

anglo-américaine, qui se désigne elle-même sous le label de géographie radicale. Parmi ses premiers animateurs, on trouve des géographes comme D. Harvey ou W. Bunge, ce dernier ayant proposé des usages alternatifs de la cartographie pour dénoncer les inégalités sociales et raciales, et proposer « une géographie populaire » (Elie, Popelard, Vanier, 2009). Depuis, « cette cartographie libre et politique a largement gagné les milieux militants. La terminologie se diversifie et fleurit en une diversité qui témoigne de son dynamisme et de sa diffusion : la cartographie devient participative, collective, émancipée, alternative, militante, expérimentale... Ce vocabulaire bigarré recouvre pourtant la même intention : faire de la cartographie *différemment* ou encore de la “contre-cartographie” » (Zwer, Rekacewicz, 2021, p. 9).

Le contexte nantais est d'ailleurs particulièrement fécond en la matière. Sous l'impulsion de la maison d'édition alternative « À la criée. Géographie, arts, écritures », c'est d'abord une carte de la Zone À Défendre (ZAD) – où devait être construit le nouvel aéroport de la métropole nantaise – de Notre-Dame-des-Landes qui a été produite en 2016, puis diffusée à environ 25 000 exemplaires, un chiffre considérable (figure 2). Depuis ce succès éditorial et l'abandon du projet d'aéroport, les cartographies militantes se sont multipliées (et ont été tirées dans des volumes compris entre 1 000 et 3 000 exemplaires selon les cas) grâce au travail de différents collectifs militants en lutte contre des projets d'aménagement localement contestés, avec notamment et ci-contre : « Nantes atlantique, les avions éclairent

ma salle de bains la nuit » en 2020 (figure 3) ; ou encore « L'autre voyage à Nantes, carte de l'(in) hospitalité nantaise » (figure 4) et « Chantenay, carte du désenvoûtement contre l'arbre aux hérons et la touristification » en 2022 (figure 5). Cette dynamique de diffusion rappelle, s'il en est besoin, la puissance performative de l'outil sociotechnique qu'est la carte.

La posture adoptée par l'équipe de coordination de cet atlas social et la ligne éditoriale rappelée aux auteurs en amont des processus d'écriture sont toutefois différentes de ces projets militants de contre-cartographie. Il s'agit en effet de produire des éclairages scientifiques et caractérisés par un souci constant de réflexivité, qui implique de « reconnaître la tension sans doute inévitable entre cette visée descriptive (ou explicative) de la démarche scien-

