

Questionnement inachevé sur la mobilité, sa mesure et son sens...

• **Daniel Pinson** *

Professeur d'urbanisme

Les mondes modernes ont développé une idéologie de la mobilité devenue un but en soi, qu'ils se sont attachés, de manière obsessionnelle, à mesurer en distance et en temps. Les valeurs sociétales induites par ces mouvements de plus en plus irrationnels ont largement échappé à tout examen critique, pour la raison que la science positive a horreur des questions d'éthique. Pourtant les énergies dépensées dans ces transports débridés et leurs conséquences sur le réchauffement climatique, une fois prouvées, obligent les sociétés à s'interroger sur le sens que portent leurs obsessions performatives d'autant qu'elles se dispensent de penser la validité socio-économique de leurs itinéraires.

La mobilité a bien plutôt suscité des mesures qu'elle n'a donné lieu à des réflexions sur sa valeur.

Il y a quelques années, en commettant *De la mobi-stabilité* (Pinson, 1999) à la veille d'engager une recherche collaborative franco-canadienne sur le caractère discriminant de l'automobilité pour certaines catégories générationnelles – jeunes et aînés – (Després, Pinson & Ramadier, 2008)¹, je m'inscrivais en faux contre une posture qui, loin de se contenter de traduire une réalité mesurable, emboîtait le pas à une

idéologie-apologie de la *move* – du « *bouguisme* », dit Pierre-André Taguieff (2001) – pour l'instituer en tendance irréversible de l'évolution sociétale. Je m'attachais ainsi, dans cet article, à montrer en quoi le mouvement ne pouvait se penser sans le repos, et qu'il semblait moins, pour les sociétés et les individus, un état de "nature" qu'un moyen d'aller non seulement d'un lieu à un autre, mais aussi d'un état à un autre, et que la mise en marche de ce mouvement permettait à un groupe ou à un individu de passer d'une situation insatisfaisante à une

* Université Paul Cézanne. Centre interdisciplinaire de Recherche sur les Territoires et leur Aménagement de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional. CIRTÀ, Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, 3 Avenue Robert Schumann 13628 Aix-en-Provence Cedex 1
daniel.pinson@univ-cezanne.fr

situation plus satisfaisante, indépendamment des routines qui peuvent impliquer, de manière générale, le mouvement. La réflexion sort ainsi d'une vision réductrice de la mobilité, dominée par le rapport espace/temps (la vitesse = km/h) pour s'étendre à une appréhension qui la connote de manière normative mais la pense aussi, de manière dialogique, dans sa relation au repos, comme *mobi-stabilité*, avais-je proposé, comme la visée et l'atteinte potentielle d'un mieux-être en regard d'une situation de mal-être. La mobilité résidentielle est dès lors un projet, certes traversé par la routine des mobilités quotidiennes, lié à un espoir, la migration, une quête de liberté et de sortie de la misère, la marche, pour la personne vieillissante, un exercice du corps qui permet de maintenir une santé vacillante, etc.

La rapidité, inconscient de la mobilité

La DRAST, à travers son rapport prospectif *Agora 2020*², vient apporter quelque crédit à ces analyses et donne ainsi une certaine considération à un aspect, celui de la valeur d'un phénomène, au sens normatif, généralement négligé par la recherche, pour la raison que son objectivation est difficile, voire impossible. Il restait alors celé dans les intuitions de quelques sociologues atypiques comme Pierre Sansot (1998) qui a osé une éloge de la lenteur. Toutefois, si la valeur d'usage, comme disait Marx, est mise hors du champ de la recherche, sa valeur d'échange est, en ce qui la concerne, mieux considérée. La valeur de la mobilité peut ainsi intéresser certains chercheurs par sa dimension économique car, liée à des gains de temps et de productivité, elle appelle aussi de la mesure. Mais c'est moins à cette dernière valeur que nous intéresserons ici qu'à la première, en augmentant ce qu'y mettait Marx, en terme de besoin pratique, d'une dimension éthico-symbolique dont il apparaît qu'elle a pris de nos jours une importance accrue : on se pose en effet plus que jamais la question du sens donné à nos actes car, comme l'a justement noté Michel Serres (1994), après que l'humanité soit

