Mobilité inclusive

Florence Huguenin-Richard
Laboratoire Médiations. Science des lieux – Science des liens

4èmes rencontres à pied, à vélo, bien dans ma ville
Dijon, 16 septembre 2026

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

LETTRES
SORBONNE
UNIVERSITÉ

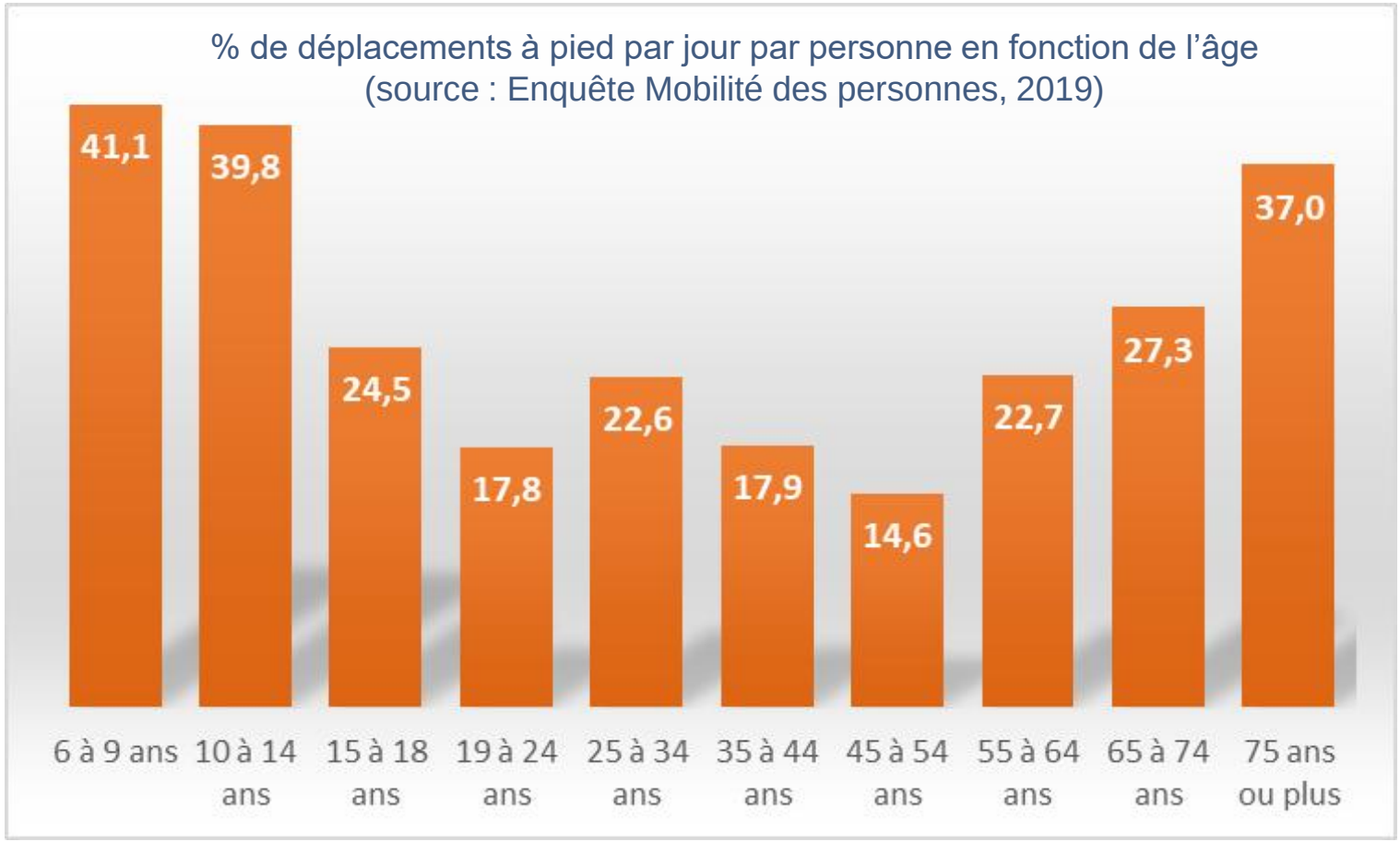
« *Les pratiques de l'espace trament les conditions déterminantes de la vie sociale* »

De Certeau, 1980 : *L'invention du quotidien*, Folio.

1

POUR COMMENCER

ON MARCHE A TOUS LES ÂGES DE LA VIE



Les enquêtes de mobilité révèlent que **celles et ceux qui marchent davantage sont :**

- les enfants et les pré-ados,
- les personnes âgées,
- les femmes,
- les inactifs et les CSP modestes,
- les parisien.es et les habitant.es des centres urbains dans les grandes agglomérations**.**

(source : Enquête Mobilité des personnes, 2019)

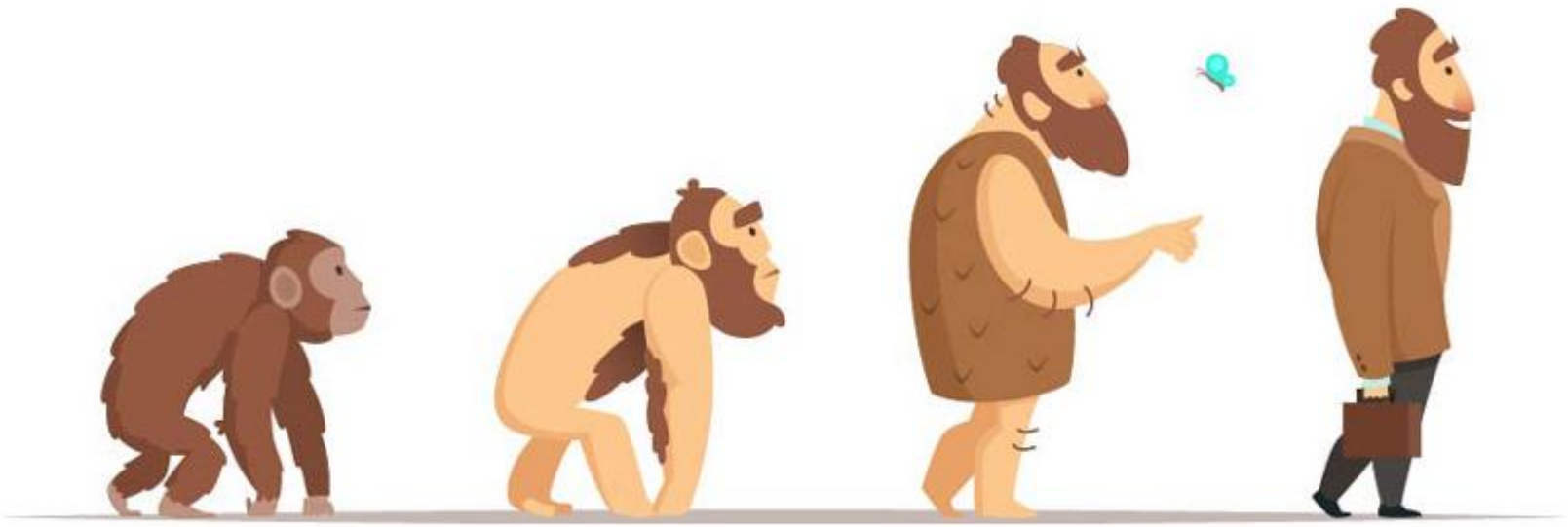
Les enquêtes de mobilité révèlent que **celles et ceux qui se déplacent en vélo davantage sont :**

- les jeunes et les adultes,
- les actifs,
- les hommes,
- les CSP+,
- les parisien.nes et les habitant.es des centres urbains dans les grandes agglomérations**.**

(source : Enquête Mobilité des personnes, 2019)

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

ON EST FAIT POUR ÊTRE ACTIF !