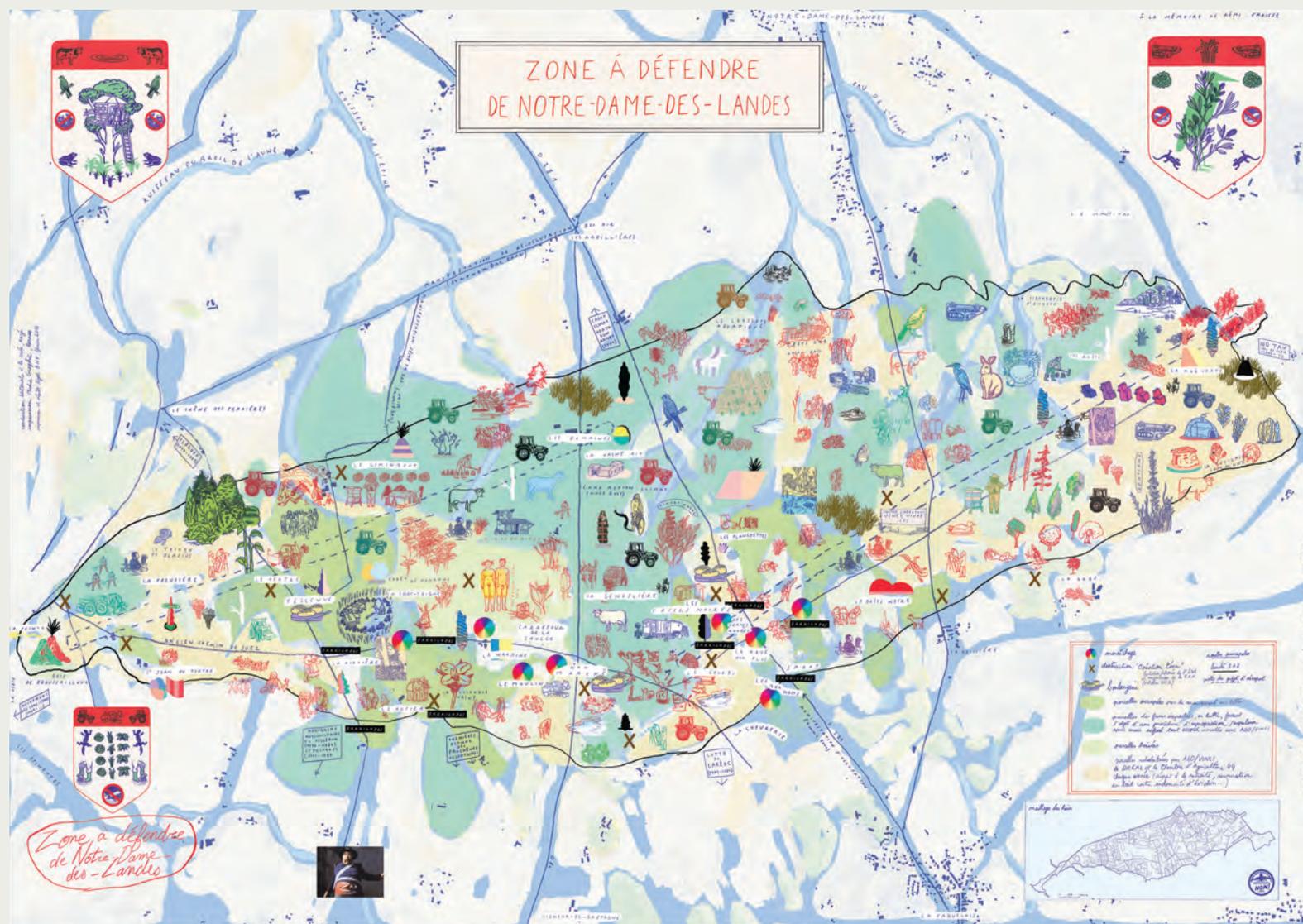


Figure 2

Des contre-récits cartographiques nombreux dans le contexte local.

Source et copyright : à la criée



Figure 3
Des contre-récits cartographiques
nombreux dans le contexte local.
Source et copyright : à la créée

tifique, et les positionnements normatifs dont les chercheurs et chercheuses ne peuvent jamais totalement se défaire. [...] En dénaturisant le monde social, en montrant la construction sociale (historique et géographique) des institutions, des dispositions subjectives comme des espaces matériels, les approches critiques et réflexives semblent se contenter de dire « ce qui est », mais ce faisant, elles montrent que « ce qui est pourrait ne pas être » ou « être autrement » et contribuent ainsi à *ouvrir le champ des possibles et des pensables*. Loin d'être une simple entreprise de dénonciation parmi d'autres, en cela facile à relativiser et disqualifier, elles persistent à allier l'exigence scientifique et la visée d'émancipation » (Ripoll, Frouillou, 2022). C'est suivant cette perspective, qui consiste en quelque sorte à arpenter une ligne de crête, que cet atlas a été construit. Il s'inscrit plus largement dans le champ des travaux français qui, depuis le milieu des années 2000, investissent centralement la question de la dimension spatiale des rapports sociaux, et plus spécifiquement des inégalités sociales, des rapports de pouvoir ou de domination, que ce soit sous les labels de « géographie sociale » (Blanchard, Estebanez, Ripoll, 2021), de « géographie radicale » (Clerval *et al.*, 2015) ou de « géographie critique » (*Carnets de géographes*, 2012, 2022), labels qui se recoupent partiellement sans désigner pour autant les mêmes orientations (Calbérac, 2022).

« Au-delà de la ville attractive »

Le sous-titre de l'atlas « Au-delà de la ville attractive » indique la volonté d'interroger quelques-uns des effets, en matière de géographie et de sociologie urbaines, des politiques d'attractivité qui président assez largement aux principes de l'action publique locale dans les grandes métropoles françaises depuis deux décennies, et revendique ce faisant une posture critique. Le terme « au-delà » doit ici être entendu dans une double acception. D'une part, il s'agit de tenter d'aller au-delà de la surface des choses directement observable par tout un chacun, au-delà de la singularité des cas pour dévoiler des logiques structurelles, bref au-delà des évidences et du sens commun qui doivent être déconstruits par les sciences sociales. D'autre part, il s'agit de regarder au-delà de la ville dense, à l'échelle de laquelle ont longtemps été pensées les géographies et les sociologies urbaines, en « passant le périph' » en somme. L'atlas va donc au-delà des frontières administratives de la ville de Nantes, et au-delà des limites politiques de Nantes Métropole qui ne recouvrent que partiellement la réalité de ce qu'est la métropole nantaise (figure 6). Au fil des planches et au gré des objets traités, l'atlas fait donc varier la focale d'analyse jusqu'au périmètre de l'aire urbaine telle qu'elle a été définie par l'INSEE de 1997 à 2020. Ces planches privilégient

systématiquement l'échelle d'analyse la plus précise, en particulier la maille intra-urbaine de diffusion de l'information statistique qu'est l'IRIS – ces Îlots Regroupés pour l'Information Statistique agrègent environ 2 000 à 3 000 habitants – pour les données issues de la statistique publique.