parvenue à percer les "lois de la nature" pour la mettre à son service et ainsi la maîtriser – ou s'en donner l'illusion –, nous devons désormais être plus attentifs à la « maîtrise de notre maîtrise », car elle a souvent dérivé vers une domination aveugle auquel le XIXe siècle donna le nom d'exploitation. Exploit..., exploitation, pour dire production, un mot qui dit en même temps la superbe de l'homme de l'ère machiniste, voire son inhumanité, lorsque les différentes formes d'exploitation de l'homme par l'homme furent dénoncées. La modération dans la consommation de ressources dont on mesure l'épuisement, la coopération avec une nature qui semble "se venger" de la façon dont on la maltraite... sont devenues des exigences et des évidences qui ne l'étaient pas voilà moins de cinq ans encore, puisque beaucoup, y compris dans les milieux les plus savants (mais aussi compromis avec les exploitants/exploiteurs) imputaient les effets anthropiques du réchauffement à des variations strictement "naturelles". A l'échelle très modeste de sa personne, l'homme de tous les jours se voit ainsi enjoint, en des périodes sans cesse plus rapprochées, de maîtriser ses pulsions de vitesse, alors qu'elles sont devenues une véritable culture : il doit ainsi ralentir sa vitesse sur l'autoroute en cas de pic de pollution, mettant l'engin qu'il pilote bien au-dessous de l'exploit que lui a promis le constructeur.

En réalité, si la vitesse s'est instituée en *habitus* (Bourdieu, 1980), c'est parce qu'elle participe d'une certaine culture de la croissance, pour partie consciente et pour partie inconsciente, qui passe par l'augmentation des performances : plus vite, plus haut, plus grand (mais aussi plus petit : on dit l'infiniment petit). Et la mobilité a fini par y être associée, lorsqu'elle se confond avec la vitesse, devenant tout à la fois une culture et une condition de l'homme moderne : à sa part volontaire s'ajoute en effet une part contrainte : l'augmentation des cadences... Même la qualité d'une production ne peut se réduire à elle-même, elle est inévitablement annexée et soumise à une exigence de rapidité dans son exécution. Mesure de production, la rapidité d'exécution est aussi un mode d'évaluation des individus, de leur capacité. La vitesse, paramètre de la mobilité, a tendu à se

confondre avec elle dans chaque acte de la vie sociale. La pratique sportive, qui a envahi la sphère des loisirs et des spectacles depuis sa célébration par Coubertin, nous en donne encore l'illustration à Pékin, et si, dans l'activité sportive, on distingue celle qui est indexée à la vitesse, celle qui l'est à la résistance et celle qui l'est à l'endurance, même le marathon, qui participe de la dernière, célèbre la gloire du plus rapide. A quel point nous en rendons-nous compte ? La question vaut d'être posée dès le moment où nous vivons dans un espace mental qui aligne le sport, comme bien d'autres aspects de notre vie sociale et culturelle, sur le modèle d'une société marchande où la rapidité de circulation des capitaux et des marchandises est gage d'accumulation des richesses. Dans cette optique, on ne comprendrait pas pourquoi une certaine conception de l'urbanisme ne se serait pas elle-même progressivement construite à partir de cette conception.

Diversité des mobilités

Les formes de la mobilité sont pourtant fort diverses, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, et à ne s'attacher qu'aux déplacements des personnes et des marchandises, et surtout à leur performances en terme de distance-temps, on s'exonère de penser à la complexité de la question. Non qu'il faille nier une tendance historique lourde qui a consisté, depuis les temps les plus reculés, et surtout depuis l'ère machiniste, à réduire l'éloignement par l'augmentation de la vitesse des déplacements. Mais la quête de célérité ne constitue-t-elle pas une fuite en avant, un sauve-qui-peut dont il faut mettre en question, à ce stade de développement de la société humaine, la part de sauvagerie et de peur irrationnelle qui peut l'habiter ? Qui commande ? Le réflexe ou la réflexion ? L'homme-bête et son cerveau reptilien ou son cortex cérébral qui lui donne cette capacité de réfléchir et de surmonter les pulsions primitives des premiers (Laborit, 1971)³?

