle) », In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, dir° Lévy Jacques, Lussault Michel, Paris, Belin, pp.952-957

Lévy Jacques, 2003, « Entrée capital spatial », In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, dir° Lévy Jacques, Lussault Michel, Paris, Belin, pp.124-126

Lévy Jacques, 2007, « Regarder, voir, Un discours informé par la cartographie », In *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°102, 0180-930-X, pp.131-140

Lévy Jacques, dir°, 2008, *Echelle de l'habiter*, Paris, PUCA, 366 p.

Lévy Jacques, 2013, « Liens faibles, choix forts : les urbains et l'urbanité », In *La Vie des idées*, En ligne depuis le 29 mai 2013, ISSN : 2105-3030 ; URL : http://www.laviedesidees.fr/Liens-faibles-choix-forts-les.html

Lévy Jacques, 2013, « Urbanisation and the public space : three stages », In *Globalization of urbanity*, dir° Acebillo Joseph, Lévy Jacques, Schmid Christian, Éd° Actar, pp.107-111

Lewicka Maria, 2010, « What makes neighborhood different from home and city ? Effects of place scale on place attachment », In *Journal of Environmental Psychology*, 30 (2010), pp.35-51

Lheureux, Florent, Lo Monaco, Grégory, 2011, "Hiérarchie intra-noyau et négociabilité des éléments centraux d'une representation sociale", in *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 2011/3, n°91, pp.213-230

Londner Claudie, 1991, « Urbanisme et urbanite », In *Hommes et Migrations*, numéro special « La ville en mouvement », 1147, pp.27-30

Lord Sebastien, Joerin Florent, Thériault Marius, 2009, "Evolution des pratiques de mobilité dans la vieillesse : un suivi longitudinal auprès d'un groupe de banlieusards âgés", In CyberGéo : European Journal of Geography [online], Systems, Modelling, Géostatistics, document 444

Lussault Michel, 2003, « Entrée Urbanité », In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, dir° Lévy Jacques, Lussault Michel, Paris, Belin, pp.966-967

Lussault Michel, 2003, « Entrée Citadinité », In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, dir° Lévy Jacques, Lussault Michel, Paris, Belin, pp.159-161

Lussault Michel, 1996, « La citadinité : pour une approche problématique», In *La Citadinité en question* – Fascicule n°29 *Urbama* – MSH Tours, pp.33-49

Lynch Kevin, 1998 (1961), *L'image de la cité*, Paris, Dunod, coll° Aspects de l'urbanisme, 232 p.

M

Mahieu Vincent, 2016, « Décrire une ville pour affirmer une identité », In *Cahiers « Mondes anciens »*, 8/16, URL : http://mondesanciens.revues.org/1644

Manola Théa, 2010, « Rapports multisensoriels des habitants à leurs territoires de vie. Retours critiques sur une démarche méthodologique », In *Norois*, 1 (227), pp.25-42

Manola Thea, 2013, « La sensorialité, dimension cachée de la ville durable », In *Métropolitiques*, mis en ligne le 20 septembre 2013, 6 p.

Marchal Hervé, Stébé Jean-Marc, 2015, « La multiplication des centralités à l'heure de la périurbanisation », In *L'année sociologique*, 2015/1, Vol.75, pp.247-272

Marchand Bernard, 1999, *« Nationalsozialismus und Grossstadtfeindschaft »*, In *Die Alte Stadt*, 1, pp.39-50

Marchand Bernard, 2009, *Les ennemis de Paris : la haine de la grande ville des Lumières à nos jours*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 387 p.

Marchand Dorothée, 2005, « Le centre-ville est-il le noyau central de la représentation sociale de la ville ? », In *Les cahiers internationaux de psychologie sociale*, 2005/2, n°66, pp.55-64

Marchand Dorothée, Weiss Karine, 2006, « La crise de l'identité urbaine : stéréotypes spatiaux et mise au ban de la ville », In *Psychologie sociale de l'environnement*, dir° Marchand Karine, Weiss Karine, Rennes, PUR, pp.23-33

Marchand Dorothée, Depeau Sandrine, Weiss Karine, 2014, *L'individu au risque de l'environnement : regards croisés de la psychologie environnementale*, Paris, In Press, 300 p.

Marius-Gnanou Kamala, Moriconi-Ebrard François, 2007, « Dynamiques d'urbanisation : des megacities aux villages urbains », In *Urbanisme*, pp.47-50

Martouzet Denis, dir°, 2014, *Ville aimable*, Tours, Presse Universitaire François Rabelais, coll° « Villes et territoires », 384 p.

Masboungi Ariella, 2013, *(Ré)Aménager les rez-de-chaussée de la ville*, Paris, Edition le Moniteur, Coll° projet urbain, 144 p.

Masson Philippe, Cartier Marie, Le Saout Rémy, Retière Jean-Noël, Suteau Marc, 2013, *Sociologie de Nantes*, Paris, La Découverte, 128 p.

Mathieu Nicole, 2017, *Les relations villes/campagne. Histoire d'une question politique et scientifique*, Paris, L'Harmattan, 240 p.

Mead George Herbert, 1963, *L'esprit, le soi, la société*, Paris, Presses Universitaires de France, 332 p.

Ménard Hélène, 2000, « L'insécurité de la Rome impériale : entre réalité et imaginaire », In *Histoire Urbaine*, n°2, 2000/2, pp.59-71.

Menerault Philippe, Barré Alain, 2001, *Gares et quartiers de gares : signes et marges. Analyses à partir de l'exemple lillois, complétés par des éclairages nationaux (Rennes) et internationaux (Italie, Japon, Pays-Bas)*, Actes du séminaire international du 22 mars 1999 (Villeneuve d'Ascq), INRETS– TRACES/Université de Lille 1, UFR Géographie, 280 p. URL :https://www.ifsttar.fr/fileadmin/user_upload/éd°/inrets/Actes/Actes_INRETS_A77.pdf

Merrifield Andy, 2014, *The new urban question*, London, Pluto Press, 138 p.

Micoud André, 1991, *Des hauts-lieux : la construction sociale de l'exemplarité*, Paris, CNRS, 136 p.

Middleton Jennie, 2010, « Sense and the city : exploring the embodied geographies of urban walking », In *Social and Cultural Geography*, 11:6, DOI: 10.1080/14649365.20.10.497913, pp.575-596,

Milza Pierre, Berstein Serge, 1980, *Le fascisme italien (1919-1945)*, Paris, Éd° du Seuil, Coll°s Points Histoire, 448 p.

Milza Pierre, 1987, *Fascisme Français, passé présent*, Paris, Flammarion, 465 p.

MIT (équipe), 2005, *Tourismes 2 Moments de lieux*, Paris, Belin, coll° Mappemonde, 352 p.

Moliner, Pascal, 1992, « Représentations sociales : schèmes conditionnels et schèmes normatifs », in *Bulletin de psychologie*, XLV (405), pp.325-329

Monnet Jérôme, 1999, *Ville et pouvoir en Amérique : les formes de l'autorité*, Paris, L'Harmattan, 192 p.

Moretti Jean-Charles, 1999, « Les théâtres et les amphithéâtres Antiques », In *ICOMOS.org*, Conseil International des Monuments et des Sites

Moriconi-Ebrard François, 2000, *De Babylone à Tokyo, les grandes agglomérations dans le monde*, Paris, éd° Géophrys, 344 p.

Moscovici, Serge, 1976, *La psychanalyse, son image et son public*, Paris, PUF, 504 p.

Moscovici Serge, dir°, 1992, *Psychologie sociale*, Paris, PUF, 596 p.

Moscovivi Serge, Buschini Fabrice, dir°, 2003, *Les méthodes des sciences humaines*, Paris, PUF, 472 p.

Moser Gabriel, 1992, *Les stress urbains*, Paris, Armand Colin, 192 p.

Moser Gabriel, Weiss Karine, dir°, 2003, *Espaces de vie, aspects de la relation homme-environnement*, Paris, Armand Colin, 400 p.

Mumford Lewis, 1971, *Le déclin des villes ou la recherche d'un nouvel urbanisme*, Paris, Éd° France-Empire, 334 p.

Mumford Lewis, 2011 (1961), *La cité à travers l'histoire*, Paris, Éd° du Seuil, Coll° Esprit, 926 p.

Musset Alain, 2005, *De New-York à Coruscant Essai de géofiction*, Paris, PUF, 189 p.

N O

Nahrath Stéphane, Stock Mathis, 2012, « Urbanité et tourisme : une relation à repenser », In *Espaces et Sociétés*, 2012/3, n°151, pp.7-14

Nordström Maria, Sandberg Anders, Stahle Alexander, 2012, *Le manuel des Sociotopes*, traduction de l'ouvrage « *Sociotophandboken* », Lorient, Syndicat Mixte du Pays de Lorient

Olivera Martin, 2015, « Insupportables pollueurs ou recycleurs de génie ? Quelques réflexions sur les Roms et les paradoxes de l'urbanité libérale », In *Ethnologie française*, 2015/3, n°153, pp.499-509

Ollivro Jean, 2000, *L'homme à toutes vitesses*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 183 p.

Orfeuil Jean-Pierre, 2002, « Mobilité et inégalité dans l'aptitude à la pratique des territoires », In *Informations Sociales*, n°104

Orfeuil Jean-Pierre, Ripoll Fabrice, 2015, *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*, Gallion, éditions Infolio, 211 p.

Ortar Nathalie, 1998, *Maisons, raisons, passions. La résidence secondaire à Chavannes-sur-Suran (Ain) et St Martin d'Entraunes (Alpes Maritime)*, Thèse de doctorat en Sciences de l'Homme et Société, Université Paris X Nanterre, 489 p.

Ortar Nathalie, 2015, *La vie en deux. Familles françaises et britanniques face à la mobilité géographique professionnelle*, Paris, éditions Pétra, coll. « Europes : terrains et sociétés », 374 p.

P

Paquot Thierry, 1994, *Vive la ville !*, Paris, Arléa, Corlet, coll° Panoramiques, 287 p.

Paquot Thierry, 2004, « Théologie chrétienne et urbanisation », In *Les Annales de la recherche urbaine*, n°96, octobre 2004, pp.7-16

Paquot Thierry, 2006, *Des corps urbains, Sensibilités entre béton et bitume*, Paris, Autrement, 136 p.

Paquot Thierry, 2009, « Redécouvrir Henri Lefebvre », In *Rue Descartes*, 2009/1, n°63, pp.8-16

Paquot Thierry, 2010, « Le jeu de cartes des situationnistes », CFC, n°204, juin 2010, pp.51-56

Park Robert E, 2009, « La ville », In *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, dir° Grafmeyer Yves, Joseph Isaac, Éd° Flammarion, 377 p.

Petiteau Jean-Yves, 2013, *Nantes, récit d'une traversée*, Paris, Dominique Carré éditeur Perec, George, 1974, *Espèces d'espaces*, Paris, éditions Galilé, 200 p.

Pinçon Michel, Pinçon-Charlot Monique, 2007, *Les ghettos du ghota, comment la bourgeoisie défend ses espaces*, Paris, Seuil, 294 p.

Pons Alain, 1963, *L'encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paris, J'ai Lu, 567 p.

Pouzoulet Catherine, 2003, « Visions de New-York : de la destruction du World Trade Center à la recherche d'une nouvelle urbanité », In *Hérodote*, 2003/2, n°109, pp.97-114

Proshansky Harold M, 1978, « The City and Self-Identity », In *Environment and Behaviour*, vol 10, issue 2, URL : https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0013916578102002#

Proshansky Harold M, Fabian Abbe K, Kaminoff R, 1983, « Place-identity : physical world socialization of the self », In *Journal of Environmental Psychology*, 1983 (3), pp.57-83

Pumain Denise, Kleinschmager Richard, Paquot Thierry, dir°, 2006, « Entrée rue », In *Dictionnaire la ville, l'urbain*, Paris, Economica, Anthropos, 320 p.

R

Ramadier, Thierry, 1997, *Construction cognitive des images de la ville : évolution de la représentation cognitive de Paris auprès d'étudiants étrangers*, Thèse de doctorat de Psychologie Environnementale, Université Paris V

Ramadier Thierry, 2009, « Capital culturel, lisibilité sociale de l'espace urbain et mobilité quotidienne », In *Les mondes de la mobilité*, dir° Dureau Françoise, Hily Marie-Antoinette, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp.137-160

Ramadier Thierry, Depeau Sandrine, 2010, « Approche méthodologique (JRS) et développementale de la représentation de l'espace urbain quotidien de l'enfant », In Danic Isabelle, David Olivier et Depeau Sandrine (dir°), *Les enfants et les jeunes dans les espaces quotidiens*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp.61-74

Ramadier Thierry, Dias Pierre, 2015, « Social trajectory and socio-spatial representation of urban space : The relation between social and cognitive structure », *In Journal of Environmental Psychology* 41, pp.135-144

Raymond Christopher M, Brown Gregory, Weber Delene, 2010, « The measurement of place attachment: Personnal, community, and environmental connection », In *Journal of environmental psychology*, 30 (2010), pp.422-434

Rémy Jean, 1995, *Georg Simmel, ville et modernité*, Paris, L'Harmattan, 175 p.

Rétif de la Bretonne Nicolas, 1986, *Les nuits de Paris*, Paris, Gallimard, Folio Classique, 416 p.

Rieucau Jean, Lageiste Jérôme, dir°, 2009, *La plage un territoire atypique*, Géographie et culture, n°67, Paris, L'Harmattan, 143 p.

Rieucau Jean, 2013, « La promenade publique géosymbole de l'urbanité espagnole. La Rambla Nova de Tarragone », In *EchoGéo*, 22/2012, mis en ligne le 30 janvier 2013 URL : http://journals.openedition.org/echogeo/13252, 18 p.

Rifkin, Jeremy, 2000, *L'âge de l'accès : la révolution de la nouvelle économie*, Paris, éditions La Découverte, 406 p.

Ripoll Fabrice, Veschambre Vincent, 2005, « Sur la dimension spatiale des inégalités. Contribution aux débats sur la « mobilité » et le « capital spatial » », In *Rural – Urbain. Nouveaux liens, nouvelles frontières*, dir°Arlaud Samuel, Jean Yves, Royoux Dominique, dir°, Rennes, PUR, pp.467-483

Ripoll Fabrice, Rivière Jean, 2007, « La ville dense comme seul espace légitime ? Analyse critique d'un discours dominant sur le vote et l'urbain », In *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°102, 0180-930-X, pp.121-130

Ripoll Fabrice, Tissot Sylvie, 2010, « La dimension spatiale des ressources sociales », In *Regards Sociologiques*, 2010, n°40, pp.5-7

Rivière Jean, Batardy Christophe, 2017, « Nantes, un bastion socialiste partagé entre les votes Macron et Mélenchon », In *Métropolitiques*, mis en ligne le 28/04/2017, 13 p.

Rochefort Renée, 1961, *Le travail en Sicile, étude de Géographie Sociale*, Paris, PUF, 363 p.

Rougé Lionel, 2005, *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain. Les « captifs » du périurbain ?*, Thèse de doctorat de Géographie et Aménagement du territoire, Université de Toulouse II, 381 p.

Rougé Lionel, 2014, « Les ressources de l'espace périurbain dans la reconfiguration des modes de vie à la retraité : l'exemple de l'Ouest francilien », In *Norois,* 2014/3, n°232, pp.53-66

Rousseau Jean-Jacques, 2009 (1762), *Emile ou de l'éducation*, Paris, Flammarion, 841 p.