Le projet de cet atlas ayant été conçu en 2019, les dynamiques métropolitaines de Nantes sont observées à l'échelle de l'aire urbaine et non à celle de l'aire d'attraction, nouveau découpage statistique proposé par l'INSEE en fin d'année 2020 et qui se substitue à celui de l'aire urbaine. Toutefois, la prise en compte de l'aire urbaine présente deux avantages majeurs pour analyser les dynamiques et inégalités sociales de la métropole nantaise. Le premier est de bien distinguer l'urbain dense, autrement dit l'agglomération morphologique correspondant au pôle urbain ou à l'unité urbaine de l'INSEE (24 communes), de l'urbain diffus constitué de la couronne périurbaine (84 communes), contrairement au découpage en aire d'attraction qui ne tient aucunement compte de cette distinction, puisqu'il opère une partition entre un pôle constitué de sept communes de l'agglomération nantaise sur les 24 et une couronne de 109 communes, dont 17 de l'agglomération. Le deuxième avantage est que l'aire urbaine opère un découpage statistique qui renvoie très largement à celui des institutions politiques locales, puisque le pôle urbain nantais correspond peu ou prou au territoire de Nantes Métropole. En effet, si le périmètre des deux entités n'est pas strictement identique, car trois communes plus rurales sont intégrées à Nantes Métropole (Brains, Mauves-sur-Loire et Le Pellerin), tandis que trois communes du pôle urbain (Haute-Goulaine, Pont-Saint-Martin et Port-Saint-Père) n'en font pas partie, comme ces six communes sont peu peuplées, les 21 communes appartenant à la fois à la métropole et à au pôle représentent 98 % de la population des deux entités. Au final, l'aire urbaine nous semble offrir une grille de lecture plus pertinente des divisions géographiques et politiques de la métropole nantaise et de son auréole périurbaine que l'aire d'attraction, sachant que si le périmètre du deuxième ensemble est un peu plus étendu que celui du premier, avec respectivement 116 et 108 communes, cette modification à la marge ne modifie aucunement l'analyse des dynamiques métropolitaines et périurbaines globales.

La huitième agglomération française au riche passé industrialo-portuaire

Que l'on considère l'agglomération morphologique définie par l'unité urbaine, ou que l'on regarde l'aire urbaine et son évolution récente en aire d'attraction des villes qui permet de saisir dans sa globalité le continuum d'urbanisation constitué de l'agglomération

et sa couronne périurbaine, Nantes s'inscrit au sommet de la hiérarchie urbaine française, entre le septième rang (pour l'aire d'attraction) et le huitième (pour l'unité et l'aire urbaine). En 2019, l'agglomération nantaise totalise 665 000 habitants, répartis quasiment à égalité entre la ville-centre de Nantes (319 000) et ses 23 communes de banlieue (346 000). Son aire d'attraction quant à elle dépasse de peu le million d'habitants (1 011 000), l'ancien découpage en aire urbaine, un peu plus limité géographiquement (pour rappel, 108 communes au lieu de 116), frôlant le million. Dans la hiérarchie urbaine française, Nantes est à distance à la fois des villes qui la précède et qu'elle devance. Avec ses 665 000 habitants, l'agglomération est en effet loin derrière Nice (septième rang) et ses 952 000 habitants, tandis que Toulon (neuvième rang) atteint les 586 000. En dépassant de peu le million d'habitants, l'aire d'attraction est à bonne distance à la fois de Bordeaux (sixième rang avec 1 364 000 habitants) et de Strasbourg (huitième rang avec 853 000 habitants).

La métropole nantaise connaît depuis les années 1990 une très forte croissance démographique, passant « de la belle endormie au nouvel Eden de l'Ouest » (Garat *et al.*, 2005). Celle-ci n'est pas sans lien avec la transformation de sa base socio-économique générée par le passage à un modèle de croissance post-fordiste à partir des années 1970. Historiquement, le destin de Nantes est lié à l'eau et la ville a fondé son développement sur une accumulation capitaliste basée sur la rente portuaire. La situation fluviale de fond d'estuaire a été au fondement même de l'essor urbain nantais en favorisant l'activité portuaire et commerciale. Nantes devient ainsi au début du XVIII^e siècle le premier port de France, avec l'essor du commerce triangulaire entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique, la vente déportation d'esclaves africains permettant d'importer des Antilles du sucre de canne et du café entre autres. Cette ouverture sur le grand large et cet essor du commerce maritime au XVIII^e siècle favorisent à la fois le développement urbain et installent durablement Nantes parmi les villes les plus importantes de France.

C'est pour maintenir cette prospérité et ce rang que la bourgeoisie nantaise composée d'armateurs et de négociants va doter Nantes d'un avant-port à Saint-Nazaire, à l'entrée de l'estuaire de la Loire, avec l'ouverture d'un premier bassin en 1856. Le destin de Nantes devient dès lors indissociable de celui de Saint-Nazaire. La création de ce binôme portuaire, loin d'être un cas unique, s'explique à la fois par l'augmentation de la taille des bateaux à l'ère industrielle et la permanence d'un bouchon vaseux constitué d'un dépôt de sédiments, les deux effets cumulés empêchant ainsi un nombre croissant de navires d'atteindre le port nantais.

L'essor concomitant de ces deux cités éloignées de 54 kilomètres seulement a donc fait émerger un complexe urbain bipolaire articulé autour de l'estuaire de la Basse-Loire.