La posture assise prolongée (+6 heures/jour) est mauvaise.

La sédentarité est devenue un problème de santé majeur.

Nécessite de sortir du piège du « sportif sédentaire »
et de retrouver un mouvement quotidien

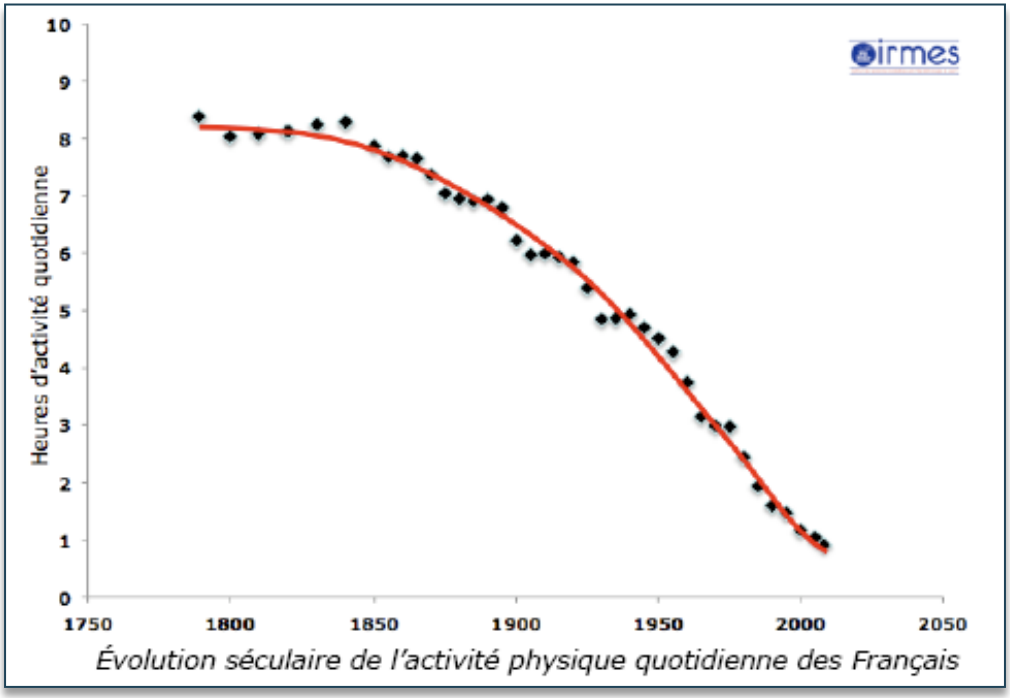
Dana A. et Fersing V., 2025 : *La chaise tue. Comment échapper à la sédentarité et remettre son corps en marche*, Eyrolles Editions.

POURTANT :

- **Baisse inquiétante de l'activité physique chez les enfants et les jeunes (rapport OMS, 2019)**

Baisse généralisée
de l'APS depuis le milieu
du 19ème siècle
en France.

Quatre adolescent.es
sur cinq dans le monde
ne bougent pas assez,
dont 85%
des adolescents français
et 90% des adolescentes.



LES ENJEUX DE SANTE ET DE BIEN-ÊTRE

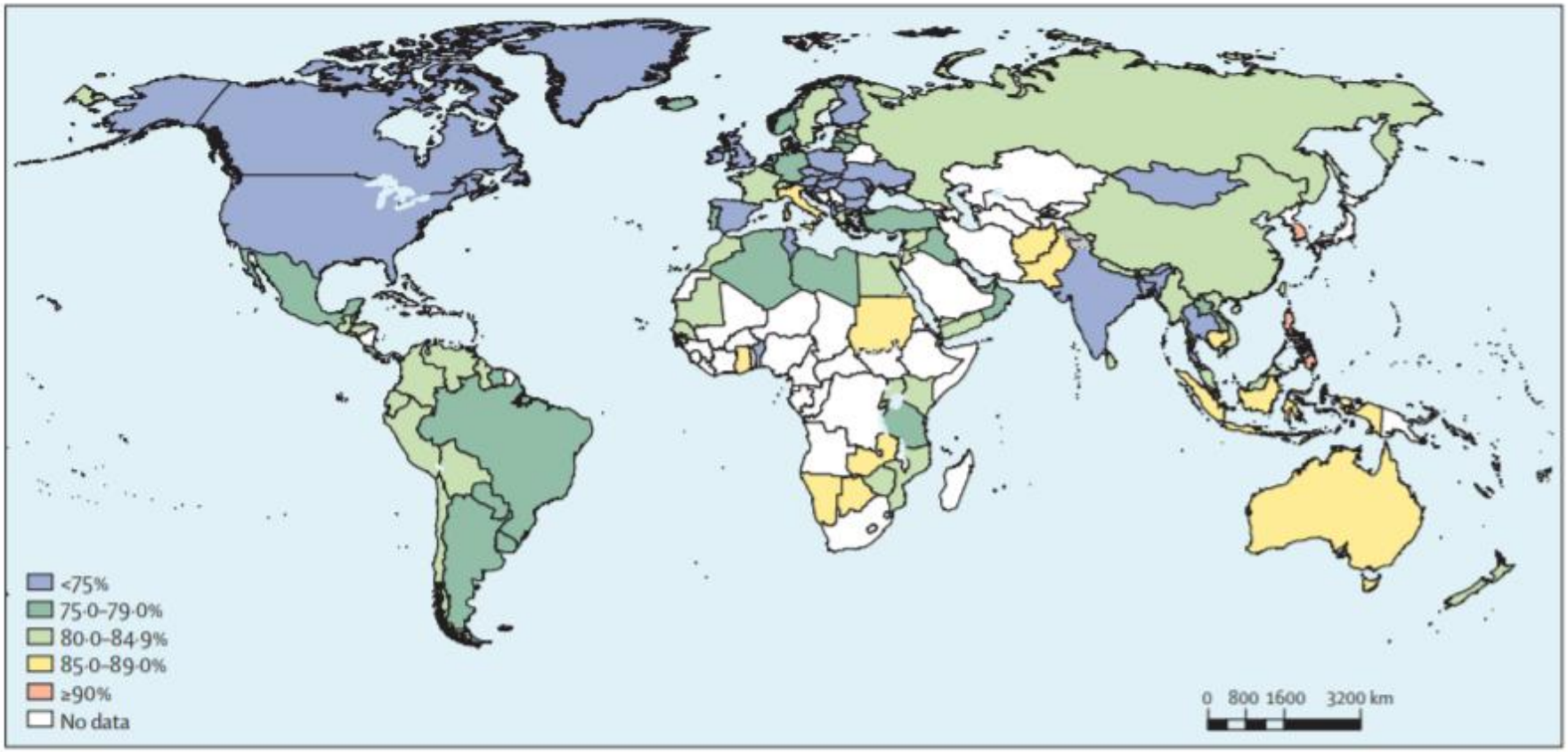


Figure 3: Prevalence of insufficient physical activity among school-going boys aged 11–17 years, 2016