S

Saint-Augustin, 2000, *La cité de Dieu*, Paris, Gallimard, La Pléiade, 1344 p.

Salomon Cavin Joëlle, 2007, « La ville mal aimée en Suisse, origine et évolution », Texte présenté lors du colloque « Ville mal aimée, ville à aimer » à Cerisy-la-Salle du 5 au 12 juin 2007

Salomon Cavin Joëlle, Marchand Bernard, dir°, 2010, *Antiurbain Origines et conséquences de l'urbanophobie*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaire Romandes, 330 p.

Sanchez Pedro, 2004, « La forme privative du fait de l'urbanité : Emprise sécuritaire et homogénéisation socio-spatiale à Caracas », In *L'Espace géographique*, 2004/2, tome 33, pp.114-130

Sansot Pierre, 1984, *Poétique de la ville*, Paris, Méridiens Klincksieck, 422 p.

Sarbin Theodore R., 1983, « Place identity as a component of self: an addendum », In *Journal of Environmental Psychology*, 1983/3, pp.337-342

Sauget Stéphanie, 2014, « Les gares : matrices de l'imaginaire parisien du XIXe siècle », In *Métropolitiques*, mis en ligne le 14 mai 2014. URL : http://www.metropolitiques.eu/Les-gares-matrices-de-l-imaginaire.html.

Sauget Stéphanie, 2009, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares au XIXe siècle*, Paris, Tallandier, 299 p.

Séchet Raymonde, Veschambre Vincent, 2006, *Penser et faire la géographie sociale : contributions à une épistémologie de la géographie sociale*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 397 p.

Segaud Marion, dir°, 2000, *Le propre de la ville : pratiques et symboles*, La Garenne-Colombes, Éd° de l'Espace Européen, 268 p.

Sencébé Yannick, 2013, « La périurbanité : entres conditions sociales et genres de vie », In *Les Cahiers*, « Habiter dans le périurbain », n°16, février 2013, pp.31-34

Servais Olivier, 2014, « Vers une identité wallone 2.0 ? Urbanité, mobilité, et relocalisation », In *Outre-Terre*, 2014/3, n°40, pp.166-188

Simmel Georg, 2013 (1913), *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, suivi de *Sociologie des Sens*, Paris, Payot, 112 p.

Sitte Camillo, 1996, *L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris, Éd° du Seuil, coll° Points Essais, 256 p.

Stadnicki Roman, Touber Julie, 2008, « Le Grand Sanaa multipolarité et nouvelles formes d'urbanité dans la capitale du Yémen Greater Sana'a », In *Annales de Géographie*, 2008/1, n°659, pp.32-53.

Stebe Jean-Marc, Marchal Hervé, dir°, 2009, *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 816 p.

Stebe Jean-Marc, Marchal Hervé, 2010, « Appréhender, penser et définir la ville », In *Sociologie Urbaine*, Coll° « Que sais-je ? », Paris, PUF, pp.3-16

Sternhell Zeev, 2013, *Ni droite ni gauche – l'idéologie fasciste en France*, Paris, Gallimard, Coll° Folio Histoire, 1088 p.

Stock Mathis, 2001, *Mobilités géographiques et pratiques des lieux : étude théorico-empirique à travers deux lieux touristiques anciennement constitués : Brighton & Hove (Royaume-Uni) et Garmisch-Partenkirchen (Allemagne)*, Thèse de Doctorat en Géographie, Paris, 663 p.

Stock Mathis, 2006, « Pratiques des lieux, modes d'habiter, régimes d'habiter : pour une analyse trialogique », In *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, 115-118, pp.213-230

T

Tajfel Henri, 1982, *Social identity and intergroup relations*, Cambridge, Cambridge University Press, 546 p.

Thibaud Jean-Paul, 2001, « La méthode des parcours commentés », In *L'espace urbain en méthode*, Grosjean, Michèle et Thibaud, Jean-Paul, Paris, Éd° Parenthèses, pp.79-99

Thibaud Jean-Paul, Thomas Rachel, 2004, « L'ambiance comme une expression de la vie urbaine », In *Cosmopolitiques*, numéro « Aimons la ville », n°7, pp.102-113.

Thibaud Jean-Paul, 2015, *En quête d'ambiances : éprouver la ville en passant*, Genève, MétisPresses, 328 p.

Thomas Rachel, dir°, 2010, *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris, Éd° des Archives contemporaines, 196 p.

Tissot Sylvie, 2007, *L'Etat et les quartiers. Génèse d'une catégorie de l'action publique*, Paris, Seuil, 300 p.

Tissot Sylvie, 2011, *De bons voisins. Enquête dans un quartier de la bourgeoisie progressiste*, Paris, Raisons d'Agir, 320 p.

Tratnjek Benedikt, 2005, « Les militaires face au milieu urbain, étude comparative », mémoire de DEA, Université Paris-Sorbonne, 98 p.

Tonnelat Stéphane, 2016, « Espace public, urbanité et démocratie », In *La Vie des Idées*, mis en ligne le 30 mars 2016, URL : https://laviedesidees.fr/Espace-public-urbanite-et-democratie.html

Torgue Henry, 2012, *Le sonore, l'imaginaire et la ville : De la fabrique artistique aux ambiances urbaines*, Paris, L'Harmattan, 277 p.

Tuan Yi, 1980, « Rootedness versus sense of place », In *Landscape*, 24, pp.3-7

Turner Frederick Jackson, 1935, *The frontier In american history*, New-York, Henry Holt and company, 375 p.

Twigger-Ross Clare L, Uzell David L, 1996, « Place and identity processes », In J*ournal of environmental psychology* (1996), 16, pp.205-220

V W

Valegeas François, 2014, *Concevoir et habiter un quartier dit durable : injonvtions écologiques et dynamiques collectives à Beauregard (Rennes) et les Brichères (Auxerre)* », Thèse de doctorat en Sciences de l'Homme et Société / Architecture, aménagement de l'espace, Laboratoire Ville Mobilité Transport et Lab'Urba, Université Paris Est, 490 p.

Vermeersch Stéphanie, 2011, « Bien vivre au-delà du « périph » : les compromis des classes moyennes », In *Sociétés contemporaines*, 2011/3, n°83, pp.131-154

Viard Jean, 1994, *La société d'archipel ou les territoires du village global*, Paris, Éd° de l'Aube, 117 p.

Vergès Pierre, 1992, « L'évocation de l'argent : une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation », In *Bulletin de Psychologie*, XLV, 405, pp.203-209.

Vergès, Pierre, Tyszka, Tadeusz, Vergès, Pierrette, 1994, « Noyau central, saillance et propriétés strcuturales », in *Papers on Social Representations*, Vol. 3 (1), pp.3-12

Wallez Paul, Aubré Loïc, 2005, « L'expérience de la rue chez les jeunes comme forme extrême d'urbanité », In *Espaces et sociétés*, 2005/2, n°120-121, pp.241-257

Weichart Peter, 1990, *Raumbezogene Identität. Bausteine zu einer Theorie räumlich-sozialer Kognition und Identifikation*, Stuttgart, Steiner, 118 p.

Winstanley Ann, Thorns David C, Perkins Harvey C, 2003, « Nostalgia, community and new housing developments : a critique of New Urbanism incorporating a New Zeland perspective », In *Urban Policy and Research*, Vol 21, Issue 2, pp.175-189

Wirth Louis, 1938, « Le phénomène urbain comme mode de vie », In *The American Journal of Sociology*, vol.XLIV, July 1938, N°1, Chicago, pp.1-24

Woloszyn Philippe, Albisser Eric, Depeau Sandrine, Leduc Thomas, Luckel Frédéric, Piombini Arnaud, 2011, « Pirve Ambioflux. Caractérisation interdisciplinaire et intersectorielle des attracteurs paysagers des ambiances piétonnes du quartier de Hautepierre à Strasbourg », In *ESO, Travaux et documents*, Université de Rennes, 31, pp.7-17

Table des matières

Sommaire 6

Introduction Générale 11

PARTIE I – L'URBANITE, UN CONCEPT RELATIF 23

Chapitre 1 – Une relativité historique et idéologique 25

I. Penser la relativité de l'urbanité dans le temps long 26

1. Un « moment de lieu » de l'urbanité 26

i. Des lieux de l'urbanité 26

ii. Penser la relation entre l'espace urbain, les valeurs sociales et un contexte historique : le moment de lieu 28

iii. Urbanophilie et urbanophobie : deux concepts pour penser les représentations urbaines individuelles et collectives 30

2. Vers une histoire de l'urbanité 32

i. L'historicité au cœur d'une urbanité a priori 32

ii. Une relativité temporelle fondamentale pour envisager un rapport affectif à la ville 34

II. Un héritage urbanophile structurant dans la pensée urbaine occidentale 35

1. L'héritage des Anciens et des Modernes 36

i. Une urbanité indissociable de la naissance de la civilisation : « la ville positive » antique 36

ii. La Renaissance : renouveau d'une urbanité « classique » 41

iii. Les Lumières et la ville 45

2. Urbanophilies contemporaines 47

i. Une urbanité du progrès et ses critiques : vers la ville contemporaine 47

ii. La ville du modernisme : utopie urbanophile 48

iii. Le situationnisme, ou la ville en jeu 50

III. Des remises en cause urbanophobes 53

1. Urbanophobies réactionnaires et progressistes 54

i. Une urbanité médiévale en question 54

ii. La ville au prisme du Romantisme : une urbanophobie réactionnaire 58

iii. « Du passé faisons table rase » : Le marxisme et la ville, un discours ambigu. 61

2. Urbanophobies contemporaines 64
i. L'urbanophobie de la Terre et des Morts, du fascisme et du national-socialisme : une urbanophobie de l'impureté 64
ii. L'urbanophobie américaine 68
iii. L'urbanisme durable : le paradoxe d'une ville verte et dense 70

Chapitre 2 – Relativité épistémologique 75
I. Généalogie critique : l'urbanité un concept récent 76
1. Un concept récent devenu banal 76
i. Un concept discuté 76
ii. Emergence du terme urbanité dans le champ des sciences sociales 77
iii. La « redécouverte » de la rue 79
iv. L'émergence du terme urbanité dans le champ opérationnel 80
v. Vers une « banalisation » du terme dans la littérature scientifique 81
2. Un renouveau théorique du concept d'urbanité 85
i. Redonner du sens à l'urbanité 85
ii. S'inscrire dans une géographie critique et sociale de l'urbanité 87
iii. Pour une (nécessaire) approche interdisciplinaire de l'urbanité 90
II. Urbain, urbanité, citadinité 92
1. L'urbanité, un concept en débat 92
i. De l'altérité à la dimension individuelle de la ville : urbanité et citadinité 92
ii. Appréhender l'opérationnalisation de l'urbanité 94
iii. De nouvelles urbanités 95
iv. Une urbanité polysémique et polymorphe 99
2. Les gradients d'urbanité, principe et controverses 102
i. Un gradient d'urbanité variable selon les modes d'habiter ? Un gradient morphologique à repenser 102
ii. Vers de nouveaux gradients 104
iii. La mixité sociale : une notion centrale mais en débat 105
iv. Des « gradients d'urbanité » controversés 107

Chapitre 3 – Relativité de l'urbanité selon les individus et les modes d'habiter .. 111
I. Une urbanité des individus. Identité, attachement et représentations urbaine 112

1. L'individu et la ville 112
i. « La ville des individus » 112
ii. La notion d'identité urbaine 113
2. L'individu dans la ville 116
i. Interroger la notion d'identité urbaine 116
ii. Place attachment et place identity : dépasser le concept d'identité spatiale 118
iii. Identité et représentations sociales 120
II. Le concept de sentiment d'urbanité 121
1. Un concept variable selon les modes d'habiter 121
i. L'échelle des quartiers de vie 121
ii. La nécessité de prendre en compte les modes d'habiter individuels et les pratiques des individus 122
2. Une urbanité ressource et compétence pour les individus 127
i. Le rôle des espaces de vie et des parcours résidentiel dans la construction des identités urbaines : 127
ii. L'utilité du concept de capital spatial 128
iii. Le sentiment d'urbanité : un impensé entre urbanité et citadinité 130

PARTIE II – ABORDER LA RELATIVITE DU SENTIMENT D'URBANITE 135

Chapitre 4 – Une approche théorique complémentaire 137
I. Faire discuter des chercheurs sur l'urbanité 138
1. Une approche théorique complémentaire 138
i. Les chercheurs interrogés, l'enjeu de l'interdisciplinarité 138
ii. Les chercheurs suédois 141
2. Mettre en regard les discours scientifiques 143
i. Une grille d'entretien constituée de trois blocs thématiques 143
ii. Une méthode d'analyse à la croisée d'approches qualitatives et quantitatives 145
II. Une urbanité relative dans le discours des chercheurs 148
1. La représentation de l'urbanité chez les chercheurs 148
i. La définition de l'urbanité en question chez les chercheurs francophones 148
ii. L'urbanité comme une somme d'interactions pour les chercheurs anglo-saxons 151

BISSON, Brieuc. Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du sentiment d'urbanité - 2019

iii. Les lieux spécifiques de l'urbanité *153*
iv. A quelle échelle appréhender un lieu d'urbanité *157*
v. Pourquoi étudier l'urbanité *159*
vi. Les références théoriques sur l'urbanité pour les chercheurs francophones .. *161*
vii. Les références théoriques sur l'urbanité pour les chercheurs anglophones ... *164*
2. Le caractère opératoire de l'urbanité en débat 166
i. La délicate question de l'opérationnalisation du concept d'urbanité *166*
ii. Les indicateurs de l'urbanité, un enjeu qui cristallise les débats *168*
iii. Le concept de gradients d'urbanité, une idée controversée chez les chercheurs *171*
3. L'urbanité, au cœur des grands débats contemporains sur l'urbain 173
i. L'urbanité et la mobilité chez les chercheurs *173*
ii. L'urbanité et le numérique, un bouleversement dans le rapport des individus à l'espace ? *176*
iii. Opérationnaliser l'urbanité pour les chercheurs suédois, une clé pour lire l'urbain généralisé *177*
III. Une urbanité plurielle 178
1. Quatre manières de concevoir l'urbanité 178
i. L'urbanité comme une somme d'interactions *179*
ii. L'urbanité comme des interactions en situation *180*
iii. L'urbanité critiquée et relativisée *181*
iv. L'urbanité comme clé de lecture de l'urbain contemporain *181*
2. Des indicateurs d'urbanité cristallisant les oppositions 182
i. La question des indicateurs, révélatrice de controverses *183*
ii. Penser l'urbanité dans le contexte scientifique anglophone *185*
iii. Les entretiens chercheurs, un apport central en termes théoriques *186*
iv. Une base de réflexion pour une confrontation entre parole des chercheurs et parole habitante *188*

Chapitre 5 – Une approche individuelle *in situ* 191
I. Une approche *in-situ* à partir des parcours photos commentés à Nantes 192
1. Nantes, un laboratoire d'expérimentation 192
i. Pourquoi Nantes ? *192*

BISSON, Brieuc. Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du sentiment d'urbanité - 2019

ii. Une expérimentation in-situ : des parcours photos commentés 196
2. Diversité des espaces et individus enquêtés 197
i. Rappel des objectifs liés aux représentations urbaines individuelles in-situ ... 197
ii. Les populations enquêtées, réflexions sur l'échantillon idéal 199
iii. Un échantillon varié d'espaces à parcourir 200
II. Confronter l'individu à des situations urbaines variées 202
i. Trois tronçons, une pluralité de situations urbaines 202
ii. Tronçon 1 : l'individu face à un centre-ville 203
iii. Tronçon 2 : l'individu face au péricentre proche 206
iv. Tronçon 3 : l'individu face au péricentre lointain 209
III. Une méthode d'expérimentation in-situ confrontée à l'épreuve du terrain 213
1. Organisation de l'enquête 213
i. Mode de passation, consignes et temporalité de passation 213
ii. Un nécessaire questionnaire complémentaire aux parcours 215
2. Retour critique sur une méthode d'expérimentation in-situ 215
i. Une prise de contacts difficile 215
ii. Biais et limite d'une méthode 217