Au XIX^e siècle, ce complexe devient l'un des rares territoires où s'arrime la révolution industrielle dans l'Ouest de la France, en étroite liaison avec l'activité portuaire, d'où l'essor de l'agroalimentaire, notamment le raffinage de sucre, les conserveries et les biscuiteries (naissance des célèbres usines LU et BN), de la métallurgie et de la construction navale. De ce riche passé industriel-portuaire subsistent aujourd'hui quelques fleurons qui comptent toujours parmi les plus gros employeurs de ce complexe urbain de la Basse-Loire, comme l'aéronautique présent aussi bien à Nantes qu'à Saint-Nazaire avec des usines Airbus ou encore les Chantiers de l'Atlantique nazairiens spécialisés dans la production de paquebots de croisière. Par ailleurs, l'activité portuaire reste

importante, le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire occupant le cinquième rang en France, avec un trafic d'environ 35 millions de tonnes et une activité polarisée essentiellement par les terminaux à hydrocarbures de Donges et Montoir, dans la banlieue est de Saint-Nazaire, témoin du glissement du port de Nantes vers son avant-port nazairien.

De la désindustrialisation à la ville festive

Malgré ces permanences, Nantes a connu, comme l'ensemble des autres villes françaises, une recomposition importante de sa base socio-économique depuis un demi-siècle, marquée en particulier par un vigoureux processus de désindustrialisation (l'emploi secondaire, comprenant l'industrie et la construction, ne représente plus que 14 % de l'emploi en 2019)

et le renforcement concomitant des activités tertiaires (Cabane, 1990 ; Garat *et al.*, 2005). Cette mutation de l'appareil productif local est symbolisée, entre autres, par l'essor important des services aux entreprises, dont témoignent les travaux de l'INSEE portant sur l'emploi des cadres des fonctions métropolitaines (CFM), c'est-à-dire ceux occupés par des fonctions liées aux prestations intellectuelles, à la conception recherche, au commerce interentreprises, à la gestion ou à la culture et aux loisirs (Van Puymbroek, Reynard, 2010). Nantes occupe en 2006 la sixième place en France pour la part de ces cadres dans l'emploi des aires urbaines, soit un rang un peu supérieur à son poids démographique, et elle a surtout gagné sept places depuis 1982 (elle était alors au treizième rang), ce qui témoigne du fort dynamisme de ces emplois hautement qualifiés dans la métropole nantaise. Autre témoin de cette prise de pouvoir des activités abstraites sur l'économie locale,



Figure 4
 Des contre-récits cartographiques nombreux dans le contexte local.
 Source et copyright : à la criée

Nantes a intégré en 2018 le top 10 des agglomérations françaises pour le nombre d'étudiants, avec plus de 60 000, suite à la renaissance de l'université au début des années soixante et à la multiplication des écoles d'ingénieurs ou des formations supérieures privées. L'ensemble de ces recompositions économiques s'accompagne d'une mutation importante de la structure sociale, parfois résumé localement par la formule « des métallos aux cadres métropolitains » (Cartier *et al.*, 2013 ; Garat, 2014). La part des ouvriers, qui était de loin le groupe socioprofessionnel le plus nombreux en 1975 de l'aire urbaine nantaise, en raison des liens historiques entre urbanisation et industrialisation, a été divisée par deux en quarante ans, chutant de 38 % des actifs à 18 % en 2019. Dans le même temps, la part des cadres et professions intellectuelles supérieures a triplé, passant de 7 % à 22 % et celle des professions intermédiaires a quasiment doublé, de 16 % à 29 %.

Enfin, parallèlement à ces transformations de la base socio-économique de la métropole nantaise, de grands chantiers urbanistiques, comme la construction d'un réseau de tramways (première ville française à réintroduire le tram avec l'inauguration d'une ligne en site propre en 1985), ainsi que le développement d'une politique culturelle très active ont profondément modifié l'image de la ville, lui assurant une certaine reconnaissance nationale voire internationale. Cette reconnaissance a été construite par des politiques publiques développées par des édiles nantais accordant une place centrale aux enjeux d'attractivité et de développement économique, mobilisant des éléments de langage et des répertoires d'action standardisés : « reconquête et patrimonialisation des centres-villes (à l'aide notamment du « tramway urbaniste »), aménagement des waterfronts, quartiers « créatifs », grands équipements de prestige, festivalisation de l'action culturelle des villes » (Pinson,

2014). Cette politique vise à construire l'image d'une ville compétitive, désirable et s'inscrit dans le registre du marketing urbain (Rosemberg, 2000). Elle trouve sa consécration dans l'obtention de distinctions européennes (« capitale verte de l'Europe » en 2013, « capitale européenne de l'innovation » en 2019), accumulées comme autant de titres de capital symbolique suivant une stratégie de distinction urbaine (Epstein, 2021).