LES ENJEUX DE SANTE ET DE BIEN-ÊTRE

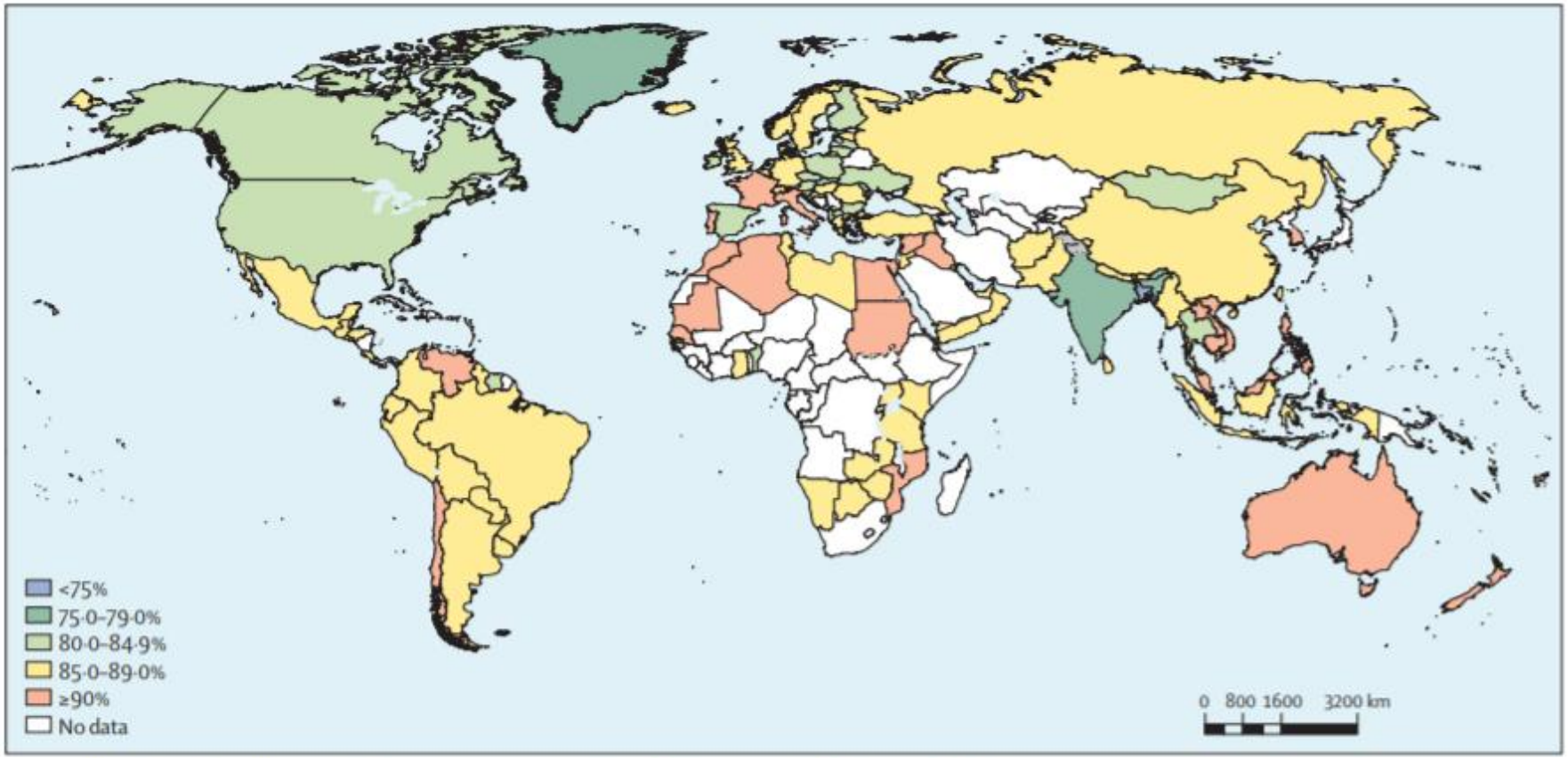


Figure 4: Prevalence of insufficient physical activity among school-going girls aged 11–17 years, 2016

LES ENJEUX DE SANTE ET DE BIEN-ÊTRE

« On sait aujourd'hui que la capacité physique d'un sujet va représenter sa meilleure espérance de vie »

Carré F., 2013, *Danger sédentarité : Vivre plus en bougeant plus*, Ed. Le Cherche-Midi, Collection Documents

PRESCRIRE

L'ACTIVITE PHYSIQUE EST NOTRE PREMIERE MEDECINE

« SOURCE INDÉNIABLE DE BIENFAITS TANT SUR LE PLAN PHYSIQUE QUE MENTAL. [...] AU MÊME TITRE QUE LE SOMMEIL ET L'ALIMENTATION, ELLE PARTICIPE AU BIEN-ÊTRE ET À LA SANTÉ »

Coucke-Haddad S., 2017 : *La marche, c'est la vie !*, First Editions, Paris.

LES BIENFAITS DE LA PRATIQUE DE LA MARCHE

Sur le plan physique selon Grosclaude et Ziltener (2010)

- fait travailler l'ensemble de la musculature dont le cœur tout en préservant le squelette et les articulations (prévention de l'arthrose) ;
- facteur de régulation de la tension artérielle (prévention de maladies cardio-vasculaires) ;
- exercice d'endurance doux, permet une meilleure oxygénation des muscles, ce qui est bénéfique de manière générale sur le plan métabolique par l'augmentation des échanges entre les organes. Elle est ainsi un moyen de prévenir le risque de diabète ;
- améliore le système hormonal en stimulant la production de sérotonine favorable au sommeil mais sans augmenter la production de cortisol (comme le fait la course à pied, nécessitant des temps de récupération plus important pour l'organisme) ;
- permet de faire le plein de vitamine D par une exposition à l'extérieur ;
- favorise une meilleure thermo-régularisation du corps et booste l'immunité ;
- permet de maintenir un poids plus stable.

LES BIENFAITS DE LA PRATIQUE DE LA MARCHE

Sur le plan psychologique selon Coucke-Haddad (2017)

- retombées directes sur l'amélioration du bien-être général du fait d'une meilleure oxygénation du corps et du cerveau, apprentissage du contrôle de soi, sensation de bien-être, production de sérotonine (Meron and al., 2008) ;
- la marche aide à lutter contre les symptômes de la dépression (tristesse, fatigue, perte d'entrain, ruminations) ;
- constitue aussi un régulateur du stress (permet de s'aérer l'esprit, faire le vide, mettre de l'ordre dans ses idées, prendre de la distance avec ses soucis) ;
- **marcher dans un espace de nature est plus avantageux** ;
- « aide précieuse » pour préserver la santé mentale en maintenant une activité en dehors du domicile, des interactions sociales (sortir de chez soi à pied permet de lutter contre l'isolement et son corollaire d'effets négatifs : ennui, repli sur soi et perte d'intérêt) ;
- permet aussi de ralentir certains déclins cognitifs inhérents au vieillissement (comme la mémoire et l'orientation) ;
- enfin pouvoir profiter des saisons, des paysages, des espaces de nature à disposition, augmente le bien-être de manière générale.