Pour prendre la portée (celle où en musique est indiquée à la fois la mesure, mais aussi toutes sortes de nuances sur la tessiture, la qualité du

mouvement : *adagio appassionato* ou *modere cantabile*...) du caractère complexe de la mobilité, on peut, en s'intéressant à des catégories plus ciblées, comme les personnes vieillissantes, se trouver dans une meilleure position pour appréhender le faisceau d'aspects que met en jeu la question de leur mobilité. C'est aussi un travail d'observation qui, par delà ce que l'on peut en penser personnellement, donne une certaine légitimité pour engager une réflexion obligeant à prendre le contre-pied d'une pensée encore dominante qui tient toujours la vitesse comme le principal critère de validité de tout dispositif concerné par la mobilité. Jacques Lévy, dans un article par ailleurs tout à fait intéressant sur le thème qui lui est cher des « *métriques pédestres* », appréhende la ville dense et l'urbanité qui la caractérise à l'aune de sa "rapidité". Plus loin, il parlera d'efficacité, ce qui est sans doute plus approprié à une démonstration qui vise plus volontiers à prouver l'efficacité de la ville pédestre (Lévy, 2008).

La mobilité complexe des personnes vieillissantes

L'observation de situations limites, comme celle des personnes vieillissantes, aide assez rapidement à se convaincre du caractère essentiel de la mobilité dans la vie en société et de la grande complexité que prend son accomplissement à un tel moment du cycle de vie où elle doit être repensée, notamment comme "automobilité". Mais elle ne peut se décliner simplement en rapidité : il lui faut être pensée comme une modalité de l'existence de la vie en société qui joue un rôle déterminant dans le bien-être, l'être bien auquel aspire l'individu à chaque moment de son existence, pour sa propre personne comme dans sa relation avec les autres, proches et moins proches. Les personnes vieillissantes du périurbain présentent un cas qui a ceci d'intéressant que la mobilité a occupé, lorsque cette unité sociale était en pleine force d'âge et de reproduction, une place centrale, à travers la figure dominante qu'a constitué le couple maison individuelle/voiture

personnelle, à l'origine de l'étalement urbain. La société et ses territoires se sont alors organisés tout entiers autour de ce modèle familial et socio-spatial. Le système de production fordiste l'a encouragé et en a profité en le cultivant avec les plus grands égards. La gestion du budget-temps y a joué un rôle essentiel, plaçant la réduction du temps de déplacement, celui qui conduit au travail ou vers l'école, au cœur du projet résidentiel familial et de la vie quotidienne des ménages. En écho, le financement et la réalisation des infrastructures routières pris en charge par la puissance publique ont été entièrement tendus vers cet objectif. Le modèle perdure mais vit péniblement son épuisement, avec la rareté du foncier et la cherté de l'immobilier. Pourtant, au moment de la cessation de la vie active, ce qui a pu constituer un modèle, avec une liberté de recours à la voiture individuelle qui permettait presque tout et affranchissait, dans cette limite moyenne acceptable d'une heure de déplacement par jour, l'écart résidentiel de tous liens autres que routiers à la ville et à ses aménités, se révèle terriblement réducteur dans son univocité. La mobilité est, dans l'esprit de la personne vieillissante, moins assimilable à la vitesse qu'au maintien d'une autonomie qui, chaque année écoulée, peut être compromise et qui requiert l'accessibilité à des services plus indispensables encore. Elle s'insinue dans des lieux qui auparavant ne lui donnaient pas cette importance, en particulier la maison qu'il faut rendre plus aisée à circuler, tant dans ses espaces intérieurs que dans ses extensions, en particulier le jardin. Un étage ou des parties escarpées de la parcelle peuvent être abandonnés faute de praticabilité. L'environnement proche, qui servait autrefois de paysage à l'installation ou d'argument à une promenade en compagnie des enfants, peut devenir, pour maintenir une mobilité qui s'est repliée vers le fonctionnement de la machine corporelle, un espace d'exercice et d'entretien des capacités motrices. La prothèse sophistiquée du véhicule motorisé est alors bien souvent remplacée par un auxiliaire d'appui facilitant le déplacement d'un corps dont les douleurs rappellent une présence qu'on oubliait plus volontiers dans la force de l'âge, sinon pour lui demander quelques exploits exceptionnels.