Les prémices d'une fin de cycle ? La contestation du modèle de la ville attractive

Mais la construction de cette image d'une ville dynamique où il ferait bon vivre est pour partie remise en cause voire écornée ces dernières années. Si ce récit et cette politique d'attractivité ont commencé à être écornés dans l'arène électorale municipale (Mehtali, Rivière, 2021), ils sont

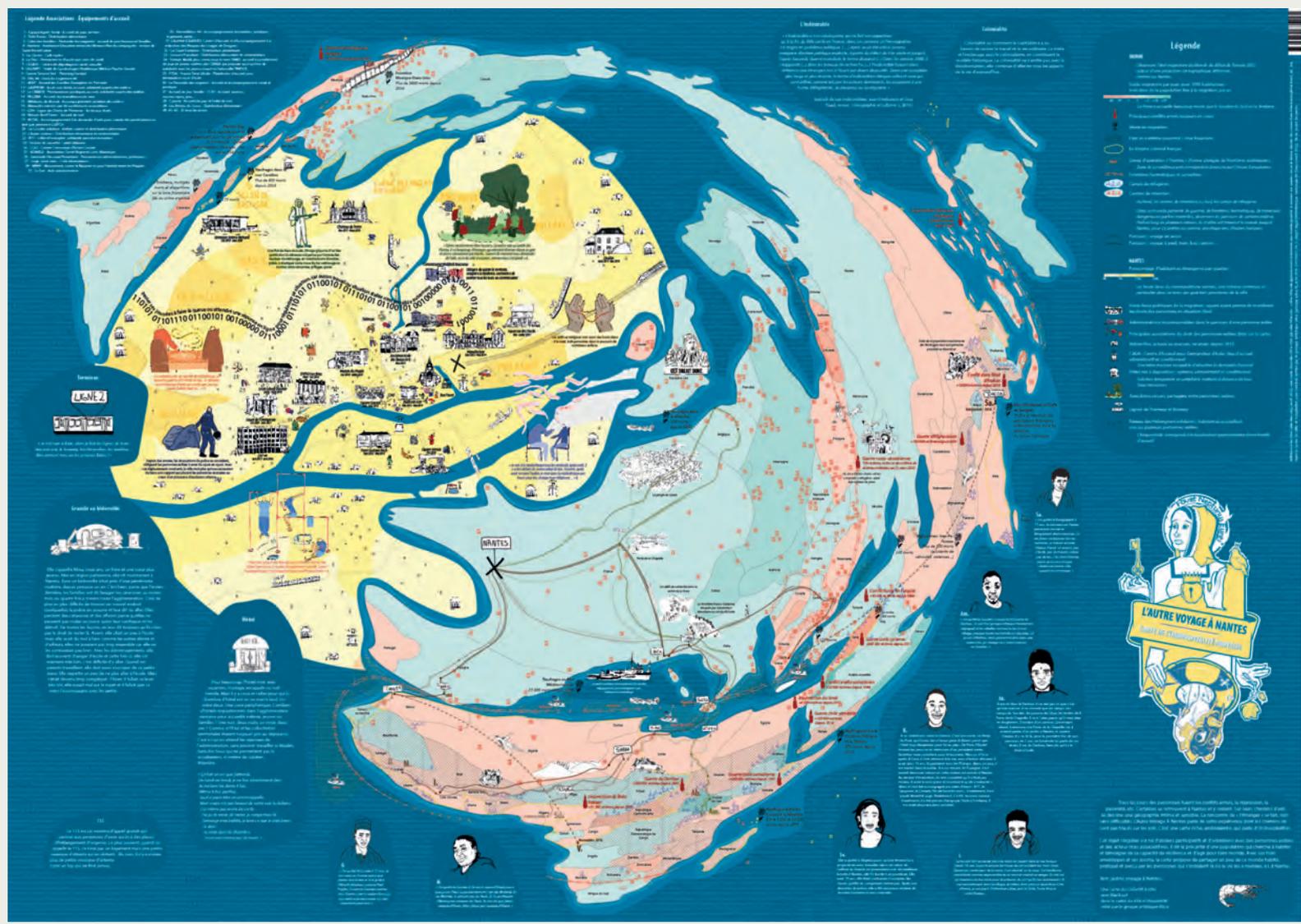


Figure 5

Des contre-récits cartographiques nombreux dans le contexte local.
Source et copyright : à la criée