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

2

MOBILITÉ INCLUSIVE

EMERGENCE D'UN CONCEPT

Une signification / une évidence de ce que devrait être une ville

- Lefèvre, 1968, *Le droit à la ville*.

- La mobilité inclusive est un levier de la VILLE INCLUSIVE (incluant le logement, l'emploi, la participation citoyenne, etc.).

- **SYSTÈME DE MOBILITÉ (INCLUANT DES POLITIQUES PUBLIQUES, ACTEURS, AMÉNAGEMENTS, RESSOURCES) QUI GARANTIT À CHACUN.E DE POUVOIR SE DÉPLACER SELON SES BESOINS ET D'ACCÉDER AUX RESSOURCES DE LA VILLE DE MANIÈRE ÉQUITABLE.**

- Une politique d'inclusion induit que la société doit remédier aux facteurs d'exclusion (structurelle, culturelle, sociale, territoriale, économique).
- Concernant la mobilité, l'inclusion a souvent été « simplifiée » par l'enjeu de mise en accessibilité des territoires (Loi de 2005).

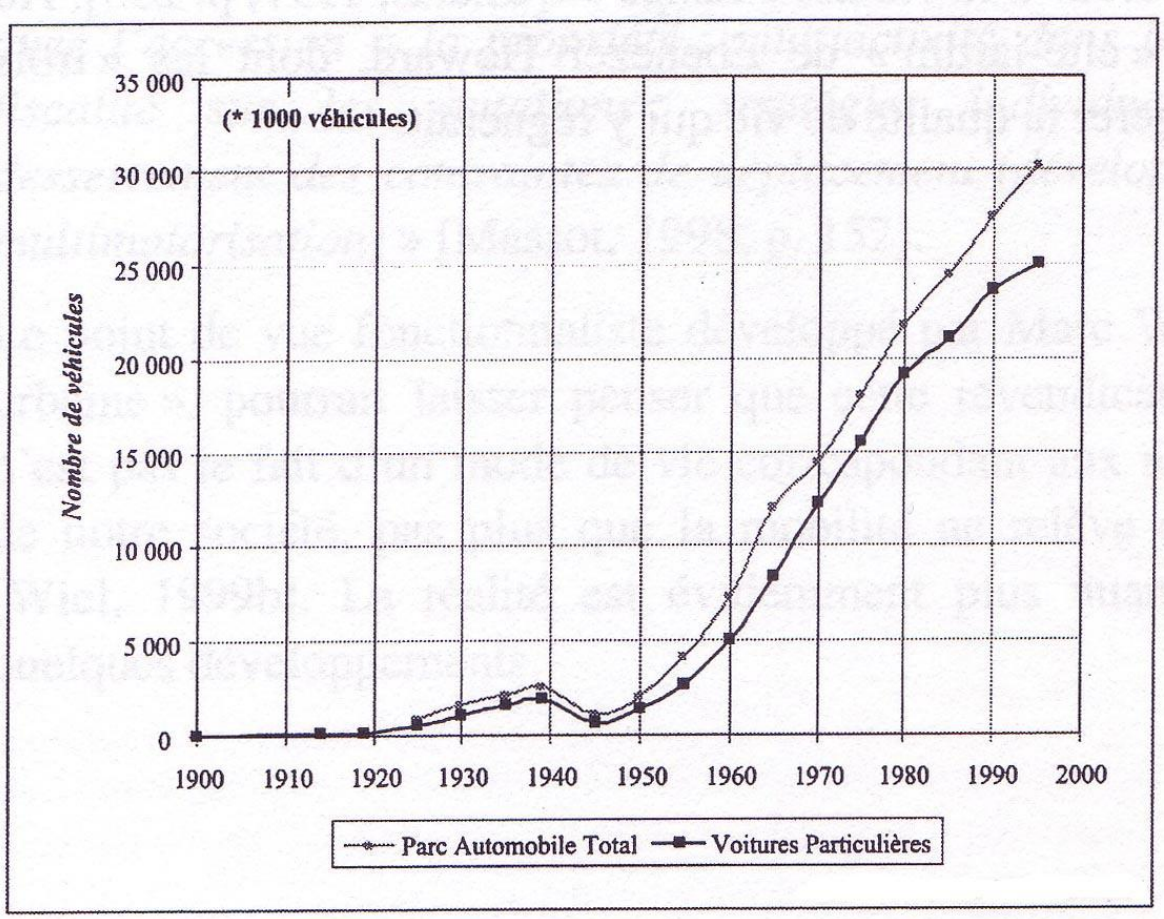
2

LA MOBILITÉ INCLUSIVE, UN ENJEU DE JUSTICE SOCIO-SPATIALE

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

QUE S'EST IL PASSE DEPUIS 1950 ?

1. Croissance exponentielle de l'auto-mobilité depuis 1950



QUE S'EST IL PASSE DEPUIS 1950 ?

2. Aménagement des villes pour fluidifier les circulations

→ AU DÉTRIMENT DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT

→ AUGMENTATION DES RISQUES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ET DIMINUTION DE LA PLACE LAISSÉE AUX PIÉTON.NES ET CYCLISTES

→ FRAGMENTATION, SECTORISATION, GENTRIFICATION DES ESPACES URBAINS

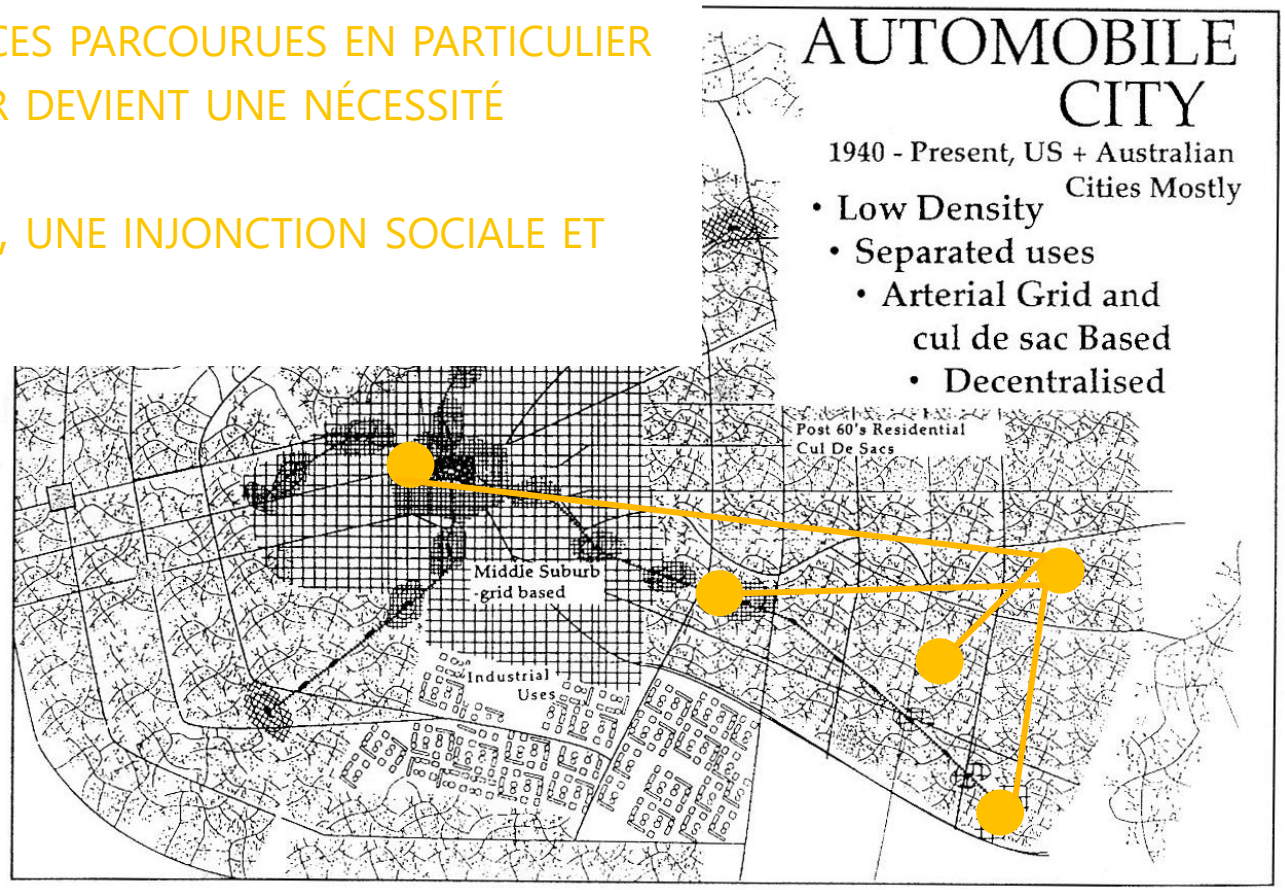
QUE S'EST IL PASSE DEPUIS 1950 ?