Chapitre 6 – Une approche par les parcours de vie 221
I. Le sentiment d'urbanité à l'épreuve de la parole habitante 222
1. Des entretiens exploratoires avec les « habitants » à l'échelle locale 222
i. Un guide d'entretien inspiré par les entretiens avec les chercheurs 222
ii. Limites des entretiens exploratoires, vers un questionnaire en ligne 225
2. Un questionnaire en ligne pour investiguer le sentiment d'urbanité à l'échelle nationale 228
i. Accéder à la perception de la ville chez des individus par leurs pratiques et leurs parcours résidentiels 228
ii. Un questionnaire en ligne, un outil utile mais limité 229
iii. Qui interroger ? A quelle échelle ? Comment sensibiliser les individus ? 231
II. Quatre dimensions du sentiment d'urbanité 232
1. Les représentations urbaines individuelles 233
i. Interroger les représentations urbaines des individus par la méthode associative 233

BISSON, Brieuc. Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du sentiment d'urbanité - 2019

ii. Interroger les représentations urbaines des individus par l'idée de ville idéale pour déceler les valeurs individuelles liées à la ville *234*
2. Les pratiques individuelles quotidiennes 240
i. Interroger les pratiques individuelles par les lieux de vie *241*
ii. Interroger les pratiques individuelles de mobilité *241*
3. Les parcours résidentiels et de vie passés et futurs des individus 242
i. La dimension présente du parcours résidentiel *243*
ii. Les dimensions passées et futures du parcours résidentiel *244*
4. Le capital spatial des individus et les effets de « groupe » 246
i. Expériences territoriales des individus, résidence secondaire et expérience de l'étranger *246*
ii. Qui sont les individus enquêtés ? *247*

PARTIE III – UNE RELATIVITE COLLECTIVE, SOCIALE ET INDIVIDUELLE DU SENTIMENT D'URBANITE 251

Chapitre 7 : Méthode d'analyse des parcours photographiques commentés 253

I. Interroger des Nantais en situation 253
1. Composition de l'échantillon 254
i. Représentativité générationnelle *254*
ii. Représentativité géographique *255*
2. Gestion de la temporalité des parcours 256
i. Variabilité saisonnière *256*
ii. Variabilité quotidienne *257*

II. La multi dimensionnalité du sentiment d'urbanité 258
1. Construction du cadre d'analyse 258
i. Retour réflexif sur le sentiment d'urbanité *258*
ii. Structuration du sentiment d'urbanité en trois niveaux *260*
iii. Influence des échelles spatiales connues par les individus *261*
2. Analyse des parcours photos commentés en trois temps 262
i. Analyse des photos *263*
ii. Construction d'une grille d'analyse a priori pour les discours en lien avec les photos *268*

BISSON, Brieuc. Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du sentiment d'urbanité - 2019

iii. Analyse des discours libres 272

III. Approcher les trois niveaux de structuration du sentiment d'urbanité 278

1. Méthode d'analyse 278

i. Croiser des données qualitatives et quantitatives 278

ii. S'inspirer de la méthode d'étude des représentations sociales 279

2. Choix des groupes sociaux d'analyse 280

i. Regroupements générationnels et socio-professionnels 280

ii. Regroupement en fonction des parcours résidentiels 281

Chapitre 8 : Un sentiment d'urbanité collectivement et socialement relatif et évolutif 285

I. La prise de photos révélatrice d'une distinction sociale forte 286

1. Analyse quantitative des photos et des temps de parcours : des distinctions générationnelles fortes 286

i. Un tronçon en centre-ville plus « inspirant » pour les enquêtés 286

ii. Des personnes âgées plus « inspirées » 288

iii. Des distinctions socio-professionnelles 290

2. Vers une analyse catégorielle : types de prise de vue et thématiques 292

i. Analyse par type de prise de vue 292

ii. Services et morphologie urbaine au cœur des photographies 294

iii. Des thématiques variables en fonction de l'âge 296

iv. Des représentations urbaines évolutives en fonction de l'avancée en âge 297

II. Des discours confirmant des spécificités générationnelles et fonctionnelles 299

1. Catégories d'analyse des discours sur les photos 299

i. Des sous-catégories d'analyse a priori mobilisant la combinaison densité/diversité 299

ii. Quatre catégories principales représentant la ville pour les individus 300

2. Analyse des discours sur les photos en fonction des groupes sociaux 302

i. Une relativité générationnelle très forte 302

ii. Une relativité socio-professionnelle peu marquée 304

iii. Une relativité résidentielle spatiale mais aussi sociale 306

Chapitre 9 : Stratification de la construction du sentiment d'urbanité chez les individus 311

I. Appréhender le niveau individuel de construction du sentiment d'urbanité par l'analyse des discours 311

1. Analyse du discours produit par les individus 311

i. Analyser les discours au niveau de l'ensemble de l'échantillon 312

ii. Une prédominance confirmée du centre-ville dans les représentations urbaines 313

2. Analyse des discours par groupes sociaux 317

i. Relativité générationnelle toujours forte 317

ii. Relativité socio-professionnelle distinguant des éléments appréciatifs 320

iii. Relativité résidentielle, ce proche méconnu 322

iv. Paradoxes dans les discours 325

II. La définition de la ville dans les questionnaires 330

1. Une définition de la ville partagée collectivement 330

i. Construction des catégories d'analyse 330

ii. La définition de la ville au niveau collectif : une combinaison densité/diversité 331

2. Une définition de la ville partagée socialement 333

i. Une relativité générationnelle encore très marquée 333

ii. Relativité socio-professionnelle influencée par les pratiques de la ville 337

iii. Relativité résidentielle conditionnant la place accordée à la dimension sociale de la ville 340

III. Relativité de définition de la ville en fonction des parcours résidentiels 343

1. Distinguer des échelles de parcours résidentiel 343

i. Construction des catégories d'analyse 343

ii. Les échelles de parcours résidentiels selon les groupes de PCS 345

2. Une relativité des représentations urbaines en fonction du parcours résidentiel et des échelles de vie des individus 349

i. Expérience de l'altérité et rapport à la ville 349

ii. Une définition de la ville marquée par le rapport des individus à leur environnement de vie proche 350

BISSON, Brieuc. Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du sentiment d'urbanité - 2019

iii. Parcours résidentiels et définition de la ville dans les questionnaires 352

iv. Le poids discriminant de la dimension générationnelle dans la construction des représentations urbaines 356

PARTIE IV – PARCOURS DE VIE ET RELATIVITE DU SENTIMENT D'URBANITE 361

Chapitre 10 – Approche des dimensions collectives et générationnelle du sentiment d'urbanité 363

I. Analyse des données du questionnaire 363

1. Les répondants 364

i. Etat civil des répondants 364

ii. Situation résidentielle des répondants 366

2. Indicateurs d'analyse basés sur les facteurs de relativité du sentiment d'urbanité ……..369

i. Relativité et niveaux de structuration du sentiment d'urbanité 369

ii. Construction de l'indicateur « Capital spatial » 370

iii. Construction de l'indicateur « Parcours résidentiel » 375

iv. Construction de l'indicateur « Représentations urbaines » 377

v. Constituer des groupes homogènes d'individus pour l'analyse 380

II. Une définition de la ville et de la ville idéale morphologique et fonctionnelle . 381

1. Les représentations sociales urbaines des répondants 381

i. Traitement et codage des modalités de réponse 381

ii. Une ville définie de manière morphologique et fonctionnelle 382

iii. Une ville idéale définie par le « bien vivre » 384

2. Des représentations urbaines relatives en fonction de l'âge 385

i. Les 16-25 ans, une définition de la ville positive et fonctionnelle 386

ii. Les 26-60 ans, une définition de la ville d'abord fonctionnelle 389

iii. Les 60 ans et plus, une définition de la ville d'abord morphologique 390

iv. Des représentations urbaines marquées par la figure du centre-ville et de la grande ville 391

BISSON, Brieuc. Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du sentiment d'urbanité - 2019

Chapitre 11 – Le rôle des parcours résidentiels et du capital spatial dans la construction individuelle du sentiment d'urbanité 395

I. Variabilité du sentiment d'urbanité en fonction du capital spatial 396

1. Caractériser le capital spatial des individus 396

i. Un nécessaire prétraitement 396

ii. Des axes définis par l'échelle de vie et la capacité de mobilité des individus. 398

iii. Quatre groupes singuliers et homogènes quant au capital spatial 402

2. Le capital spatial face aux représentations urbaines 406

i. Les représentations urbaines des « actifs territorialisés » (Groupe 1) 406

ii. Les représentations urbaines des « jeunes mobiles » (groupe 2) 407

iii. Les représentations urbaines des « explorateurs diplômés » (Groupe 3) 408

iv. Les représentations urbaines des « locaux sédentaires » (Groupe 4) 410

v. Continuité ou rupture par rapport aux parcours commentés 411

vi. Des attentes urbaines différenciées, l'impossible collectif 412

II. Variabilité du sentiment d'urbanité en fonction des parcours résidentiel 414

1. Caractériser les parcours résidentiels des individus 414

i. Un nécessaire prétraitement 414

ii. Des axes structurés par la taille de la situation résidentielle dominante et la variété de situation urbaines rencontrées dans le parcours résidentiel 416

iii. Cinq groupes singuliers et homogènes quant aux parcours résidentiels 420

2. Les représentations urbaines à l'épreuve des types de parcours résidentiels 425

i. Les représentations urbaines des « habitants ancrés dans les grandes villes régionales » (Groupe 1) 426

ii. Les représentations urbaines des individus « au parcours résidentiel transitoire, ou parcours résidentiel non choisi » (Groupe 2) 428

iii. Les représentations urbaines des « individus au parcours résidentiel stabilisé » (Groupe 3) 429

iv. Les représentations urbaines des « habitants ancrés dans les très grandes villes » (Groupe 4) 430

v. Les représentations urbaines des « villageois convaincus et attachés » (Groupe 5) 431

vi. Limites d'une méthode, l'exemple de la question de l'attachement 433

vii. Des représentations urbaines conditionnant les pratiques et inversement 436

Conclusion générale 442

Bibliographie 457
Table des matières 481
Table des figures 492
Table des tableaux 494

Table des figures

Figure 1 : Le sentiment d'urbanité : un processus socio-cognitif relatif en fonction de quatre facteurs de relativité 132
Figure 2 : Quatre manières de penser l'urbanité 187
Figure 3 : Zones retenues pour les parcours commentés..... 201
Figure 4 : Zones retenues pour l'échantillon d'habitants 201
Figure 5 : Carte du premier tronçon en centre-ville 205
Figure 6 : Tronçon 1 : photos de cadrage contextuel 206
Figure 7 : Carte du second tronçon dans le péricentre proche 208
Figure 8 : Tronçon 2 : photos de cadrage contextuel 209
Figure 9 : Carte du troisième tronçon dans le péricentre lointain 211
Figure 10 : Tronçon 3 : photos de cadrage contextuel 212
Figure 11 : Schéma directeur d'analyse des données des parcours photos commentés..... 263
Figure 12 : Hbt 48, Photo 3 du T1 : la cathédrale 264
Figure 13 : Hbt 38, Photo 1 du T2 : la rue du Maréchal Joffre 264
Figure 14 : Habitant 1, Photo 1 du tronçon 3 : immeuble en construction boulevard Jules Verne au niveau de l'arrêt de bus Chocolaterie : 313
Figure 15 : Habitant 21, Photo 2 du tronçon 3 : maison rose rue de Nancy 315
Figure 16 : Habitant 42, Photo 1 du tronçon 2 : autocollant P d'un parcmètre collé sur un panneau Stop rue de l'amiral Ronnarc'h (même photo chez l'habitant 19, photo 2 du T) 315
Figure 17 : Habitant 7, Photo 2 du tronçon 2 : devanture à l'envers rue du Maréchal Joffre 316
Figure 18 : Habitant 32, Photo 1 du tronçon 2 : figurine au-dessus d'une boutique de coiffeur rue du maréchal Joffre 316
Figure 19 : Habitant 51, Photo 2 du tronçon 1 : pavés place Roger Salengro (place de la préfecture) – habitant ayant passé toute sa jeunesse à Bouvron (44) 318
Figure 20 : Habitant 3 (+de 60 ans), Photo 3 du tronçon 3 : usine à Haluchère 319
Figure 21 : Habitant 34 (+ de 60 ans), Photo 1 du tronçon 3 : centre commercial à l'arrêt « Chocolaterie » 319
Figure 22 : Habitant 45 (+ de 60 ans), Photo 2 du tronçon 1 : immeuble du Conseil Général, quai Sully : 319
Figure 23 : Habitant 39, Photo 4 du tronçon 3 : encombrants rue Le Verrier..... 321

Figure 24 : Habitant 6 (Femme, 26-59 ans, employée, habitante du péricentre proche), Photo 2 du tronçon 2 : rue du maréchal Joffre..... 326
Figure 25 : Habitant 31, Photo 6 du tronçon 3 328
Figure 26 : Synthèse des éléments saillants/constitutifs des niveaux de structuration du sentiment d'urbanité (selon les modes de collecte) 359
Figure 27 : Sexe des répondants..... 364
Figure 28 : Effectifs des répondants par catégories d'âge..... 365
Figure 29 : Effectifs des répondants par catégories PCS 365
Figure 30 : Effectifs des répondants selon la situation urbaine du lieu de résidence..... 366
Figure 31 : Répartition des répondants par localisation régionale 368
Figure 32 : Graphique de décomposition de l'inertie pour l'AFCM bloc capital spatial avant réduction..... 397
Figure 33 : Graphique de décomposition de l'inertie pour l'AFCM bloc capital spatial..... 398
Figure 34 : Graphique de contribution des modalités aux axes 1 et 2 399
Figure 35 : Dendrogramme issu de la CAH pour le Capital Spatial 402
Figure 36: Répartition en 4 groupes des individus sur l'axe « échelle de vie des individus » et l'axe « capacités de mobilité » des individus 402
Figure 37 : Graphique de décomposition de l'inertie pour le bloc parcours résidentiel 415
Figure 38 : Graphique de décomposition de l'inertie pour le bloc parcours résidentiel 416
Figure 39 : Graphique de contributions des modalités aux axes 1 et 2 417
Figure 40 : Dendrogramme issu de la CAH pour les parcours résidentiels 420
Figure 41 : Répartition en 5 groupes des individus sur les axes « taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel » et « « variété de situations urbaines et résidentielles rencontrées au cours du parcours de vie ».. 421
Figure 42 : Graphique de décomposition de l'inertie pour analyser la question de l'attachement 435
Figure 43 : Graphique de contribution des modalités aux axes 1 et 2 436
Figure 44 : Synthèse des résultats issus des questionnaires en ligne 439