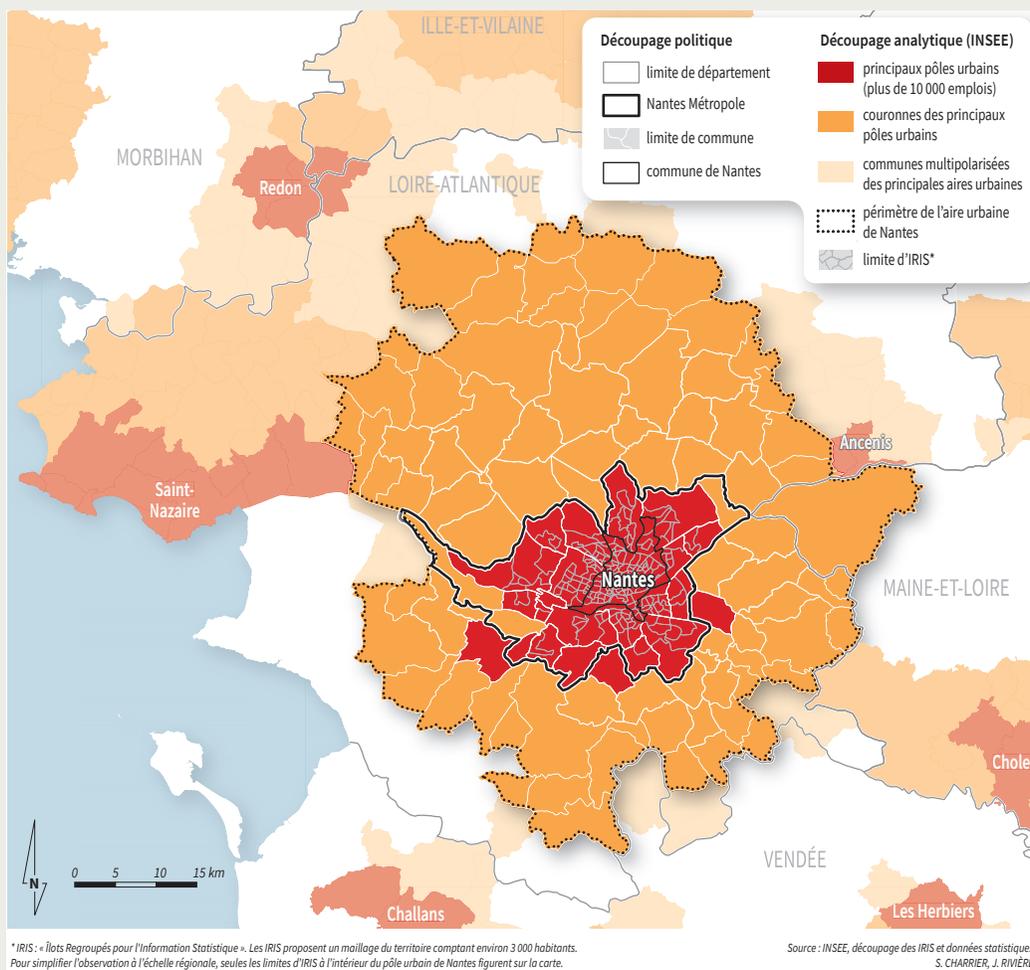


Figure 6
L'aire d'influence de la métropole nantaise et ses multiples découpages.

surtout de plus en plus contestés en dehors des cadres institutionnels par des collectifs de citoyens qui réussissent à construire des mobilisations suffisamment fortes pour ébranler voire remettre en cause certains choix hautement symboliques du paradigme de la ville attractive porté par les élus. En quelques années, de 2018 à 2022, ce ne sont pas moins de trois projets visant à affermir l'image d'une métropole dynamique qui ont ainsi dû être remisés. Le projet du nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes, après avoir fait l'objet d'une très vive contestation illustrée par la ZAD de Notre-Dame-des-Landes, est ainsi définitivement abandonné par le gouvernement français le 17 janvier 2018. C'est ensuite le projet de YelloPark, un projet d'aménagement urbain 100% privé associant la reconstruction d'un nouveau stade en lieu et place de celui de La Beaujoire et d'un quartier

de logements et de bureaux, qui passe à la trappe le 25 février 2019, lorsque Johanna Rolland, maire de Nantes et présidente de Nantes Métropole, annonce l'abandon définitif du projet. Enfin, le 15 septembre 2022, Johanna Rolland décide cette fois de la fin du projet de l'Arbre aux Hérons qui devait être réalisé dans l'ancienne carrière Misery du quartier Chantenay, projet emblématique du passage de la ville industrielle à la ville festive (Barbas-Gravari, 2009) imaginé par la compagnie des Machines de l'île, qui a pris racine à l'emplacement des anciens chantiers navals désaffectés en 1987.

La contestation par des collectifs citoyens de ces projets puis leur abandon par les pouvoirs publics (nationaux ou locaux) témoignent des tensions croissantes que suscite cette ambition des édiles nantais d'inscrire toujours plus leur cité

dans le cénacle des villes qui comptent sur la scène nationale, voire européenne. Ces controverses – appuyées par les contre-récits cartographiques qui circulent localement (figure 2 à 5) – qui s'invitent dans le débat public et qui portent fondamentalement sur le modèle de ville que l'on souhaite promouvoir mettent en confrontation d'un côté le paradigme de la ville attractive et de l'autre celui de la ville agréable à vivre pour tous. Car au-delà des raisons avancées par les pouvoirs publics pour justifier l'arrêt de ces projets, comme le coût jugé trop élevé des aménagements à réaliser, la lutte contre l'artificialisation croissante des sols (aéroport) ou le refus d'une densification urbaine accrue (YelloPark), ce qui se joue dans cette tension c'est bien l'opposition entre ces deux paradigmes, qui dessinent deux idéaux urbains ou deux horizons foncièrement antagonistes.