3. Croissance urbaine tentaculaire et éclatement des lieux de vie

→ AUGMENTATION DE LA MOBILITÉ EN GÉNÉRAL ET DES DISTANCES PARCOURUES EN PARTICULIER

→ SE DÉPLACER DEVIENT UNE NÉCESSITÉ ÉCONOMIQUE

→ LA MOBILITÉ, UNE INJONCTION SOCIALE ET CULTURELLE



- Sonia Lehman-Frisch et Jeanne Vivet, 2011 : « Géographies des enfants et des jeunes », *Carnets de géographes*, n° 3, DOI : https://doi.org/10.4000/cdg.2074.
- Jane Jacobs (traduction française), 2012 : *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Marseille, Éditions Parenthèses, 411 p..

QUE S'EST IL PASSE DEPUIS 1950 ?

4. Evolution des modes de vie et des modes d'habiter

2

QU’EN DISENT MES TRAVAUX DE RECHERCHE

1. LA QUESTION DE LA PLACE DES ENFANTS EN VILLE

TRAVERSE TOUT LE 20ème SIECLE JUSQU'À AUJOURD'HUI

« Malgré le développement récent des études de l'enfance, les enfants semblent rester encore les grands oubliés de la ville. »

(Christophe Meunier, 2023)

Christophe Meunier, 2023 : « *La ville et l'enfant. Images, récits, espace* », Strenæ [En ligne]. URL : http://journals.openedition.org/strenae/10336 ; DOI : https://doi.org/10.4000/strenae.10336

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

DES IMAGES DU « BON VIEUX TEMPS »

SELON LES PHOTOGRAPHES ROBERT DOISNEAUX ET EDOUART BOUBAT

Les rues de Paris dans les années 1950-1960

→ Jusqu'à 1950-1960, la ville est un terrain de jeu pour les enfants

→ Imaginaire et pratiques de la ville aujourd'hui bien différents

- Tonucci Francesco, 2019 : *La ville des enfants. Pour une [r]évolution urbaine. Parenthèses Editions.*
- Laure Ribeiro, *Les rues aux enfants, d'hier d'aujourd'hui et de demain comme lieu de renouvellement de nos imaginaires et de nos pratiques,* Thèse de doctorat débutée en 2023 au CRESSON.

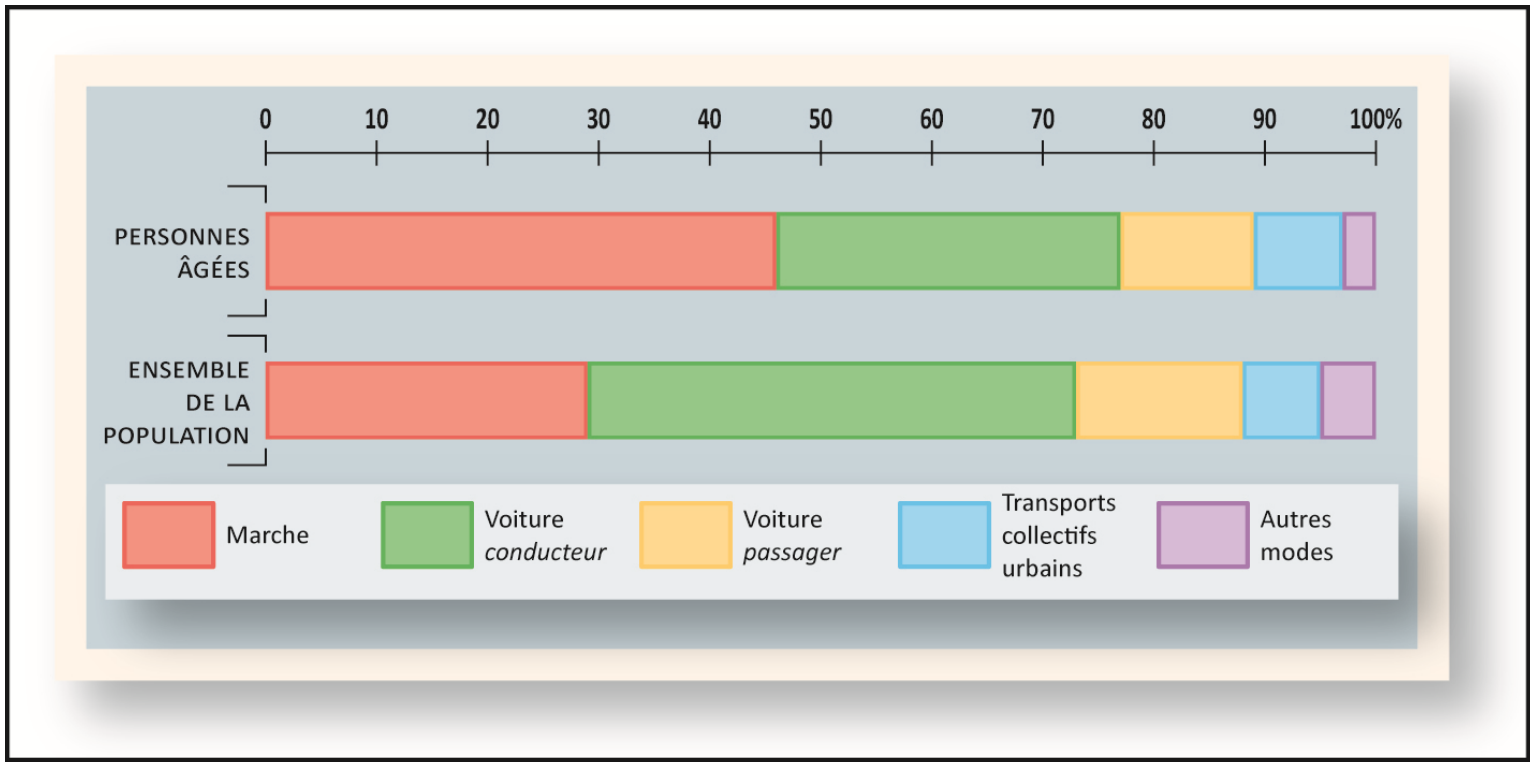
2. LA QUESTION DE LA PLACE DES ÂGE.E.S EN VILLE