Table des tableaux

Tableau 1 : Les deux modèles d'urbanité contemporains, une proposition d'indicateurs d'urbanité (Levy, Lussault, 2003) – p.1058 86
Tableau 2 : Une matrice générale des spatialités (Harvey, 2006, p.137) 89
Tableau 3 : Chercheurs interrogés, disciplines et conditions de passation 139
Tableau 4 : Chercheurs interrogés en Suède et au Danemark 142
Tableau 5 : analyse des réponses à la question « Qu'est-ce qu'évoque pour vous la notion d'urbanité ? Comment la définiriez-vous en 5 mots » ? 146
Tableau 6 : exemple de résultats de l'analyse fréquence rang 147
Tableau 7 : Analyse fréquence rang appliquée à la question 1 pour les entretiens chercheurs en Suède 152
Tableau 8 : Analyse des résultats liés aux lieux potentiels de l'urbanité 155
Tableau 9 : Analyse des lieux cités dans tous les entretiens 156
Tableau 10 : Analyse des différentes manières d'étudier l'urbanité 159
Tableau 11 : Analyse fréquence rang des auteurs cités en réponse à la question 11 162
Tableau 12 : Analyse des indicateurs cités par les chercheurs 168
Tableau 13 : l'urbanité pensée avant tout comme une interaction 179
Tableau 14 : l'urbanité pensée comme une interaction en situation 180
Tableau 15 : l'urbanité pensée dans une approche critique et relative 181
Tableau 16 : l'urbanité comme clé de lecture des réalités urbaines contemporaines 181
Tableau 17 : Analyse fréquence rang des résultats de la question sur les indicateurs pour le groupe « l'urbanité comme somme d'interactions » 183
Tableau 18 : Analyse fréquence rang des résultats de la question sur les indicateurs pour le groupe de chercheurs pour qui l'urbanité est pensée avant tout comme une interaction en situation 183
Tableau 19 : Analyse fréquence rang des résultats de la question sur les indicateurs pour le groupe de chercheurs pour qui l'urbanité est pensée avant tout de manière relative et critique 184
Tableau 20 : Analyse fréquence rang des résultats de la question sur les indicateurs pour le groupe de chercheurs pour qui l'urbanité est pensée avant tout comme une clé de lecture de l'urbain contemporain 184
Tableau 21 : Echantillonnage idéal pour les parcours photos commentés 199

Tableau 22 : Principes directeurs au tracé des trois tronçons des parcours photos commentés 203
Tableau 23 : Temps de parcours moyen (en minutes) 212
Tableau 24 : Jours de passation des parcours photos commentés 219
Tableau 25 : Mois de Passation des parcours photos commentés 220
Tableau 26 : Les entretiens exploratoires réalisés 226
Tableau 27 : Éléments récurrents dans les réponses à la question 1 : Qu'est-ce que la ville pour vous ? 227
Tableau 28 : Éléments récurrents dans les réponses à la question 4 : Quels espaces sont pour vous les plus représentatifs de la ville en général ? 227
Tableau 29 : individus enquêtés pour le test du questionnaire V1 : 230
Tableau 30 : Modalités de réponse pour la question du parcours résidentiel des individus .. 245
Tableau 31 : Echantillon de personnes enquêtées dans le cadre des parcours commentés 254
Tableau 32 : Grille des éléments attendus d'une urbanité *a priori* pour le Tronçon 1 269
Tableau 33 : Grille des éléments attendus d'une urbanité *a priori* pour le Tronçon 2 270
Tableau 34 : Grille des éléments attendus d'une urbanité *a priori* pour le Tronçon 3 271
Tableau 35 : Catégories thématiques pour l'analyse de la définition de la ville dans les questionnaires en appoint des parcours commentés 279
Tableau 36 : Individus par classe d'âge et par PCS 281
Tableau 37 : Bilan du nombre et de la moyenne des photos prises et du temps moyen passé (en minutes) par tronçons 286
Tableau 38 : Nombre maximum et minimum de photos prises par tronçon (en nombre de photo) 287
Tableau 39 : Durée maximum et minimum des temps de parcours par tronçon (en minutes) 287
Tableau 40 : Nombre et moyenne de photos prises par tronçons et par groupe d'âges des individus 288
Tableau 41 : Moyenne des temps de parcours (en min) par tronçon et groupe d'âges des individus 289
Tableau 42 : Nombre maximum de photos prises par tronçon et par groupe d'âges des individus 289
Tableau 43 : Nombre minimum de photos prises par tronçon et par groupe d'âges des individus 289

Tableau 44 : Durée maximum des parcours par tronçon (en min) en fonction des groupes d'âges des individus 289
Tableau 45 : Durée minimum des parcours par tronçon (en min) en fonction des groupes d'âges des individus 289
Tableau 46 : Nombre des photos prises par tronçons par groupe des PCS des individus 290
Tableau 47 : Moyenne des photos prises par tronçons par groupe des PCS des individus 291
Tableau 48 : Moyenne des temps de parcours (en min) par groupe d'individus fonction des PCS des individus 291
Tableau 49 : Analyse par échelle : nombre de photos prises sur l'ensemble des parcours, ... 292
Tableau 50 : Analyse par échelle : nombre de photos prises sur chaque tronçon, ... 292
Tableau 51 : Analyse par échelle et par groupe d'âge : nombre de photos prises sur l'ensemble des parcours 293
Tableau 52 : Analyse par échelle et par groupe d'âge : nombre de photos prises sur chaque tronçon, ... 293
Tableau 53 : Analyse catégorielle des photos sur l'ensemble des photos prises 294
Tableau 54 : Résultats par catégorie des photos par groupes d'âge 296
Tableau 55 : Exemple de classement en différentes catégories pour un même discours 300
Tableau 56 : Grille des résultats pour l'ensemble de l'échantillon par sous-catégorie d'analyse des discours *a priori* pour les trois tronçons 301
Tableau 57 : Résultats d'analyse des sous-catégories d'urbanité *a priori* par groupe d'âge . 303
Tableau 58 : Résultats d'analyse des sous-catégories d'urbanité *a priori* par groupe de PCS 305
Tableau 59 : Résultats d'analyse des sous-catégories d'urbanité *a priori* par lieu de résidence des individus 307
Tableau 60 : Résultats généraux de l'analyse des discours ne s'inscrivant pas dans la grille d'une urbanité *a priori* (en nombre d'occurrences) 312
Tableau 61 : Analyse des discours hors grille d'une urbanité *a priori* - Résultats par groupes d'âges (en nombre d'occurrences) 317
Tableau 62 : Analyse des discours hors la grille d'une urbanité *a priori* - Résultats par groupe de PCS (en nombre d'occurrences) 320
Tableau 63 : Analyse des discours hors grille d'une urbanité a priori - Résultats par zone d'habitation des habitants (en nombre d'occurrences) 323

Tableau 64 : Résultats généraux de l'analyse fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus 332
Tableau 65 : Résultats de l'analyse fréquence/rang pour les 5 mots caractérisant la ville pour les individus..... 332
Tableau 66 : Résultats de l'analyse fréquence/rang pour les 5 mots caractérisant la ville pour les individus âgés de 18-25 ans 333
Tableau 67 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 2 (26-59 ans) 335
Tableau 68 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 3 (60 ans et plus) 335
Tableau 69 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 1 (cadres etc.) 337
Tableau 70 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 2 (professions intermédiaires) 337
Tableau 71 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 3 (employés)..... 338
Tableau 72 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour le groupe 4 (Etudiants, lycéens) 339
Tableau 73 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour les habitants du centre-ville (12 individus) 340
Tableau 74 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour les habitants du péricentre proche (20 individus) 341
Tableau 75 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour les habitants du péricentre lointain (20 individus) 342
Tableau 76 : Résultats généraux des échelles de parcours de vie pour les individus enquêtés (en effectif) 344
Tableau 77 : Résultats des échelles de parcours résidentiel pour le groupe 1 (groupe Cadres, professions libérales etc. – 10 individus) 345
Tableau 78 : Résultats des échelles de parcours de vie pour le groupe 2 (Professions intermédiaires – 10 individus)..... 346
Tableau 79 : Résultats des échelles de parcours de vie pour les groupe 3 (Employés, 12 individus)..... 347

Tableau 80 : Résultats des échelles de parcours de vie pour le groupe 4 (lycéens, étudiants, 18 individus)..... 348
Tableau 81 : Résultats d'analyse des sous-catégories d'urbanité *a priori* en fonction des échelles de parcours résidentiels 349
Tableau 82 : Analyse des discours ne s'inscrivant pas dans la grille d'une urbanité *a priori* - Résultats pour l'échelle de parcours résidentiels 351
Tableau 83 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour l'échelle internationale (10 individus) 353
Tableau 84 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour l'échelle nationale (13 individus)..... 353
Tableau 85 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour l'échelle régionale (15 individus) 354
Tableau 86 : Analyse synthétique fréquence/rang sur les 5 mots caractérisant la ville pour les individus - Résultats pour l'échelle locale (12 individus)..... 355
Tableau 87 : Modalités de réponse pour les variables relevant du capital spatial 374
Tableau 88 : Modalités de réponse pour les variables relevant du parcours résidentiel 377
Tableau 89 : Modalités de réponse pour les variables relevant des représentations urbaines 379
Tableau 90 : Modalités de réponses pour les variables âge et sexe 380
Tableau 91 : L'analyse fréquence rang appliquée à la question 1 sur la définition de la ville pour l'ensemble des individus composant l'échantillon..... 382
Tableau 92 : L'analyse fréquence rang de la définition de la ville idéale pour l'ensemble des individus composant l'échantillon 384
Tableau 93 : L'analyse fréquence rang de la définition de la ville pour les 16-25 ans (103 individus)..... 386
Tableau 94 : Résultats du test sur la définition de la ville chez 18 étudiants de Licence 2 en 2017 388
Tableau 95 : Résultats du test sur la définition de la ville chez 17 étudiants de Licence 2 en 2018 388
Tableau 96 : L'analyse fréquence rang de la définition de la ville pour les 26-60 ans (146 individus)..... 389
Tableau 97 : L'analyse fréquence rang de la définition de la ville pour les plus de 60 ans (38 individus)..... 390
Tableau 98 : Tableau de légende des modalités pour le capital spatial..... 400

Tableau 99 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 1 « les actifs territorialisés » 406
Tableau 100 Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 1 « les actifs territorialisés »..... 406
Tableau 101 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 2 « les jeunes mobiles » 407
Tableau 102 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 2 « les jeunes mobiles »..... 407
Tableau 103 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 3, « les explorateurs diplômés »..... 408
Tableau 104 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 3, « les explorateurs diplômés » 409
Tableau 105 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 4, « les locaux sédentaires »..... 410
Tableau 106 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 4, « les locaux sédentaires »..... 410
Tableau 107 : Tableau de légende des modalités pour les parcours résidentiels 418
Tableau 108 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 1 (habitants ancrés dans les grandes villes régionales)..... 426
Tableau 109 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 1 (habitants ancrés dans les grandes villes régionales) 426
Tableau 110 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 2, des individus au parcours résidentiel transitoire, ou parcours résidentiel non choisi 428
Tableau 111 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 2, des individus aux parcours résidentiel transitoire, ou parcours résidentiel non choisi..... 428
Tableau 112 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 3 (individus au parcours résidentiel stabilisé)..... 429
Tableau 113 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 3 (individus au parcours résidentiel stabilisé) 429
Tableau 114 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 4 (habitants ancrés dans les très grandes villes)..... 430

Tableau 115 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 4 (habitants ancrés dans les très grandes villes) 430
Tableau 116 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville pour le groupe 5 (villageois convaincus et attachés)..... 431
Tableau 117 : Résultats de l'analyse fréquence rang pour la question de la définition de la ville idéale pour le groupe 5 (villageois convaincus et attachés) 432
Tableau 118 : Groupes constitués en fonction des réponses sur l'attachement au lieu de résidence actuel 434

UNIVERSITE SOCIETES BRETAGNE TEMPS LOIRE TERRITOIRES

UNIVERSITÉ RENNES 2

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE RENNES 2
COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N° 604
Sociétés, Temps, Territoires
Spécialité : Géographie

Brieuc BISSON

Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du « sentiment d'urbanité »

Thèse présentée et soutenue à Rennes, le 2 décembre 2019

Unité de recherche : ESO-Rennes – Espaces et Sociétés (CNRS UMR 6509)

Annexes

Rapporteurs avant soutenance :

Marc Dumont, Professeur des Universités en Aménagement de l'Espace et Urbanisme, Université de Lille, Laboratoire TVES

Christophe Imbert, Professeur des Universités en Géographie, Université de Rouen, Laboratoire IDEES

Composition du Jury :

Eric Charmes, Directeur de recherche, Université de Lyon – ENTPE, Laboratoire Ville Espace Société (examinateur)

Marie-Line Félonneau, Professeure des Universités en Pyschologie Sociale et Environnementale, Université de Bordeaux, Laboratoire de Psychologie (examinatrice)

Stéphanie Vermeersch, Directrice de recherche CNRS en Sociologie, Université de Paris-Nanterre, Laboratoire LAVUE (examinatrice)

Sandrine Depeau, Chargée de recherche CNRS (CR1), Université Rennes 2, Laboratoire ESO Rennes (directrice de thèse)

Annexes

Table des annexes

Annexe 1 - La grille d'entretien chercheur (Chapitre 4) 4

Annexe 2 : L'analyse des lieux cités dans tous les entretiens (Chapitre 4) 4

Annexe 3 : Questionnaire complémentaire au parcours commentés (Chapitre 5) 5

Annexe 4 : Le questionnaire en ligne (Chapitre 6) 7

Annexe 5 : Tri à plat pour les questions retenues pour aborder le capital spatial (Chapitre 10) 24

Annexe 6 : Tri à plat pour les questions retenues pour aborder le parcours résidentiel (Chapitre 10) 24

Annexe 7 : Tri à plat pour les questions retenues pour aborder les représentations urbaines (Chapitre 10) 25

Annexe 8 : Nombre de répondants par commune (par ordre croissant du nombre de répondants) (Chapitre 10) 25

Annexe 9 : Contribution des variables aux axes 1, 2 et 3 pour l'indicateur capital spatial (Chapitre 11) 27

Annexe 10 : Contribution des modalités à l'axe 1 pour l'indicateur capital spatial (Chapitre 11)..... 27

Annexe 11 : Contribution des modalités à l'axe 2 pour l'indicateur capital spatial (Chapitre 11)..... 28

Annexe 12 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 1 « les actifs territorialisés » du bloc capital spatial en nombre d'individus par modalité de réponse (73 individus) (Chapitre 11) 28

Annexe 13 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 2 « les jeunes mobiles » du bloc capital spatial en nombre d'individus par modalité de réponse (56 individus) (Chapitre 11) 29

Annexe 14 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 3 « les explorateurs diplômés » du bloc capital spatial en nombre d'individus par modalité de réponse (44 individus) (Chapitre 11) 29

Annexe 15 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 4 « les locaux sédentaires » du bloc capital spatial en nombre d'individus par modalité de réponse (45 individus) (Chapitre 11) 30

Annexe 16 : Contribution des variables aux axes 1, 2 et 3 pour l'indicateur parcours résidentiel (Chapitre 11) 31

Annexe 17 : Contributions des modalités à l'axe 1 « taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel » (Chapitre 11) 31

Annexe 18 : Contributions des modalités à l'axe 2 « variété de situations urbaines et résidentielles rencontrées au cours du parcours de vie » (Chapitre 11) 32

Annexe 19 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 1 « individus ancrés dans les grandes villes régionales » du bloc parcours résidentiel (54 individus) (Chapitre 11) 33

Annexe 20 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 2 « individus au parcours résidentiel transitoire, ou non choisi » du bloc parcours résidentiel (71 individus) (Chapitre 11) 33

Annexe 21 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 3 « individus au parcours résidentiel stabilisé » du bloc parcours résidentiel (43 individus) (Chapitre 11) 34

Annexe 22 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 4 « individus ancrés dans les très grandes villes » du bloc parcours résidentiel (22 individus) (Chapitre 11) 35

Annexe 23 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 5 « villageois convaincus et attachés » du bloc parcours résidentiel (31 individus) (Chapitre 11) 35

Annexe 24 : Contributions des variables aux axes pour l'AFCM sur l'attachement (Chapitre 11) 36

Annexe 25 : Contribution des modalités aux axes pour l'AFCM sur l'attachement (Chapitre 11)..... 37

Annexe 1 - La grille d'entretien chercheur (Chapitre 4)

1- Qu'évoque pour vous la notion d'urbanité ? (1a) Comment la définiriez-vous en 5 mots ? (1b)

2-Est-ce que cela évoque des lieux ou situations spécifiques ? Lesquel-le-s ?