Si le modèle de la ville attractive est fortement valorisé par les élites locales issues de la sphère politique et économique, il est fortement contesté par les groupes citoyens ancrés à gauche qui, au nom d'une réitération d'un droit à la ville pour tous, en dénoncent les effets néfastes en termes de qualité de vie urbaine, ceux-ci s'incarnant en particulier dans le renchérissement des prix de l'immobilier qui contribuent à l'approfondissement des inégalités sociales. De l'autre côté de l'échiquier politique, les critiques se concentrent sur les thématiques classiquement mobilisées par la droite, en s'appuyant sur la mise sous les projecteurs médiatiques d'une ville où « le narcobanditisme a pris ses quartiers » si l'on en croit l'article du Monde du 17 octobre 2022 voire les bandeaux anxiogènes de la chaîne d'extrême droite CNews titrant « Insécurité : Nantes pire que Bogota » ou « Nantes : peur sur la ville » en septembre de la même année. Or ces effets déléteres des politiques d'attractivité ne peuvent être ignorés des édiles locaux, car en écornant l'image polie et lisse de la ville attractive qu'ils façonnent, ils risquent – du strict point de vue de l'efficacité de leurs propres politiques d'attractivité – de ternir cette image et donc d'amoinrir à terme les bénéfices attendus.

Choix éditoriaux, matériaux et économie de l'atlas

Si les analyses proposées dans cet ouvrage obéissent aux canons de la recherche universitaire, l'atlas est un recueil de planches qui restituent les résultats de ces recherches sous une forme concise – donc nécessairement simpli-

fiée – avec une écriture qui se veut la plus simple possible, tout en restant rigoureuse. Les développements méthodologiques y sont donc réduits au strict minimum pour que les résultats soient accessibles au plus grand nombre, et pas seulement à un public académique. Chaque planche propose aussi des pistes de lectures pour aller plus loin. Les sources mobilisées dans le cadre de cet atlas sont très variées, avec des cartographies s'appuyant sur des indicateurs tirés des recensements de la population de l'INSEE qui sont classiques dans les études urbaines (tranches d'âges, catégories socioprofessionnelles, statuts d'occupation des logements...), mais aussi quantité d'autres qui s'appuient sur des données issues par exemple de la Direction Générale des Impôts pour les revenus des ménages, de la Caisse d'Assurance Familiale pour les bénéficiaires couverts par différentes allocations sociales, du ministère de l'Intérieur pour les résultats électoraux à l'échelle des bureaux de vote, ou plus largement des services de Nantes Métropole dont les données sont de plus en plus accessibles en open data. Le développement des outils numériques permet également de dresser des géographies originales à partir de données recueillies sur des plates-formes, comme BlaBlaCar par exemple, dont le développement récent participe à transformer les mondes urbains contemporains. D'autres planches se fondent sur des enquêtes de terrain qualitatives ou ethnographiques, indispensables pour comprendre les facettes – heureusement nombreuses – de la société qui ne sont pas couvertes par les appareils statistiques institutionnels ou par ce que les plates-formes privées veulent bien laisser entrevoir de leurs données via des requêtes de web scraping. Il s'agit donc, en somme, de proposer des sciences sociales ancrées dans le réel et qui portent pour partie sur des objets du quotidien, des objets certes ordinaires mais décisifs dans la compréhension des sociétés métropolitaines.

L'ouvrage est structuré en six parties, elles-mêmes composées de quinze chapitres. La première consiste à « Souligner des clivages démographiques » en privilégiant un double regard, l'un portant sur l'évolution démographique de l'aire urbaine de Nantes et les ménages qui y résident, l'autre sur les rapports d'âge et de genre tel qu'ils s'expriment en milieu urbain. La deuxième partie vise à « Distinguer des groupes sociaux », ce qui revient à mettre en évidence en premier les clivages socioprofessionnels qui structurent la métropole nantaise, avant d'orienter la focale sur les classes

populaires en général puis sur l'une des fractions les plus précarisées de ces classes populaires, celle constituée des « exilés » et des étrangers. Dans une troisième partie « Habiter et se déplacer », c'est la double fonction consistant à se loger puis à se mouvoir dans l'espace qui est questionnée, ce qui offre des angles d'approche sur les conditions de logement des ménages nantais, les dynamiques des marchés immobiliers de la métropole et enfin les transports et la mobilité. « S'engager et prendre position » constitue la quatrième partie, ce qui revient à mettre en débat deux formes d'engagement : celle des collectifs qui contestent des aménagements et celle qui consistent à sonder les urnes en quelque sorte, en dessinant les multiples contours d'une sociogéographie électorale nantaise. La cinquième partie « Accéder aux services et environnements urbains » met en exergue la question de l'agriculture et de l'alimentation, puis celle des environnements urbains avant d'interroger la scolarisation à l'aune des inégalités. Enfin, dans une sixième et dernière partie, c'est « Se cultiver et se divertir » qui est mis en lumière, ce qui renvoie à observer des pratiques ou politiques culturelles mais aussi des pratiques qui se déploient hors champ de la culture, dans le domaine très étendu des loisirs et des sports.