La marche : un mode de déplacement doux, actif et socialisant

CERTU, 2002 – BANISTER, 2004 – MIAUX, 2008 – OMS, 2010 – TOUSSAINT, 2008 – GART, 2009

DES ÂGE.E.S EN QUI MARCHENT DAVANTAGE AU QUOTIDIEN QUE LES AUTRES PERSONNES

CEREMA, 2002



LETTRES
SORBONNE
UNIVERSITÉ

3. LA QUESTION DE LA VILLE SENSIBLE

PROJET AUTISENCITÉ

2024-2026

https://www.campusurbain-grandorlyseinebievre.com/autisencite/

Auteure de l'illustration : Marion MENARDI

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

4

DISCUTION AUTOUR DE QUELQUES ENJEUX

1. L'INCLUSION DES ENFANTS ET DES JEUNES

Bien grandir et l'avenir de leur santé physique et mentale

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

*« La place des enfants en ville interroge leur capacité à se déplacer librement. Une expérience de **déplacement autonome** qui tend à devenir moins familière depuis plus de 30 ans. »*

(Nathalie Audas, Sandrine Depeau et Théa Manola, 2023)

Nathalie Audas, Sandrine Depeau et Théa Manola, 2023 : « Les expériences sensibles enfantines dans le processus d'autonomisation », *Strenæ* [En ligne],
URL : http://journals.openedition.org/strenae/10640 ; DOI : https://doi.org/10.4000/strenae.10640

L'ENJEU DU MANQUE D'AUTONOMIE

Différence entre indépendance et autonome

- **L'indépendance, c'est avoir le droit de faire seul sans surveillance ou sans supervision** (sortir jouer dehors, se déplacer seul)

L'ENJEU DU MANQUE D'AUTONOMIE

DIFFÉRENCE ENTRE INDÉPENDANCE ET AUTONOME

- **L'indépendance, c'est avoir le droit de faire seul sans surveillance ou sans supervision** (sortir jouer dehors, se déplacer seul)

→ Selon Hillman (1993), l'absence de mobilité indépendante nuirait à l'acquisition d'habilités spatiales et sociales, de connaissances sur l'environnement par l'exploration et la découverte qui peuvent empêcher le bon développement cognitif de l'enfant et de l'adolescent.

MAYER HILLMAN, 1993: "*CHILDREN, TRANSPORT AND THE QUALITY OF LIFE*", LONDON, POLICY STUDIES INSTITUTE.

L'ENJEU DU MANQUE D'AUTONOMIE

Différence entre indépendance et autonome

- **L'indépendance, c'est avoir le droit de faire seul sans surveillance ou sans supervision** (sortir jouer dehors, se déplacer seul)

→ Selon Hillman (1993), l'absence de mobilité indépendante nuirait à l'acquisition d'habilités spatiales et sociales, de connaissances sur l'environnement par l'exploration et la découverte qui peuvent empêcher le bon développement cognitif de l'enfant et de l'adolescent.

Mayer HILLMAN, 1993: "*Children, Transport and the Quality of Life*", London, Policy Studies Institute.

- **L'autonomie, terme qui reste ambigu même en psycho, peut être traduit par « être capable de faire seul, de choisir seul, sans se mettre en danger »**

Marie-Axelle Granié, Juan Torres, Florence Huguenin-Richard, 2019 : « Indépendance et autonomie dans les déplacements chez les enfants et adolescents piétons », in Huguenin-Richard (dir.), *La ville à pied. Expériences piétonnes*, L'Harmattan.

LES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT

- **Rôle de l'expérimentation dans l'enfance, à commencer de l'environnement de vie : un besoin pour construire des repères et habilités utiles plus tard**

Chawla, 1992 ; Hillmann, 1993 ; Abu-Ghazzeh, 1998 ; Hüttenmoser et Sauter, 2006

FAIRE PLACE

AMENAGER SECURISER

- **Rôle de la socialisation entre pairs pendant l'adolescence : un besoin fondamental pour se construire en tant que personne**

- **Au fond une question d'autonomie**

Granié et al, 2019

« *L'autonomie au plan de la mobilité est essentielle au développement et à l'acquisition d'habiletés. Le quartier constitue un lieu d'apprentissage en parallèle à la famille et à l'école* » (Risotto, 2002)

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

UN ENJEU AUSSI POUR L'ADAPTATION DES VILLES AUX ENJEUX CLIMATIQUES

- **En termes de report modal et de lutte contre le dérèglement climatique**

- **Ce que l'on expérimente dans l'enfance est plus facile à mettre en œuvre à l'âge adulte**

C'est le cas pour la pratique du vélo par ex, voir les travaux de David Sayagh, 2017

- **« Se déplacer » s'apprend… dès l'enfance**
« Se déplacer en sécurité » aussi

- **Les enfants et jeunes d'aujourd'hui seront les décideurs, aménageurs, citoyens… de demain**

EDUQUER

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

« Confronter l'enfance et les mobilités est cependant d'autant plus fécond que l'âge et la mobilité sont deux notions consubstantielles et qui se co-construisent : les manières de concevoir l'enfance et la manière de définir et d'encadrer les pratiques de mobilités sont fortement liées. »