3- Comment l'étudiez-vous ? Pourquoi ?

4-Comment la rend-on opérationnalisable (autrement dit comment l'observer, l'éprouver dans la recherche urbaine) ?

5-Quels indicateurs imaginez-vous ?

6-Evoquez l'idée de gradients d'urbanité. Lesquels envisagez-vous?

7- Comment envisagez-vous le rapport urbanité/mobilités ?

8- Comment envisagez-vous le rapport ruralité/urbanité ?

9- Comment envisagez-vous le rapport urbanité/virtualité (numérique)?

10-Comment envisagez-vous le rapport urbanité/société ?

11-Pourriez-vous me citer 2 ou 3 auteurs clé (ou textes faisant référence) sur la notion d'urbanité ?

Annexe 2 : L'analyse des lieux cités dans tous les entretiens (Chapitre 4)

Noms	Lieux cités (dans tout l'entretien, pas spécifique q°2) - lieux préçis - lieux généraux
Chercheur 1	Lille Europe
Chercheur 2	villes monde indien - rue des Gravilliers - Los Angeles - Johannesburg - espace public Vietnam
Chercheur 3	
Chercheur 4	le boulevard urbain - lieux mobilités alternatives - quais de Seine - canal st Martin/la Vilette - aires d'autoroute - trains
Chercheur 5	métro - chemins randonnés - forêt Fontainebleau - transports (TGV - voiture) - quartier des 2 Lions (Tours)
Chercheur 6	pas de lieux particuliers
Chercheur 7	librairies - quartier Paris Rive gauche
Chercheur 8	cafés - pôle d'échange comme porte d'entrée - Montfort - Coutances - centre de Stoke on Trent
Chercheur 9	Station Halles - Louvain la Neuve - IX e arrondissement vs est parisien
Chercheur 10	ville de l'est
Chercheur 11	Place de l'Etoile - Montparnasse - Orly - Place des Lices (Rennes) - Mont Ventou

Chercheur 12	place de la mairie Rennes - place St Marc - quartier de la création Nantes - Via Silva - Vilaine Aval
Chercheur 13	Beverly Hills - St Renan - Lesneven - Rostrenen - Richelieu - Louvain la Neuve - bords de Seine
Chercheur 14	Gated Communities - Data Center
Chercheur 15	canal St Martin - place université de Nîmes - Minguettes Marseille - Le Blosne - les cafés - rue St André des Arts - St Germain des Prés - Quais de Seine - front d'eau des grandes villes (Bordeaux, Nantes, Marseille, Le Havre) - parc Genève - Ponts des Arts - jardin du Luxembourg - cour Mirabeau à Aix
Chercheur 16	
Chercheur 17	Ile de Nantes - Parc Langueux (22) - Sables d'Or les Pins
Chercheur 18	Venise - Bilbao - Château d'eau Marne la Vallée - Emsher Park Ruhr - Cité Descartes Marne la Vallée - Louvain la Neuve - Quais de Seine - Berges du Rhône Lyon - Miroir d'eau Bordeaux - Lisbonne - quartier de la création Mulhouse - Ile de Nantes - Bercy - Paris Rive gauche - Los Angeles - métro - tram - jardin du Luxembourg - Parc del Clot Barcelone - Hafen City Hambourg - La Défense - Halle Freycinet Paris - centre ville des villes du sud de la France (Perpignan, Béziers...)
Chercheur 19	New-York Central park - Londres - Euralille - Rotterdam - St Malo - Dol de Bretagne - Dreux quartier des Chamards - Nantes quartier Madeleine Champs de Mars - le Blosne - Nantes quartier Dervallières - Vannes quai Eric Tabarly - Bordeaux miroir d'eau - station de métro - Tinténiac - Rabat -

Annexe 3 : Questionnaire complémentaire au parcours commentés (Chapitre 5)

Représentation individuelles de la ville

Q.1- Pour vous, quels termes définissent le mieux la ville ? Si vous deviez en choisir 3 et les classer par ordre d'importance pour vous lesquels donneriez-vous ?

Q.2 - Pour vous, quels sont les lieux les plus représentatifs de la ville ?

Q.3 - Qu'est-ce que la ville idéale pour vous ? Donnez 3 termes et classez-les par ordre d'importance pour vous.

Pratiques individuelles de la ville

Q.4 - Y-a-t-il des lieux ou des espaces que vous appréciez en ville (en général) ? Si oui, lesquels ?

Q.5 - Pour quelles raisons appréciez-vous ces lieux ?

Q.6 – Y-a-t-il des lieux ou des espaces que vous n'appréciez pas en ville (en général) ? Si oui lesquels ?

Q.7 - Pour quelles raisons n'appréciez-vous pas ces lieux ?

Q.8 - Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus dans votre vie quotidienne ?

Q.9 - A quelle fréquence vous rendez-vous dans le centre-ville de Nantes ?

Q.10 - Que venez-vous faire dans le centre-ville de Nantes ?

Parcours de vie et parcours résidentiel

Q.11 - Où habitez-vous actuellement ?

Q.12 - Quel type de logement est-ce ? Une maison, un appartement ?

Q.13 - Pour quelles raisons vous êtes-vous installé.e dans votre lieu de résidence ?

Q.14 - Ce lieu vous paraît-il urbain ? Sur une échelle de 1 à 5 : 1 étant le plus urbain et 5 le moins urbain.

Q.15 - Pourquoi le caractériseriez-vous ainsi ?

Q.16 - Dans quels lieux avez-vous vécu au cours de votre vie ? Reprenez les lieux où vous avez vécu plus de 2 ans depuis votre naissance.

Q.17 - Auquel de ces lieux êtes-vous le plus attaché.e ?

Q.18 - Pourquoi ?

Q.19 - Lequel de ces lieux se rapproche le plus de votre ville idéale ?

Q.20 - Pourquoi ?

Q.21 - Envisagez-vous de déménager dans les années à venir ?

Q.22 - Pourquoi ?

Capital spatial

Q.23 - Avez-vous des enfants ? Si oui, quel âge ont-ils ?

Q.24 - Quelle est votre profession ?

Q.25 - Où travaillez-vous ? (commune, quartier)

Q.26 - Quel âge avez-vous ?

Q.27 – Sexe

Annexe 4 : Le questionnaire en ligne (Chapitre 6)

La ville et vous

Actuellement en thèse de géographie, je m'intéresse aux rapports des individus à la ville. Dans le cadre de mes travaux de recherche, je mène une enquête auprès d'habitants de différentes régions et communes françaises. Cette enquête a pour objectif d'appréhender vos représentations et vos pratiques urbaines au cours de votre vie.

Vous pouvez à tout moment sauvegarder vos réponses et revenir au questionnaire plus tard. Pour ce faire cliquer sur l'onglet "reprendre plus tard" et sauvegardez votre questionnaire.

Les réponses sont anonymes et confidentielles. Les résultats de la recherche peuvent vous être communiqués si vous le souhaitez.
Merci d'avance pour votre contribution.

Pour plus de détails et de renseignements vous pouvez me contacter : brieuc.bisson@uhb.fr

Définir la ville

1- Pour vous, quels termes définissent le mieux la ville?

Classez les termes suivants du plus représentatif au moins représentatif pour vous. Donnez 5 termes minimum. Numérotez ces termes de 1 (le plus représentatif) à 5.

□ Densité du bâti
□ Commerces
□ Mobilité
□ Entassement
□ Proximité
□ Insécurité
□ Anonymat
□ Minéralité
□ Mixité
□ Présence de services (administratifs, scolaires, santé, etc.)
□ Inhumanité
□ Convivialité
□ Rencontre
□ Monumentalité
□ Culture
□ Bruit
□ Pollution

2- Pour vous, quels sont les lieux les plus représentatifs de la ville?

Classez ces lieux du plus représentatif au moins représentatif pour vous. Donnez 5 lieux minimum. Numérotez ces lieux de 1 (le plus représentatif) à 5.

□ Les places publiques
□ Les rues piétonnes
□ Les parcs
□ Les gares
□ Les centres commerciaux
□ Lieux offrant un point de vue sur la ville
□ Lieux historiques qui font le patrimoine
□ Les marchés
□ Les rues commerçantes
□ Dans les transports en commun
□ Les skateparks
□ Les entrées de ville

□ Les terrasses de café

□ Les arrêts de bus, de tramway, les stations de métro

3- Pour vous, quels sont les bâtiments les plus représentatifs de la ville?

Classez ces bâtiments du plus représentatif au moins représentatif pour vous. Donnez 5 bâtiments minimum. Numérotez ces bâtiments de 1 (le plus représentatif) à 5.

□ La mairie
□ La gare
□ Les stades de foot
□ L'hôpital
□ L'opéra
□ La préfecture
□ L'université
□ Le théâtre
□ Les galeries marchandes de centre ville
□ Les centres commerciaux de périphérie
□ La cathédrale
□ Le cinéma
□ La bibliothèque
□ Les boutiques de centre ville

4- Parmi les activités suivantes, lesquelles sont pour vous les plus symboliques de la ville?

Classez trois activités de la plus représentative à la moins représentative pour vous. Donnez 3 activités minimum. Numérotez ces activités de 1 (la plus représentative) à 3.

□ Administrative
□ Associative
□ Politique (décisionnelle)
□ De loisirs
□ Culturelle
□ Commerciale
□ De sociabilité
□ Economique (productive)

5- Qu'est-ce que la ville idéale pour vous?

Donnez 3 ou 4 idées principales de la plus importante à la moins importante pour vous. Vous pouvez donner un mot ou une phrase.

1 : ----------

2 : ----------

3 : ----------

4 : ----------

6- Après ces cinq premières questions, à quelle(s) ville(s) pensez-vous en particulier?

1 : ----------

2 : ----------

3 : ----------

4 : ----------

5 : ----------

7- Pourquoi avez-vous pensé à cette (ou ces) ville(s)?

Pour chacune des villes citées en réponse à la question précédente, donnez 2 raisons minimum (un mot, une phrase).

Ville 1 : ----------
Ville 2 : ----------
Ville 3 : ----------
Ville 4 : ----------
Ville 5 : ----------

Vous dans la ville

8- Quelle est la ville la plus proche de chez vous?

Vous pouvez habiter dans celle-ci.

Nom de la commune : ----------

Département (exemple: 75) : -----

9- Y-a-t-il des lieux que vous appréciez en ville (en général)? Si oui, lesquels?

Il ne s'agit pas ici de donner des lieux précis mais des lieux génériques.

1 : ----------

2 : ----------

3 : ----------

4 : ----------

10- Pour quelles raisons appréciez-vous ces lieux?

Pour chacun de ces lieux donnez des raisons (donnez un mot, une phrase).

1 : ----------
2 : ----------
3 : ----------
4 : ----------

11- Y a-t-il des lieux que vous n'appréciez pas en ville (en général)? Si oui, lesquels?

Il ne s'agit pas ici de donner des lieux précis mais des lieux génériques.

1 : ----------

2 : ----------

3 : ----------

4 : ----------

12- Pour quelles raisons n'appréciez-vous pas ces lieux?

Pour chacun de ces lieux donnez des raisons (donnez un mot, une phrase).

1 : ----------

2 : ----------

3 : ----------

4 : ----------

13- Quels lieux (hors domicile) fréquentez vous le plus souvent dans la semaine (dans une semaine type)?

Il peut s'agir des lieux de travail ou d'études, des lieux fréquentés pour l'éducation des enfants, des lieux de loisirs ou de sociabilité, des lieux d'achats ou des lieux de soins. Renseignez 6 lieux différents dans les colonnes du tableau ci-dessous en indiquant le quartier, la commune et le département.

	Lieu 1	Lieu 2	Lieu 3	Lieu 4	Lieu 5	Lieu 6
Quartier						
Commune						
Département (ex.75)						

14- En reprenant chacun des lieux cités ci-dessus, précisez les activités associées?

Reportez dans le tableau ci-dessous le numéro de la modalité correspondante : 1- travail/études ; 2- éducation/enfants ; 3- courses ; 4- sociabilité/amis ; 5- loisirs (sport, culture, shopping, etc.) ; 6- soins.

	Lieu 1	Lieu 2	Lieu 3	Lieu 4	Lieu 5	Lieu 6
Activité						

15- En reprenant chacun des lieux cités ci-dessus, précisez à quelle fréquence vous vous rendez dans ces lieux ?

Reportez dans le tableau ci-dessous le numéro de la modalité correspondante : 1- tous les jours ; 2- plusieurs fois par semaine ; 3- une fois par semaine ; 4- une fois toute les deux semaines.

	Lieu 1	Lieu 2	Lieu 3	Lieu 4	Lieu 5	Lieu 6
Fréquence						

16- En reprenant chacun des lieux cités ci-dessus, précisez le mode de déplacement que vous utilisez le plus souvent pour vous y rendre?

Reportez dans le tableau ci-dessous le numéro de la modalité correspondante : 1- pied ; 2- voiture ; 3- vélo ; 4- métro/tram ; 5- bus ; 6- car ; 7- train ; 8- deux roues motorisés ; si mode de déplacement combiné pour un trajet notez par exemple 9- pied/voiture

	Lieu 1	Lieu 2	Lieu 3	Lieu 4	Lieu 5	Lieu 6
Mode de déplacement						

17- En reprenant chacun des lieux cités ci-dessus, précisez la durée de chacun de ces déplacements (pour un aller)?

Reportez dans le tableau ci-dessous le numéro de la modalité correspondante : 1- moins de 15 mn ; 2- de 16 à 30 mn ; 3- de 31 à 45 m ; 4- de 46 à 60 mn ; 5- de 61 à 75 mn ; 6- de 76 à 90 mn ; 7- plus de 91 mn.

	Lieu 1	Lieu 2	Lieu 3	Lieu 4	Lieu 5	Lieu 6
Durée de déplacement						

PARCOURS DE VIE

18- Dans quelle commune habitez-vous actuellement?

Nom de la commune, du quartier (si vous le connaissez).

Commune : ----------

Quartier : ----------

Département (exemple : 75) : ------

19- Dans quel type de logement vivez-vous actuellement ?

☐ Dans une maison individuelle hors lotissement

☐ Dans une maison individuelle en lotissement

☐ Dans une maison mitoyenne en lotissement

☐ Dans une maison individuelle (en ville)

☐ Dans un appartement (immeuble de moins de 12 logements)

☐ Dans un appartement (immeuble de 12 à 25 logements)

☐ Dans un appartement (immeuble de plus de 25 logements)

20- Êtes-vous (actuellement)?

☐ Propriétaire de votre logement

☐ Locataire de votre logement

☐ En colocation

☐ Hébergé chez un membre de votre famille (parents, frères, sœurs, etc.)