Les planches qui composent ces chapitres sont cependant loin de couvrir l'ensemble des questions relatives aux inégalités sociales et rapports de domination dans les mondes urbains locaux, même si on rejoint la perspective selon laquelle « suggérer la réalisation d'un atlas critique c'est avant tout chercher à dépasser la monographie régionale en proposant plutôt, sur une série de thèmes ciblés et sans prétention encyclopédique d'exhaustivité, des cartes multiples qui donnent à voir de façon dynamique et plurielle la complexité d'un territoire » (Noucher, Polidari, 2020). En guise d'ouverture mais aussi d'invitation aux auteurs susceptibles de contribuer à la version numérique de cet atlas qui reste active bien que le projet marque une étape majeure avec la publication de cet ouvrage, quelques angles morts relatifs peuvent ainsi être soulignés pêle-mêle : les questions de la géographie de la prostitution, des sans-abri, des pratiques religieuses, des violences sexistes et sexuelles, des inégalités de santé et d'accès aux dispositifs de soins, des différentes formes de délinquance, de l'ensemble des pratiques sportives et culturelles, des mobilités pédestres mais aussi des transformations de plusieurs secteurs économiques majeurs, etc. Autrement dit, à vos cartes !

Références bibliographiques

- BARBAS-GRAVARI M., « La « ville festive » ou construire la ville contemporaine par l'événement », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 86-3, 2009, p. 279-290.
- BIGOTEAU M., GARAT I., MOREAU G., *Les jeunes dans la ville. Atlas social de Nantes-Métropole*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.
- BLANCHARD S., ESTEBANEZ J., RIPOLL F., *Géographie sociale*, Paris, Armand Colin, 2021.
- CABANE C., « Nantes, de la ville industrielle à la ville tertiaire », *Cahiers Nantais*, n° 33-34, 1990, p. 185-197.
- CALBÉRAC Y., 2022, « La géographie critique et radicale. Spécificités et genèse d'un champ singulier de la géographie française », in F. ARGOUNÈS (dir.), *Géographies du politique, Atlante*, p. 77-91.
- Carnets de géographes*, « Vers une géographie critique... et réflexive », n° 16, 2022.
- Carnets de géographes*, « Géographies critiques », n° 4, 2012.
- CARTIER M., SAOUT R., RETIÈRE J.-N., SUTEAU M., *Sociologie de Nantes*, Paris, La Découverte, 2013.
- CERA, *Atlas social de Basse-Normandie*. Fascicule 1 à 4, Caen, Presses universitaires de Caen, 1987 à 1994.
- URA CNRS 915, *Atlas social des Pays de la Loire*. Fascicule 1 à 5, Le Mans, Éditions de l'université du Maine, 1985 à 1990.
- CLERVAL A., FLEURY A., REBOTIER J., WEBER S. (dir.), *Espace et rapports de domination*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.
- DEVISME L., BARTHEL P.-A., DUMONT M., *Nantes, petite et grande fabrique urbaine*, Paris, Éditions Parenthèses, 2009.
- ELIE A., POPELARD A., VANIER P., « William Bunge, le géographe révolutionnaire de Detroit », *Le Monde diplomatique*, n° 669, 2009.
- EPSTEIN R., *La distinction urbaine. Sociologie politique des labels et trophées territoriaux*, Mémoire d'HDR, Vol. 2, IEP de Paris, 2021.
- GARAT I., « La sociologie de Nantes vue par un géographe », *Métropolitiques*, en ligne, 6 mai, 2014.
- GARAT I., POTTIER P., GUINEBERTEAU T., JOUSSEAUME V., MADORÉ F., *Nantes : De la belle endormie au nouvel Eden de l'Ouest*, Paris, Economica, 2005.
- HÉRIN R., ROUAULT R., *Atlas de la France scolaire, de la maternelle au lycée*, Montpellier, Reclus-La documentation française, 1994.
- MEHTALI L., RIVIÈRE J., « Contester la métropolisation dans les urnes : retour sur la campagne de la liste « Nantes en Commun-e-s » au scrutin municipal de 2020 », *Métropoles*, 2021, [<http://journals.openedition.org/metropoles/>].
- NOUCHER M., POLIDARI L. (dir.), *Atlas critique de la Guyane*, Paris, CNRS Éditions, 2020.
- PINSON G., « La gauche, la droite, les villes », *Métropolitiques*, 2014, [<https://www.metropolitiques.eu/La-gauche-la-droite-les-villes.html>].
- ROSEMBERG M., *Le Marketing urbain en question*, Paris, Anthropos, 2000.
- VAN PUymbroeck C., REYNARD R., « Répartition géographique des emplois. Les grandes villes concentrent les fonctions intellectuelles, de gestion et de décision », *Insee Première*, n° 1278, 2010.
- ZWER N., REKACEWICZ P., *Cartographie radicale. Explorations*, Paris, La Découverte, 2021.