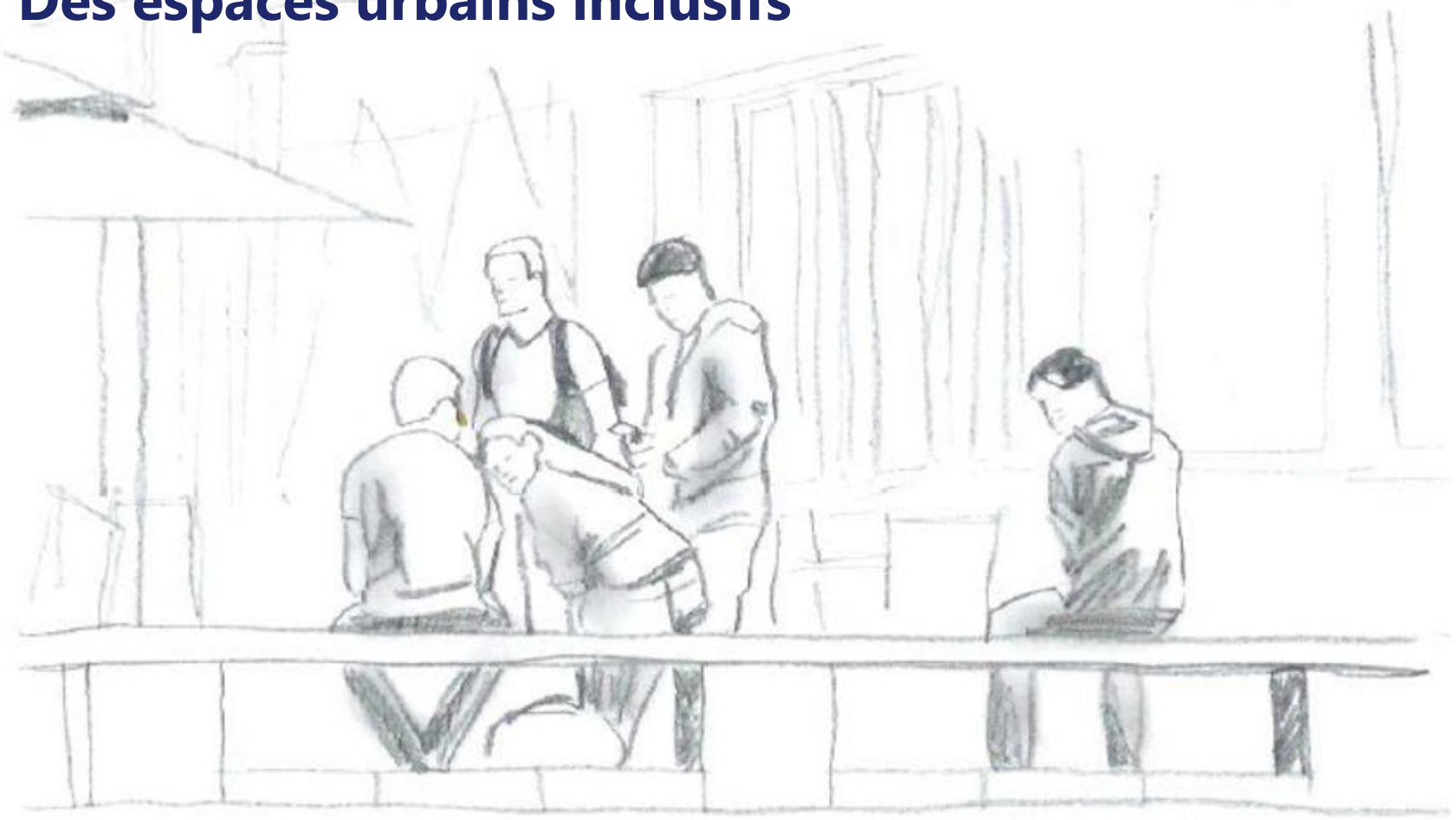
(Barker et al., 2009)

Barker J., Kraftl P., Horton J. et Tucker F., 2009, « The Road Less Travelled – New Directions in Children's and Young People's Mobility », *Mobilities*, vol. 4, nº 1, p. 1-10.

LETTRES
SORBONNE
UNIVERSITÉ

2. BIEN VIEILLIR

Des espaces urbains inclusifs



LES FREINS IDENTIFIÉS À LA PRATIQUE DE LA MARCHE CHEZ LES PERSONNES ÂGÉES

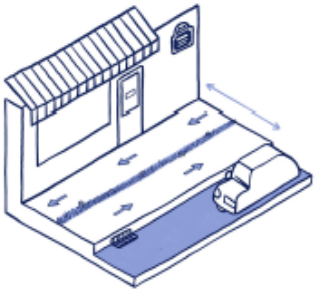
- **L'absence de bancs pour se reposer** (ATE, 2014 – HUGUENIN, 2022)
- **La peur d'être bousculé, de chuter, la densité de piétons, la mauvaise cohabitation avec les autres usagers dont les cyclistes** (CHARLES, 2013 – CHAUDET, 2012 – HUGUENIN, 2012 – LORD, 2009, NADER, 2012)
- L'aménagement des trottoirs : petite largeur, présence de dénivelés ou dévers, présence de trous et d'obstacles, présence d'une bande cyclable (CHAUDET, 2012)
- L'éloignement des commerces, le manque de choses à faire (NADER, 2012 ; HUGUENIN, 2022)
- L'insuffisance de l'éclairage (CHAPON, 2012 – BLACKMAN, 2003 – BADLAND, 2005 – HUNTER, 2010)
- La peur des mauvaises rencontres, peur des agressions ou vols (BLACKMAN, 2003 – CERIN, 2013 – GRANT, 2010 – HUNTER, 2010 – NADER, 2012 – NATHAN, 2014 – VINE, 2012)

ADAPTER LES MILIEUX AUX ATYPIES SENSORIELLES

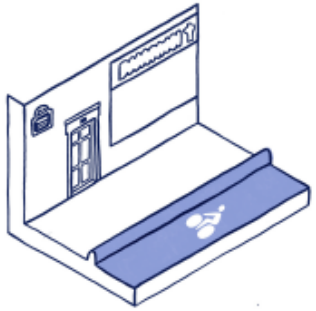
- **En ville, beaucoup d'informations sensorielles (bruit, odeurs, lumières, foule en déplacement, mobiliers urbains, publicités, panneaux, etc.)**

- **25 % de la population française présentent des particularités sensorielles, dont les personnes autistes, ayant un impact sur leur qualité de vie et leur autonomie dans leurs déplacements**

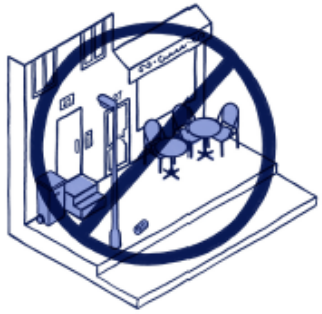
Résultats : concevoir des micro-aménagements adaptés



Trottoir large avec sens des flux de circulation piétons par un marquage au sol/un élément physique



Séparer physiquement la partie piétonne du trottoir de la piste cyclable et le trottoir de la chaussée



Propreté et absence d'encombrement sur le sol

Ombragé l'été pour limiter la chaleur et réduire la luminosité

LE GRAND PRINCIPE DE L'AMENAGEMENT UNIVERSEL

- **AMÉNAGER POUR LES PLUS FRAGILES EST BON POUR TOUT LE MONDE**
- **FAIRE DE LA PLACE AUX UN.E.S ET AUX AUTRES AU SEIN DES MÊMES ESPACES, C'EST** :

- AUGMENTER L'URBANITÉ, QUALITÉ « SOCIALE ET HUMAINE » DES ESPACES URBAINS ;
- RECRÉER DES LIENS QUI SE PERDENT, QUI SE DISTENDENT ;
- AMÉLIORER L'ESPACE SOCIAL ;
- TRAVAILLER À LA SÉCURISATION DES ESPACES PAR LA PRÉSENCE D'INDIVIDUS DANS CES ESPACES ;
- RECRÉER DES ESPACES PUBLICS ATTRACTIFS ET VIVANTS, ET PAS FORCÉMENT MARCHANDS ;
- LUTTER CONTRE LES DISCRIMINATIONS.

« Il faut tout un village pour élever un enfant. »

PROVERBE AFRICAN

« REPRENDRE PIED ET SAUVER LE NOMADE EN NOUS »

« Parmi toutes les questions qui touchent à l'égalité des femmes et des hommes, il est rare que celle de la liberté de marcher en ville ou dans les campagnes soient évoquée ; c'est pourtant bien la plus fondamentale. […] On pourra parler d'évolution de l'Homme – avec un grand H- quand les femmes pourront marcher librement dans toutes les rues des cités et sur tous les chemin de la Terre ».