21- Pour quelle-s raison-s vous êtes-vous installé dans votre lieu de résidence?

Listez ces raisons dans les cases suivantes, de 1 (la plus importante) à 4 (la moins importante).

1 : ----------
2 : ----------
3 : ----------
4 : ----------

22- Ce lieu où vous habitez, vous paraît-il urbain?

Donnez votre réponse sur l'échelle suivante notée de 1 à 5 ; de 1 (le plus urbain) à 5 (le moins urbain). Entourez le chiffre sur l'échelle suivante.

1 2 3 4 5

23- Pour quelles raisons le caractérisez-vous ainsi?

Justifiez le choix de votre réponse sur l'échelle précédente (donnez un mot, une phrase).

1 : ----------
2 : ----------
3 : ----------

24- Comment vous sentez-vous par rapport à la commune dans laquelle vous résidez?

Pour chaque entrée ci-dessous entourez le chiffre correspondant à votre réponse sur l'échelle de 1 (tout à fait) à 5 (pas du tout). Lire attentivement chaque entrée.

Je connais bien cette commune.	1 2 3 4 5
Je la défends quand quelqu'un la critique.	1 2 3 4 5
Elle me manque quand je n'y suis plus.	1 2 3 4 5
Je n'aime pas cette commune.	1 2 3 4 5
Je suis fier de cette commune.	1 2 3 4 5

C'est une part de moi-même.	1 2 3 4 5
Je ne joue aucun rôle dans ce qui s'y passe.	1 2 3 4 5
Je veux être informé de ce qui s'y passe.	1 2 3 4 5
Je quitte cette commune avec plaisir.	1 2 3 4 5
Je ne veux pas bouger de cette commune.	1 2 3 4 5
Je suis enraciné ici.	1 2 3 4 5

25- Dans quels lieux avez-vous habité depuis votre naissance?

Ne prendre en compte que les lieux où vous avez habité plus de deux ans. Ne prendre en compte que les lieux fixes de vie (par exemple si pensionnat ou service militaire, prendre en compte les lieux de pensionnat ou de service militaire). Remplir le tableau ci-dessous.

	Lieu 1	Lieu 2	Lieu 3	Lieu 4	Lieu 5	Lieu 6	Lieu 7	Lieu 8	Lieu 9	Lieu 10
Commune de résidence										
Date (année, exemple : 1987 à 1993)										
Département (exemple : 75)										
Nom du quartier (si vous le connaissez)										

26- Pour les différents lieux où vous avez vécu, dans quel type de logement viviez-vous?

	Lieu 1	Lieu 2	Lieu 3	Lieu 4	Lieu 5	Lieu 6	Lieu 7	Lieu 8	Lieu 9	Lieu 10
Dans une maison individuelle isolée	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Dans une maison en lotissement	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Dans une maison de ville	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Dans un appartement (immeuble de moins de 12 logements)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Dans un appartement (immeuble de 13 à 25 logements)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Dans un appartement (immeuble de plus de 25 logements)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

27- Pour chaque lieu où vous avez vécu, dans quelle situation étiez-vous?

	Lieu 1	Lieu 2	Lieu 3	Lieu 4	Lieu 5	Lieu 6	Lieu 7	Lieu 8	Lieu 9	Lieu 10
Chez vos parents	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Locataire	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Propriétaire	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
En colocation	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

28- Parmi les lieux où vous avez habité, lequel se rapproche le plus de votre ville idéale précédemment décrite?

Citez le numéro du lieu en vous référant au tableau précédent.

29- Pour quelles raisons ce lieu se rapproche-t-il le plus de votre ville idéale?

Donnez trois raisons maximum (donnez un mot, une phrase).

1 : ----------

2 : ----------

3 : ----------

30- Parmi les lieux précédemment cités, à quel lieu êtes-vous le plus attaché?

Citez le numéro du lieu en vous référant au tableau précédent.

31- Pour quelles raisons êtes-vous attaché à ce lieu?

Donnez trois raisons maximum (donnez un mot, une phrase).

1 : ----------
2 : ----------
3 : ----------

32- Fréquentez-vous régulièrement une résidence secondaire familiale ou personnelle?

☐ Oui

☐ Non

33- Si oui, cette résidence secondaire ou familiale est-elle?

Répondez à cette question si vous avez répondu 'Oui' à la question '31.

☐ Dans une grande ville

☐ Dans une commune proche d'une grande ville

☐ Dans une petite ville

☐ Dans une commune à la campagne

☐ Dans une commune près de la mer

☐ Dans une commune à la montagne

34- Envisagez-vous de déménager à un horizon de trois ans?

☐ Oui, par obligation

☐ Oui, par choix

☐ Non

☐ Pourquoi pas

35- Si vous envisagez de déménager ou de changer de logement, pour quelles raisons?

Vous avez droit à plusieurs réponses. Classez trois réponses maximum de la plus importante à la moins importante. Si vous avez répondu oui ou pourquoi pas à la question 33.

☐ Raisons professionnelles

☐ Raisons liées à la qualité de vie

☐ Raisons familiales (changements familiaux)

☐ Raisons financières

☐ Taille du logement

☐ Envie de devenir propriétaire

☐ Autre

36- Enfant, fréquentiez-vous une résidence secondaire familiale?

☐ Oui

☐ Non

37- Si oui, où se situait cette résidence ?

Si vous fréquentiez plusieurs résidences secondaires, ne retenir que celle où vous alliez le plus souvent. Répondez à cette question uniquement si vous avez répondu oui à la question 35.

☐ Dans une grande ville

☐ Dans une commune proche d'une grande ville

☐ Dans une petite ville

☐ Dans une commune à la campagne

☐ Dans une commune près de la mer

☐ Dans une commune à la montagne

38- À quelle fréquence fréquentiez-vous cette résidence?

Répondez à cette question uniquement si vous avez répondu oui à la question 35.

☐ Une fois par mois

☐ Une fois par trimestre

☐ Deux fois par an

☐ Une fois par an

☐ Plus rarement

39- Avez-vous séjourné dans un pays étranger lors de l'année écoulée (deux jours de suite minimum)?

☐ Oui

☐ Non

40- Dans quelle(s) ville(s) étrangère(s) avez-vous séjourné lors des douze derniers mois (deux jours au minimum)?

Répondez seulement si vous avez répondu oui à la question 38.

1 : ----------

2 : ----------

3 : ----------

4 : ----------

5 : ----------

6 : ----------

7 : ----------

Quelques photos

41- Voici une série de photos. Lesquelles vous paraissent les plus représentatives de la ville?

Classer les de 1 à 8: 1 étant la plus représentative de la ville et 8 la moins représentative pour vous. Vous avez la possibilité de revenir sur vos choix.

□ Photo 1

□ Photo 2

□ Photo 3

□ Photo 4

□ Photo 5

□ Photo 6

□ Photo 7

□ Photo 8



1



2



3



4



5



6



7



8

42- À partir de quel-s critère-s avez-vous classé ces photos?

Donnez trois critères principaux maximum (donnez un mot, une phrase).

1 : ----------
2 : ----------
3 : ----------

43- Reconnaissez-vous la ville où ces photos ont été prises?

☐ Oui

☐ Non

44- Si oui, quelle ville est-ce?

Vous

45- Avez-vous des enfants?

☐ Oui

☐ Non

46- Si oui, quel âge ont-ils?

	Age		Age
Enfant 1		Enfant 5	
Enfant 2		Enfant 6	
Enfant 3		Enfant 7	
Enfant 4		Enfant 8	

47- Quel est votre niveau de diplôme?

☐ Sans diplôme

☐ Niveau BEPC

☐ Niveau CAP ou assimilé

☐ Niveau BEP ou assimilé

☐ Niveau Bac

☐ Niveau Bac plus 2

☐ Niveau Bac plus 3

☐ Niveau Bac plus 4

☐ Niveau Bac plus 5

☐ Niveau supérieur à Bac plus 5

48- Quelle est votre catégorie socio-professionnelle?

(Ou laquelle était-ce si vous êtes sans activité)

☐ Agriculteurs, exploitants

☐ Artisans, commerçants et chefs d'entreprise

☐ Cadres et professions intellectuelles supérieures

☐ Professions libérales

☐ Professions intermédiaires

☐ Employés

☐ Ouvriers

☐ Autre

49- Quelle est votre profession?

(Ou laquelle était-ce si vous êtes sans activité ou à la retraite)

50- Estimez-vous que c'est une profession qui vous laisse une certaine liberté pour gérer votre temps au quotidien?

☐ Oui, tout à fait

☐ Oui, assez

☐ Non, peu

☐ Non, pas du tout

☐ Sans réponse

51- Où travaillez-vous (ou étudiez-vous)?

(Où avez-vous travaillez si vous n'êtes plus en activité ou à la retraite)

Vous avez le droit à plusieurs réponses.

☐ En centre ville

☐ Dans un quartier de la grande ville la plus proche de chez vous

☐ Dans une commune proche de la grande ville la plus proche de chez vous

☐ Dans un quartier de la ville dans laquelle je vis

☐ Dans une petite ville

☐ Dans une commune à la campagne

☐ Autre: ----------

52- Quel âge avez-vous?

☐ Moins de 18 ans

☐ De 18 à 25 ans

☐ De 26 à 40 ans

☐ De 41 à 60 ans

☐ De 61 à 70 ans

☐ 71 ans et plus

53- Sexe

☐ Masculin

☐ Féminin

☐ Sans réponse

Annexe 5 : Tri à plat pour les questions retenues pour aborder le capital spatial (Chapitre 10)

Echelle Parcours Résidentiel	Individus	Situation Logement	Individus	Résidence Secondaire Actuelle	Individus	Résidence Secondaire Enfant	Individus	Niveau d'Etude	Individus	Profession Catégories Socioprof.	Individus	Ville Etrangère	Individus	Mobilité Lieu Un	Individus	Mobilité Lieu Deux	Individus
EI	30	**COL**	16	**RSN**	161	**RSEN**	184	**BEP**	11	**EMPL**	45	**Z**	128	**VMI**	76	**MD**	95
EN	104	**FAM**	51	**RSO**	108	**RSEO**	92	**NB**	22	**CAD**	93	**U**	113	**MD**	95	**NR**	32
ER	58	**LOC**	88	**NR**	19	**NR**	12	**B3**	47	**EL**	83	**D**	34	**TC**	71	**VMI**	93
EID	39	**PROP**	128					**B5**	113	**AUT**	17	**T**	13	**MCM**	7	**TC**	42
EL	55	**NR**	5					**LY**	53	**INT**	23			**MDC**	12	**MCM**	4
NR	2							**ET**	40	**NR**	13			**MDM**	5	**MDC**	13
								NR	2	**ACCE**	6			**MIX**	4	**MDM**	3
										LIB	8			**NR**	18	**MIX**	6

Annexe 6 : Tri à plat pour les questions retenues pour aborder le parcours résidentiel (Chapitre 10)

Echelle Parcours Résidentiel	Individus	Situation Logement	Individus	Situation Actuelle de Résidence	Individus	Logement actuel	Individus	Situation Urbaine Plus Vécue	Individus	Situation Urbaine plus Proche Idéal	Individus	Situation Urbaine plus Attaché	Individus	Variété Situations Urbaines	Individus
EI	30	**COL**	16	**TGV**	34	**MIHL**	75	**TGV**	27	**TGV**	48	**TGV**	34	**VSUF**	53
EN	104	**FAM**	51	**GVR**	88	**MIL**	57	**GVR**	58	**GVR**	91	**GVR**	68	**VSUM**	132
ER	58	**LOC**	88	**BLTGV**	10	**MIV**	40	**BLTGV**	21	**BLTGV**	9	**BLTGV**	11	**VSUE**	63
EID	39	**PROP**	128	**PRU**	64	**API**	49	**PRU**	39	**PRU**	28	**PRU**	35	**VSUTE**	23
EL	55	**NR**	5	**VM**	37	**AMI**	37	**VM**	49	**VM**	43	**VM**	49	**NR**	17
NR	2			**PV**	10	**AGI**	30	**PV**	22	**PV**	16	**PV**	22		
				VILL	45			**VILL**	62	**VILL**	32	**VILL**	47		
								NR	10	**NR**	21	**NR**	22		

Annexe 7 : Tri à plat pour les questions retenues pour aborder les représentations urbaines (Chapitre 10)

Définition ville	Individus	Définition Ville Idéale	Individus
C	16	**VICA**	62
INH	10	**VIEC**	11
INT	30	**VIMOB**	37
MOB	9	**VINAT**	21
NUI	18	**VISV**	52
MIX	8	**VITH**	39
DB	82	**VIVE**	48
SV	114	**NR**	18
NR	1		

Annexe 8 : Nombre de répondants par commune (par ordre croissant du nombre de répondants) (Chapitre 10)

Commune	Situation urbaine	Nombre de répondants	Région	Commune	Situation urbaine	Nombre de répondants	Région
Rennes	GVR	74	Bretagne	**Goven**	PRU	1	Bretagne
Niort	VM	20	Nouvelle Aquitaine	**Grandcamp-Maisy**	VILL	1	Normandie
Lille	TGV	19	Hauts de France	**Grenoble**	GVR	1	Auvergne Rhône Alpes
Paris	TGV	12	Ile de France	**Guer**	PV	1	Bretagne
Erquy	VILL	10	Bretagne	**Guichen**	PRU	1	Bretagne
Betton	PRU	7	Bretagne	**Juvisy sur Orge**	BLTGV	1	Ile de France
Cesson Sévigné	PRU	7	Bretagne	**Lamballe**	PV	1	Bretagne
Agen	VM	5	Nouvelle Aquitaine	**Lanester**	PRU	1	Bretagne
Carentan	PV	4	Normandie	**Laniscat**	VILL	1	Bretagne
Le Rheu	PRU	4	Bretagne	**Les Champs de Losque**	VILL	1	Normandie
Nantes	GVR	4	Pays de la Loire	**Lèves**	PRU	1	Centre Val de Loire
Saint Brieuc	VM	4	Bretagne	**L'Hermitage**	PRU	1	Bretagne
Saint Gregoire	PRU	4	Bretagne	**Liffré**	PRU	1	Bretagne
Lyon	TGV	3	Auvergne Rhône Alpes	**Lorient**	VM	1	Bretagne
Metz	GVR	3	Grand Est	**Méautis**	VILL	1	Normandie
Auvers	VILL	2	Normandie	**Melesse**	PRU	1	Bretagne
Bruz	PRU	2	Bretagne	**Montauban de Bretagne**	PV	1	Bretagne
Chartres de Bretagne	PRU	2	Bretagne	**Montreuil**	BLTGV	1	Ile de France
Frehel	VILL	2	Bretagne	**Mordelles**	PRU	1	Bretagne
La Chapelle des Fougeretz	PRU	2	Bretagne	**Osmanville**	VILL	1	Normandie

Montfort sur Meu	PRU	2	Bretagne	**Picauville**	VILL	1	Normandie
Montgermont	PRU	2	Bretagne	**Plélan le Grand**	VILL	1	Bretagne
Montpellier	GVR	2	Occitanie	**Plerin**	PRU	1	Bretagne
Montrouge	BLTGV	2	Ile de France	**Ploufragan**	PRU	1	Bretagne
Pace	PRU	2	Bretagne	**Plougastel Daoulas**	PRU	1	Bretagne
Pont Réan	PRU	2	Bretagne	**Plurien**	VILL	1	Bretagne
Saint Come du Mont	VILL	2	Normandie	**Poitiers**	GVR	1	Nouvelle Aquitaine
Sainteny	VILL	2	Normandie	**Pont Péan**	PRU	1	Bretagne
Vindefontaine	VILL	2	Normandie	**Pordic**	PRU	1	Bretagne
Acigné	PRU	1	Bretagne	**Rezé lès Nantes**	PRU	1	Pays de la Loire
Arcueil	BLTGV	1	Ile de France	**Romillé**	PRU	1	Bretagne
Argenteuil	BLTGV	1	Ile de France	**Saint Aubin d'Aubigné**	VILL	1	Bretagne
Avignon	VM	1	Provence Alpes Côtes d'Azur	**Saint Etienne**	VM	1	Auvergne Rhône Alpes
Bagnolet	BLTGV	1	Ile de France	**Saint Fromond**	VILL	1	Normandie
Bain-de-Bretagne	PV	1	Bretagne	**Saint Jacques de la Lande**	PRU	1	Bretagne
Beaufou	VILL	1	Pays de la Loire	**Saint Julien**	PRU	1	Bretagne
Biarritz	VM	1	Nouvelle Aquitaine	**Saint Malo**	VM	1	Bretagne
Bourgbarré	PRU	1	Bretagne	**Saint Mard de Réno**	VILL	1	Normandie
Breal	PRU	1	Bretagne	**Saint Nazaire**	VM	1	Pays de la Loire
Brest	GVR	1	Bretagne	**Sainte Mére Eglise**	VILL	1	Normandie
Bréville	VILL	1	Normandie	**Saint-Hilaire-Petitville**	VILL	1	Normandie
Brive la Gaillarde	VM	1	Nouvelle Aquitaine	**Savigny le temple**	BLTGV	1	Ile de France
Caen	GVR	1	Normandie	**Seclin**	PRU	1	Hauts de France
Caudan	PRU	1	Bretagne	**Servon sur vilaine**	PRU	1	Bretagne
Chantepie	PRU	1	Bretagne	**Seyssins**	PRU	1	Auvergne Rhône Alpes
Chasné sur Illet	VILL	1	Bretagne	**St Armel**	VILL	1	Bretagne
Chef du Pont	VILL	1	Normandie	**St Aubin d'Aubigné**	VILL	1	Bretagne
Colombes	BLTGV	1	Ile de France	**St Aubin du Cormier**	VILL	1	Bretagne
Conquereuil	VILL	1	Pays de la Loire	**Toulouse**	GVR	1	Occitanie
Damgan	VILL	1	Bretagne	**Tournefeuille**	PRU	1	Occitanie
Derval	VILL	1	Pays de la Loire	**Trignac**	PRU	1	Pays de la Loire
Dingé	VILL	1	Bretagne	**Vannes**	VM	1	Bretagne
Enghien Les Bains	BLTGV	1	Ile de France	**Villeneuve d'ascq**	PRU	1	Hauts de France
Erce pres Liffre	VILL	1	Bretagne	**Vitré**	PV	1	Bretagne
Ernee	PV	1	Pays de la Loire				

Annexe 9 : Contribution des variables aux axes 1, 2 et 3 pour l'indicateur capital spatial (Chapitre 11)

	Contribution des variables à l'axe 1			Contribution des variables à l'axe 2			Contribution des variables à l'axe 3	
	R2	**P.value**		**R2**	**P.value**		**R2**	**P.value**
MLD	0.63538357	8.213189e-47	**MLD**	0.4761146	2.844986e-29	**MLD**	0.72502149	1.516783e-60
MLU	0.59573738	4.697449e-40	**EPR**	0.4038683	1.152106e-24	**MLU**	0.69969170	2.628751e-54
SITLOG	0.37600187	2.645118e-23	**MLU**	0.4221004	4.093767e-23	**VETR**	0.15850536	1.292222e-08
VETR	0.2292822	2.225910e-12	**RSCE**	0.2015677	5.872994e-13	**EPR**	0.08316324	5.268375e-04
RSC	0.07319249	2.842347e-05	**RSC**	0.1799085	1.364937e-11	**SITLOG**	0.06460168	1.557922e-03
RSCE	0.06428368	9.097595e-05	**SITLOG**	0.1028895	1.606490e-05	**RSCE**	0.02430169	1.724994e-02
			VETR	0.0670395	1.174684e-03			

Annexe 10 : Contribution des modalités à l'axe 1 pour l'indicateur capital spatial (Chapitre 11)

Axe 1	Estimate	p.value
MDC	0.6188303	1.560675e-03
RSEO	0.4691768	6.295226e-47
EI	0.4021792	1.339111e-03
RSO	0.3650127	7.723630e-26
MD	0.2858454	1.509209e-05
EN	0.2523346	7.255172e-07
D	0.2477400	1.060891e-03
U	0.1049466	5.576185e-05
TC	-0.1446188	1.253705e-03
ER	-0.2192106	7.848117e-04
EL	-0.2800771	4.846461e-04
RSN	-0.3650127	7.723630e-26
Z	-0.3801176	8.405167e-12
RSEN	-0.4691768	6.295226e-47
MDM	-0.4994949	2.284529e-02

Annexe 11 : Contribution des modalités à l'axe 2 pour l'indicateur capital spatial (Chapitre 11)

AXE 2	Estimate	p.value
MDM	0.6838358	2.971326e-05
D	0.5909092	1.861614e-19
EID	0.5550276	2.670348e-14
MDC	0.3422211	1.372440e-04
TC	0.2021010	4.016337e-16
RSO	0.1464924	3.721102e-05
RSN	-0.1464924	3.721102e-05
EN	-0.3930234	1.206880e-12
U	-0.4715516	4.183286e-14
MD	-0.4810544	2.790925e-06
VMI	-0.5720431	7.775241e-09

Annexe 12 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 1 « les actifs territorialisés » du bloc capital spatial en nombre d'individus par modalité de réponse (73 individus) (Chapitre 11)

EPR	RSC	RSE	VETR	MLU	MLD	SITLOG
EI:8	RSN:56	RSEN:66	T:5	MCM:2	MCM:1	COL:2
EL:7	RSO:17	RSEO:7	U:39	MD:38	MD:23	FAM:6
EN:39			Z:29	MDC:1	MDC:2	LOC:24
ER:19				TC:3	MIX:1	PROP:41
				VMI:29	TC:9	
					VMI:37	

DV	VID	NIVET	PCS	AGE	SEXE
SV:33	VICA:11	B3:16	ACCE:1	ACTD:26	F:47
DB:26	VIEC:3	B5:40	AUT:3	ACTU:25	M:26
NUI:4	VIMOB:15	BEP:2	CAD:32	ADO:5	
C:3	VINAT:4	ET:4	EL:9	ETU:7	
INT:5	VISV:20	LY:4	EMPL:12	RETD:2	
INH:2	VITH:11	NB:7	INT:11	RETU:8	
	VIVE:9		LIB:5		

Annexe 13 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 2 « les jeunes mobiles » du bloc capital spatial en nombre d'individus par modalité de réponse (56 individus) (Chapitre 11)

EPR	RSC	RSE	VETR	MLU	MLD	SITLOG
EI:5	RSN:22	RSEN:30	T:4	MCM:2	MCM:1	COL:7
EID:17	RSO:34	RSEO:26	U:9	MD:9	MD:19	FAM:14
EL:12			Z:16	MDC:8	MDC:6	LOC:18
EN:9			D:27	MDM:3	MIX:1	PROP:17
ER:13				TC:27	TC:16	
				VMI:7	VMI:12	
					MDM:1	

DV	VID	NIVET	PCS	AGE	SEXE
SV:18	VICA:15	B3:7	ACCE:2	ACTD:7	F:42
DB:15	VIEC:2	B5:18	AUT:1	ACTU:9	M:14
MIX:4	VIMOB:9	BEP:1	CAD:16	ADO:11	
C:4	VINAT:4	ET:17	EL:30	ETU:21	
INT:8	VISV:5	LY:12	EMPL:4	RETD:2	
MOB:3	VITH:10	NB:1	INT:1	RETU:6	
AUT:4	VIVE:11		LIB:2		

Annexe 14 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 3 « les explorateurs diplômés » du bloc capital spatial en nombre d'individus par modalité de réponse (44 individus) (Chapitre 11)

EPR	RSC	RSE	VETR	MLU	MLD	SITLOG
EI:7	RSN:10	RSEN:3	T:2	MD:26	MD:25	COL:2
EID:2	RSO:34	RSEO:41	U:33	MDC:1	VMI:13	FAM:8
EL:4			Z:8	TC:3	MDC:1	LOC:13
EN:30			D:1	VMI:14	MDM:2	PROP:21
ER:1					TC:3	

DV	VID	NIVET	PCS	AGE	SEXE
SV:22	VICA:12	B3:5	ACCE:2	ACTD:14	F:31
DB:11	VIEC:2	B5:23	AUT:4	ACTU:12	M:13
MIX:2	VIMOB:7	NB:3	CAD:18	ADO:10	
C:4	VINAT:4	ET:3	EL:13	ETU:3	
INT:4	VISV:9	LY:10	EMPL:3	RETD:1	
INH:1	VITH:3		INT:4	RETU:4	
	VIVE:11				

Annexe 15 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 4 « les locaux sédentaires » du bloc capital spatial en nombre d'individus par modalité de réponse (45 individus) (Chapitre 11)

EPR	RSC	RSE	VETR	MLU	MLD	SITLOG
EID:10	RSN:42	RSEN:45	T:1	MCM:2	MCM:1	FAM:9
EL:13	RSO:3		U:9	MD:6	MD:14	LOC:18
EN:6			Z:35	MDM:2	MDC:2	PROP:18
ER:16				TC:21	MIX:2	
				VMI:14	TC:9	
					VMI:17	

DV	VID	NIVET	PCS	AGE	SEXE
SV:18	VICA:8	B3:8	AUT:3	ACTD:13	F:31
DB:11	VIEC:2	B5:11	CAD:8	ACTU:9	M:14
NUI:7	VIMOB:8	BEP:2	EL:18	ADO:8	
C:3	VINAT:4	ET:9	EMPL:14	ETU:13	
INT:1	VISV:8	LY:9	INT:2	RETU:2	
MOB:4	VITH:7	NB:6			
INH:1	VIVE:8				

Annexe 16 : Contribution des variables aux axes 1, 2 et 3 pour l'indicateur parcours résidentiel (Chapitre 11)

	Contribution des variables à l'axe 1			Contribution des variables à l'axe 2			Contribution des variables à l'axe 3	
	R2	**p.value**		**R2**	**p.value**		**R2**	**p.value**
SUA	0.6678832	1.380498e-51	**SUI**	0.68575417	2.730619e-54	**SUH**	0.66301561	7.095302e-51
SUI	0.6678780	1.382948e-51	**SUA**	0.61175235	5.783295e-44	**SUI**	0.56717057	1.136391e-38
SUH	0.6591390	2.568954e-50	**SUH**	0.59470010	7.190434e-42	**SUA**	0.49351832	4.816515e-31
SUPV	0.6543234	1.244480e-49	**SUPV**	0.45200890	3.094852e-27	**SUPV**	0.30412259	8.536326e-16
LOG	0.2100876	1.983989e-10	**LOG**	0.22909133	1.399866e-11	**LOG**	0.27918976	8.786176e-15
SIT LOG	0.1518009	1.195012e-07	**SIT LOG**	0.12915152	2.097735e-06	**SIT LOG**	0.17921836	3.250249e-09
VSU	0.1006051	2.021565e-05	**EPR**	0.11577573	1.084940e-05	**EPR**	0.07983095	7.394487e-04
EPR	0.1083017	2.673466e-05	**VSU**	0.06191578	2.060308e-03	**VSU**	0.05189165	6.475901e-03

Annexe 17 : Contributions des modalités à l'axe 1 « taille de la situation urbaine dominante dans le parcours résidentiel » (Chapitre 11)

AXE 1	**Estimate**	**p.value**
SUH_TGV	1.0125076	3.365263e-24
SUPV_TGV	0.8910570	5.098512e-16
SUI_TGV	0.8745884	5.389696e-24
SUI_PRU	0.6123910	2.637256e-06
SUH_VM	0.5817277	7.369543e-08
SUPV_BLTGV	0.4899641	3.412298e-05
MIV	0.4693319	7.730522e-08
VSUF	0.3462655	2.496593e-05
SUPV_PRU	0.3126436	7.806600e-05
AMI	0.2838884	6.677759e-04
EI	0.2684129	3.710867e-02
EN	0.1913615	5.200985e-04
AGI	0.1882265	3.542101e-02
SUI_VM	-0.2426895	3.089743e-03
SUH_PRU	-0.2562663	2.795137e-03
MIL	-0.2961993	1.727177e-02

SUPV_VM	-0.2963285	3.414086e-02
ER	-0.3638643	2.061678e-06
MIHL	-0.4218980	6.866584e-07
VSUE	-0.4380720	5.324515e-08
SUPV_PV	-0.6519146	1.338659e-04
SUPV_VILL	-0.7056881	1.926681e-15
SUH_VILL	-0.7182576	5.195940e-13
SUI_PV	-0.7375847	7.777393e-06
SUI_VILL	-0.7826841	2.145297e-14
SUH_PV	-0.8874061	3.104964e-04

Annexe 18 : Contributions des modalités à l'axe 2 « variété de situations urbaines et résidentielles rencontrées au cours du parcours de vie » (Chapitre 11)

AXE 2	Estimate	p.value
SUPV_TGV	0.6430082	1.560911e-08
SUH_VILL	0.6293398	7.068765e-20
SUI_VILL	0.5437702	7.329744e-11
SUI_PV	0.5309093	6.163039e-05
SUI_TGV	0.5119573	9.661103e-15
MIHL	0.5061819	1.952059e-12
SUH_PV	0.4636822	4.985290e-03
SUH_TGV	0.4625709	5.572668e-10
EID	0.3593378	9.968604e-07
SUPV_VILL	0.3377628	2.117116e-07
VSUF	0.2905886	2.143430e-04
EI	0.2433047	2.979949e-03
VSUM	-0.1477992	1.211090e-02
MIV	-0.2579514	1.815261e-03
EN	-0.2961191	2.168419e-04
API	-0.3179502	1.416911e-05
ER	-0.3646002	6.499246e-04
SUI_VM	-0.3660528	6.947171e-03
SUH_PRU	-0.4040991	2.376740e-03
SUPV_GVR	-0.6505270	1.007324e-15
SUI_GVR	-0.6547686	1.572110e-26
SUH_GVR	-0.6938044	7.046498e-22

Annexe 19 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 1 « individus ancrés dans les grandes villes régionales » du bloc parcours résidentiel (54 individus) (Chapitre 11)

SUH	LOG	EPR	SUPV	SUI	VSU	SUA	SITLOG
BLTGV : 2	AGI : 8	EI : 2	BLTGV : 6	BLTGV : 3	VSUE : 8	BLTGV : 4	COLOC : 1
GVR : 38	AMI : 12	EID : 3	GVR : 30	GVR : 40	VSUF : 8	GVR : 31	HFAM : 9
PRU : 4	API : 11	EL : 9	PRU : 7	PRU : 2	VSUM : 32	PRU : 7	LOC : 28
TGV: 3	MIHL : 4	EN : 30	PV : 2	PV : 6	VSUTE : 6	PV : 3	PROP : 16
VM : 7	MIL : 4	ER : 10	TGV: 2	TGV: 1		TGV : 1	
	MIV : 15		VILL : 1	VM : 4		VM : 8	
			VM : 6				