Pascal Picq, 2024 : *La marche. Sauver le nomade qui est en nous*, Editions Autrement, Les grands mots, Paris.

5

QUI PEUT AGIR ?

QUELS ACTEURS POUR ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE CAP ?

➢ LA SOCIÉTÉ TOUTE ENTIÈRE

- Des politiques inclusives favorable à tou.te.s (enfants, jeunes, âgé.e.s, femmes, hommes, handicapé.e.s)
- Les acteurs, aménageurs et tou.te.s celles et ceux qui dirigent, planifient, aménagent ou celles et ceux qui fabriquent la ville
- Les habitant.es cityen.nes
- Les éducateurs (écoles, centres de loisirs)
- Les acteurs de santé
- Ceux et celles qui créent des imaginaires méllioratifs ou des lieux, espaces alternatifs, de rencontre, de soutien, etc.

FAIRE PLACE

AMENAGER SECURISER

EDUQUER

PRESCRIRE

FAIRE ADVENIR

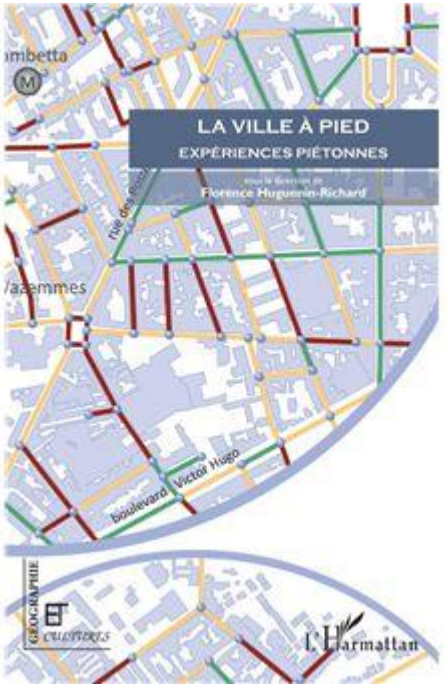
LETTRES
SORBONNE
UNIVERSITÉ

HAPPY END

LETTRES SORBONNE UNIVERSITÉ

MERCI POUR VOTRE ÉCOUTE

florence.huguenin-richard@sorbonne-universite.fr



MERCI POUR VOTRE ÉCOUTE

florence.huguenin-richard@sorbonne-universite.fr

OUVRAGE ET ARTICLES DE VULGARISATION SCIENTIFIQUE :

Huguenin-Richard F., 2021 : *Une ville verte*, Fleurus, 49 p.

Huguenin-Richard F., 2020 : Vers des transports à la carte ?, dans *Le un hebdo « Quelles villes pour demain ? »*, n° 318. URL : https://le1hebdo.fr/journal/actualite/vers-des-transports--la-carte-86.html

Huguenin-Richard F., 2018 : Favoriser la marche à pied en ville : une question plus complexe qu'il n'y parait, dans *Conversations*. Mis en ligne le 14 juin 2018. URL : https://theconversation.com/favoriser-la-marche-a-pied-en-ville-une-question-plus-complexe-quil-ny-parait-96242

Huguenin-Richard F., 2018 : Mobilité, sécurité et besoins spécifiques des personnes âgées : vers des villes plus « capacitantes », dans *Mobilités, transports et vieillissement, Les Essentiels du Réseau francophone des villes amies des aînés*, sous la direction de Giocomini P. et Lefebvre P.O., Réseau Francophone Villes amies des aînées, numéro 6, pp. 22-23.

CONFERENCE « GRAND PUBLIC »

Damblée O, Huguenin-Richard F. et Heuillet H., 2021 : Où habiter dans un monde durable ? Vers une nouvelle éthique pour vivre en ville, dans *Les apéros idées Éclairages*, Sorbonne Université, Décembre 2021. https://www.youtube.com/watch?v=TxLwB_v_Irg

PUBLICATIONS SCIENTIFIQUES EN LIEN AVEC LA PRESENTATION :

Huguenin-Richard F., Turcati L. et Eymard L., 2025 : Des émotions aux représentations : collecter des informations sur le vécu et les ressentis à partir d'un jeu sérieux, in *Nouvelles perspectives en sciences sociales*, 20(2), 315–351. https://doi.org/10.7202/1119807ar

Huguenin-Richard F. et Cloutier M.S., 2021 : Mesure du potentiel de marche et de l'accessibilité dans les espaces urbains pour les piétons âgés, in *Flux*, n° 123, pp. 30-53. DOI : 10.3917/flux1.123.0030. URL : https://www.cairn.info/revue-flux-2021-1-page-30.htm

Torres J., Granié M.A. et Huguenin-Richard F., 2019 : Indépendance et autonomie chez les enfants et adolescents piétons : repères conceptuels pour la recherche et l'aménagement, dans *Des piéton.nes et des villes*, sous la direction de Huguenin-Richard F., L'Harmattan, Paris, pp. 165-183.

Huguenin-Richard F., directrice d'ouvrage (2019). *La ville à pied. Expériences piétonnes*, L'Harmattan, Collection Géographie et Cultures, Paris, 183 p.

Maitre E., Huguenin-Richard F. & Brenac T., 2016 : Sécurité et mobilité des adolescents piétons dans l'espace urbain : l'exemple de la Communauté urbaine de Lille, dans *Cybergeo : European Journal of Geography.* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 776, mis en ligne le 01 avril 2016, consulté le 26 mai 2016. URL: http://cybergeo.revues.org/27539 ; DOI: 10.4000/cybergeo.27539.

Dommes A., Granié M.A., Cloutier M.S., Coquelet C., & Huguenin-Richard F., 2015: Red light violations by adult pedestrians and other safety-related behaviors at signalized crosswalks, in *Accident Analysis & Prevention*, 80, pp. 67-75. Available from: https://www.researchgate.net/publication/275015888_Red_light_violations_by_adult_pedestrians_and_other_safety-related_behaviors_at_signalized_crosswalks [accessed Nov 24, 2015].

Huguenin-Richard F., 2022 : *Mobilité et marchabilité. Une étude sur les freins à la pratique de la marche à pied des personnes âgées dans le quartier Monmousseau à Ivry-sur-Seine*, Rapport de recherche, Laboratoire Médiations, Sorbonne Université, Paris, 29 pages [en ligne sur HAL]

Granié MA., Brenac T., Coquelet C., Fleury D., Hidalgo M., Maitre E., Peytavin JF., Varet F., Huguenin-Richard F., Courtille K., Saint-Gérand T., Medjkane M., Bensaïd A., Bonnet E., Propeck-Zimmermann E., 2015 : *Piétons adolescents : accidentologie et mobilité*, Rapport final du programme de recherche PAAM, financé par la Fondation Sécurité Routière, 376 pages. [en ligne sur HAL]

Huguenin-Richard F., 2010 : La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue. Impacts de l'aménagement de zones 30 sur leurs comportements ?, dans *Enfances, Familles, Générations*, n° 12, Editeur Faculté de droit de l'Université de Montréal, pp. 66-87, en ligne (http://www.erudit.org/revue/efg/2010/v/n12/044393ar.html).

LETTRES
SORBONNE
UNIVERSITÉ