DV	VID	NIVET	PCS	AGE	SEXE
SV : 21	VICA : 10	B3 : 3	LIB : 2	ACTD : 13	F : 35
DB : 21	VIEC : 1	B5 : 29	AUT : 3	ACTU : 17	M : 19
NUI : 2	VIMOB : 3	BEP : 1	CAD : 23	ADO : 9	
INT : 5	VINAT : 6	ET : 10	EL : 19	ETU : 10	
C : 4	VISV : 10	LYC : 9	EMPL : 5	RETD : 2	
INH : 1	VITH : 8	NB : 2	INT : 2	RETU : 3	
	VIVE : 16				

Annexe 20 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 2 « individus au parcours résidentiel transitoire, ou non choisi » du bloc parcours résidentiel (71 individus) (Chapitre 11)

SUH	LOG	EPR	SUPV	SUI	VSU	SITLOG	SUA
BLTGV : 1	AGI : 9	EI : 5	BLTGV : 2	BLTGV : 1	VSUE : 29	COLOC : 7	BLTGV : 2
GVR : 29	AMI : 8	EID : 8	GVR : 13	GVR : 38	VSUF : 5	HFAM : 8	GVR: 20
PRU : 37	API : 21	EL : 6	PRU : 6	PV : 1	VSUM : 31	LOC : 29	PRU : 6
VILL : 2	MIHL : 13	EN : 29	PV : 10	VILL : 3	VSUTE : 6	PROP : 30	PV : 6
VM : 2	MIL : 17	ER : 23	VILL : 15	VM : 28			TGV : 3
	MIV : 3		VM : 25				VILL : 9
							VM : 25

DV	VID	NIVET	PCS	AGE	SEXE
SV : 29	VICA : 19	B3 : 12	AUT : 5	ACTD : 20	F : 49
DB : 13	VIEC : 5	B5 : 29	CAD : 21	ACTU : 21	M : 22
MIX: 4	VIMOB : 6	BEP : 1	EL : 25	ADO : 7	
C : 7	VINAT : 4	ET : 17	EMPL : 13	ETU : 22	
INH : 4	VISV : 15	LYC : 8	INT : 5	RETU : 1	
INT : 8	VITH : 11	NB : 4	LIB : 2		
NUI : 8	VIVE : 11				

Annexe 21 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 3 « individus au parcours résidentiel stabilisé » du bloc parcours résidentiel (43 individus) (Chapitre 11)

SUH	LOG	EPR	SUPV	SUI	VSU	SUA	SITLOG
BLTGV : 4	AGI : 2	EI : 8	BLTGV : 6	TGV : 18	VSUE : 5	BLTGV : 2	COLOC : 3
GVR : 2	AMI : 5	EID : 2	TGV : 6	PRU : 15	VSUF : 11	GVR : 3	HFAM : 4
PRU : 8	API : 4	EL : 5	PRU : 14	VM : 3	VSUM : 24	PRU : 14	LOC : 8
VM : 17	MIHL : 15	EN : 22	VILL : 5	BLTGV : 2	VSUTE : 3	TGV : 9	PROP : 28
TGV : 6	MIL : 5	ER : 6	VM : 8	PV : 2		PV : 2	
PV : 1	MIV : 12		PV : 1	VILL : 3		VILL : 6	
VILL : 5			GVR : 3			VM : 7	

DV	VID	NIVET	PCS	AGE	SEXE
DB : 17	VICA : 6	B3 : 11	ACCE : 5	ACTD : 17	F : 26
INH : 1	VIEC : 1	B5 : 19	CAD : 19	ACTU : 10	M : 17
C : 2	VIMOB : 12	ET : 2	EL : 5	ADO : 3	
INT : 6	VINAT : 3	LYC : 2	EMPL : 7	ETU : 2	
MIX : 1	VISV : 10	NB : 7	INT : 4	RETU : 11	
SV : 16	VITH : 3	BEP : 2	LIB : 3		
	VIVE : 8				

Annexe 22 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 4 « individus ancrés dans les très grandes villes » du bloc parcours résidentiel (22 individus) (Chapitre 11)

SUH	LOG	EPR	SUPV	SUI	VSU	SUA	SITLOG
TGV : 20	AGI : 5	EI : 5	BLTGV : 4	TGV : 21	VSUE : 1	TGV : 16	LOC : 11
VM : 2	AMI : 7	EID : 8	PRU : 4	PRU : 1	VSUF : 9	BLTGV : 1	PROP : 11
	API : 2	EL : 5	TGV : 14		VSUM : 9	GVR : 2	
	MIHL : 3	EN : 4			VSUTE : 3	PRU : 3	
	MIL : 2						
	MIV : 3						

DV	VID	NIVET	PCS	AGE	SEXE
SV : 12	VICA : 4	B3 : 5	AUT : 1	ACTD : 7	F : 16
DB : 8	VIEC : 1	B5 : 13	CAD : 9	ACTU : 6	M : 6
NUI : 1	VIMOB : 4	ET : 2	EL : 2	ETU : 4	
INH : 1	VISV : 5	NB : 2	EMPL : 5	RETD : 1	
	VITH : 4		INT : 3	RETU : 4	
	VIVE : 4		LIB : 1		

Annexe 23 : Résultats suite à la CAH pour le Groupe 5 « villageois convaincus et attachés » du bloc parcours résidentiel (31 individus) (Chapitre 11)

SUH	LOG	EPR	SUPV	SUI	VSU	SUA	SITLOG
GVR : 6	AGI : 1	EI : 3	GVR : 1	GVR : 2	VSUE : 11	PRU : 2	COLOC : 2
PRU : 4	AMI : 1	EID : 10	VM : 6	PV : 6	VSUF : 5	GVR : 1	HFAM : 6
PV : 4	API : 5	EL : 3	PV : 5	VILL : 18	VSUM : 13	PV : 5	LOC : 7
VILL : 17	MIHL : 16	EN : 3	VILL : 19	VM : 5	VSUTE : 2	VM : 4	PROP : 16
	MIL : 8	ER : 12				VILL : 19	

DV	VID	NIVET	PCS	AGE	SEXE
SV : 8	VICA : 10	B3 : 8	AUT : 3	ACTD : 8	F : 19
DB : 13	VIEC : 2	B5 : 7	CAD : 6	ACTU : 4	M : 12
INT : 4	VIMOB : 5	ET : 7	EL : 13	ADO : 6	
INH : 2	VINAT : 2	LYC : 5	EMPL : 6	ETU : 9	
MIX : 1	VISV : 3	NB : 3	INT : 3	RETD : 2	
MOB : 3	VITH : 5	BEP : 2		RETU : 2	
	VIVE : 4				

Annexe 24 : Contributions des variables aux axes pour l'AFCM sur l'attachement (Chapitre 11)

Axe 1			Axe 2			Axe 3		
	R2	p.value		R2	p.value		R2	p.value
SUH	0.70756606	1.415897e-42	**AGE**	0.6202439	5.387347e-34	**SUI**	0.57616819	3.929867e-29
SUI	0.65220620	2.778650e-36	**LOG**	0.4757077	2.938167e-22	**SUH**	0.50210668	2.441368e-23
LOG	0.41646970	2.164372e-18	**SUH**	0.4516293	6.944157e-20	**AGE**	0.38835229	1.067396e-16
MLU	0.33271695	6.118807e-13	**VSU**	0.3463181	8.269576e-16	**SUPV**	0.31688397	4.040370e-12
SUPV	0.32936885	9.159327e-13	**SUI**	0.3306525	7.848945e-13	**MLU**	0.28373345	1.791455e-10
AGE	0.26366658	4.304154e-10	**EPR**	0.2380146	1.721239e-09	**VETR**	0.17495726	2.960461e-07
EPR	0.21281683	2.498550e-08	**SUPV**	0.2141951	2.635565e-07	**EPR**	0.18702263	3.482673e-07
MAP	**0.09906320**	4.409687e-04	**MLU**	0.1074134	3.498686e-03	**MAP**	**0.12636743**	3.491565e-05
RSC	0.05262116	2.194954e-03				**VSU**	0.04980003	3.190331e-02
VETR	0.07575316	3.522272e-03						
VSU	0.04943133	3.288509e-02						

Annexe 25 : Contribution des modalités aux axes pour l'AFCM sur l'attachement (Chapitre 11)

Axe 1			Axe 2			Axe 3		
	Estimate	p.value		Estimate	p.value		Estimate	p.value
SUH_TGV	0.7221270	4.015239e-11	SUI_PRU	0.7814006	1.377531e-14	SUI_VILL	0.68794398	1.027376e-15
SUI_TGV	0.6420384	1.163554e-11	RU	0.7712240	1.813488e-12	RD	0.68787498	1.129560e-05
SUH_BLTGV	0.4710590	4.802463e-02	SUH_VM	0.7266151	1.764004e-15	MD	0.59734724	1.909338e-02
SUI_PRU	0.4625485	4.965976e-03	VSUF	0.4607072	1.838805e-07	SUH_VILL	0.52620577	1.369146e-09
SUPV_TGV	0.4542364	1.277400e-04	SUPV_BLTGV	0.4604986	3.571902e-05	MPGU	0.41157060	1.092041e-05
SUH_VM	0.3913512	3.975521e-03	EL	0.2692615	1.876756e-03	D	0.32884008	4.734737e-07
T	0.3853087	2.377999e-03	SUPV_TGV	0.2505306	1.637290e-02	SUI_TGV	0.35117325	1.002658e-05
EI	0.3764328	5.035900e-03	MPGU	0.2303238	2.670879e-02	EL	0.28307465	7.649078e-06
RU	0.3585905	5.413650e-03	VMI	0.2291401	4.247630e-04	SUH_TGV	0.26755565	1.763692e-03
MD	0.3571837	1.156479e-11	MIL	0.2280460	2.428357e-03	T	0.17769962	3.259904e-02
SUPV_PRU	0.3509482	2.373167e-05	MMGU	0.2190789	4.117309e-02	VSUTE	0.17532660	3.398599e-02
AGI	0.3418196	2.585708e-04	MIHL	0.1562059	2.145951e-02	EI	0.14921148	3.313123e-02
MIV	0.2376568	3.086109e-03	AD	0.1464650	3.734930e-07	RU	0.11372512	1.532047e-02
SUI_GVR	0.2329692	6.051303e-03	EN	0.1425622	1.584694e-03	TC	-0.01762419	9.436751e-03
AMI	0.2211869	2.793081e-03	VSUM	0.1305077	1.289473e-03	MD	-0.02484820	1.471407e-03
MPGD	0.2135048	9.099603e-03	SUH_VILL	0.1263257	4.166592e-02	SUI_GVR	-0.08485234	3.679331e-02
EN	0.1933787	1.097897e-03	TC	-0.1838392	4.996583e-04	MPGD	-0.22242232	4.766245e-02
SUH_GVR	0.1892213	1.360511e-02	SUPV_VILL	-0.2421053	4.500500e-03	SUH_VM	-0.24384041	4.319753e-02
AU	0.1650824	1.873593e-03	AGI	-0.2716887	1.099568e-02	EN	-0.26305955	9.816687e-05
RSO	0.1219769	2.194954e-03	EID	-0.2753453	4.624917e-03	U	-0.28100103	1.030320e-02
API	0.1166187	2.939301e-02	SUI_GVR	-0.3123728	5.915939e-05	SUPV_PV	-0.29663575	2.361158e-03
RSN	-0.1219769	2.194954e-03	ER	-0.3230306	3.568950e-07	SUPV_VM	-0.30556865	8.601725e-06
SUI_VM	-0.1327306	1.010643e-02	AU	-0.3450987	8.520767e-04	AU	-0.32967543	3.687220e-02
SUH_PRU	-0.1396377	5.042489e-03	SUPV_PV	-0.3752242	5.622110e-03	SUI_PV	-0.41681720	1.600567e-03
TC	-0.1643574	6.302527e-03	SUH_GVR	-0.3924106	2.518767e-11	SUI_VM	-0.42517792	1.100169e-08
VSUM	-0.1775550	7.289273e-03	VSUE	-0.3926976	6.446216e-12	AD	-0.45722227	1.957634e-06
EID	-0.2203637	1.156101e-02	API	-0.5160662	9.797562e-14	SUH_PRU	-0.50843096	2.471659e-15
Z	-0.2460628	3.169253e-02	JD	-0.6715850	2.677248e-14	VMI	-0.53132496	5.452369e-13
MPGQ	-0.2494055	1.498525e-04						
VMI	-0.2585555	7.608506e-07						
SUPV_VILL	-0.3531945	8.918679e-06						
EL	-0.4005052	2.029823e-06						
SUPV_PV	-0.4442919	1.105246e-03						
MIHL	-0.4535842	3.034665e-08						
MIL	-0.4636978	2.484905e-07						
JU	-0.5881890	1.119078e-10						
SUI_VILL	-0.5895488	3.859952e-13						
SUI_PV	-0.6573247	2.988067e-07						
SUH_VILL	-0.6593933	3.204516e-13						
SUH_PV	-0.9747275	1.880102e-08						

Titre : Au-delà de l'urbanité : une approche géopsychologique du « sentiment d'urbanité

Résumé : Face au processus de métropolisation et de densification des espaces urbains quel sens donner à l'urbanité du point de vue des individus? Dans le cadre d'une thèse portant précisément sur cette dimension individuelle des rapports à la ville, nous nous concentrons sur ce que nous définissons comme le sentiment d'urbanité, défini comme un état affectif et cognitif d'un individu caractérisant son rapport aux espaces urbains et/ou à la ville. Cet état est variable et relatif selon des composantes variables selon les individus : les pratiques urbaines individuelles, les parcours résidentiels passés, le capital spatial et les représentations individuelles de la ville.
Afin de chercher à comprendre comment ce sentiment d'urbanité se construit chez les individus, nous avons opté pour une méthodologie en deux temps. Un premier temps consacré à des parcours photos commentés, puis un second temps consacré à un questionnaire en ligne. Ce travail permet de mettre en avant trois principaux niveaux de construction du sentiment d'urbanité chez les individus. Un premier niveau collectif très largement partagé par les individus, un second niveau plutôt social et fonction du groupe social (appartenance sociale, appartenance générationnelle) et un troisième niveau individuel fonction des expériences individuelles de la ville. L'objectif de cette thèse est aussi, par une approche compréhensive, de chercher à confronter des catégories établies (ville, urbain) à la parole habitante pour parvenir à bâtir des définitions et des catégories théoriques enrichies de réalités individuelles vécues ou perçues. Ce qui revient aussi à répondre à la question qu'est-ce qu'être urbain dans un monde urbain diffus ?

Title : Beyond Urbanity : a geopsychological approach of « sense of urbanity »

Abstract : Regarding the process of metropolisation and densification of urban areas, what sense should urbanity have from individuals' point of view ? This PhD dissertation proposes a framework based on the individual dimension of relationships with the city. We focus on what we define as the « sense of urbanity », namely the emotional and cognitive state of an individual characterizing his relationship to urban spaces and/or the city. This state is variable and relative according to individuals components: individual urban practices, past residential journeys, space capital and individual representations of the city.
In order to understand how this sense of urbanity is built at the individual scale, we opted for a two-step methodology based on commented photo trails and on an online questionnaire. This work highlights three levels in the way that individuals build their sense of urbanity: a collective level widely shared by individuals, a social level related to the social group (social belonging, generational belonging) and a level based on the individual experiences of the city. Through a comprehensive approach, this PhD dissertation proposes to compare established categories (city, urban) to the living word in order to build definitions and theoretical categories enriched with lived or perceived individual realities. This also comes down to answering the question what is urban in a fragmented urban world?