L'automobilité, pensée comme privilège de disposer et d'user sans retenue, jusqu'à la récente crise pétrolière, d'un véhicule personnel, se rabat, avec l'arrivée du grand âge, vers l'obsession de ne plus devenir dépendant, dans ses moindres déplacements et gestes, d'enfants ou d'autres personnes dont il faudrait accepter l'assistance, et par conséquent l'entretien et le ménagement d'un corps dont la motricité est la condition d'une autre sorte d'"automobilité", non plus celle de la conduite du véhicule personnel, mais celle de la conduite de son propre corps.

Une nouvelle automobilité ?

La conception de la mobilité est donc en train de se métamorphoser profondément, passant du modèle dominant, indexé sur la rapidité, à un modèle de moins en moins marginal, multimodal, celui d'une mobilité fondée sur la conservation de l'autonomie, personnelle et corporelle. Alors que la première "automobilité" a pu régner comme étalon de la mobilité et s'instituer comme modèle des décennies durant, une autre conception de la mobilité est peut-être en passe de s'imposer à la faveur d'évolutions sociétales qui arrivent à grands pas dans les sociétés modernes, telles que le vieillissement de la population (Domenach, 2008). L'importance de cette évolution démographique n'est que l'une des manifestations de « rupture », pour reprendre le terme de la DRAST, autour desquelles se met en place un débat scientifique en quête de nouveaux paradigmes ouvrant les portes d'intelligibilité d'un monde en profonde mutation. Une mobilité mesurée, au sens de modérée, et recomposée, abandonne une association privilégiée avec la rapidité pour se plier à de nouvelles exigences. Des exigences mobilisant d'autres critères : économie de la ressource, santé et sécurité des personnes, notamment des plus fragiles... Il faut certes en mesurer les performances, mais en peser aussi la valeur et les enjeux.

Il semble bien, à cet égard, que le remue ménage de la *ville émergente*, dont beaucoup de thématiques embrayaient le pas aux promesses de

la démagogie ultra-libérale, soit finalement le dernier cri de joie innocente d'un système qui, à vouloir trop benoîtement désirer conjurer le pessimisme des vieux urbanistes, n'a pas vu venir ce qui allait bientôt mettre tout le monde d'accord ou presque : le réchauffement climatique. On se gaussait ainsi de la méfiance à l'égard de l'automobile, de la débauche pavillonnaire, des zones commerciales de rase campagne, de la préférence pour la ville dense. Certains chercheurs ont pu encore un temps rire du *développement durable*, cette idée qui venait du monde anglo-saxon, mais il a fallu rapidement ravalier ses préventions pour se rallier à des idées qu'en leur temps Illich (1973) et d'autres avaient prêchées, bien avant la crise pétrolière, dans une indifférence quasi-totale. La vérification du réchauffement climatique a finalement eu raison des réserves de ceux dont le dédain vis-à-vis du développement durable résultait de leurs soupçons à l'égard d'une énonciation émanant des milieux politiques. Manifestement « *le savant et le politique* » qu'avait disjoints Max Weber (1959) [Conférences de 1919] dans un écrit qui a marqué des générations de chercheurs doit être repensé : la science ne peut plus s'envisager en évacuant la question des valeurs, donc des choix politiques. Jacques Monod (1970) avait commencé cette bataille épistémologique en prônant, en 1970, une « *nouvelle alliance* » que les fondamentalistes n'ont jamais tout à fait comprise.

Excès, déboires, palliatifs et repentirs

Ce qu'introduisent précisément le réchauffement climatique et sa vérification, c'est la prise de conscience d'un destin commun qui est susceptible de réunir ponctuellement le capitalisme triomphant et l'humanité la plus misérable. Un bien commun a surgi qui fait consensus mieux que bien d'autres causes et controverses : celui de la survie du genre humain. À l'échelle planétaire le politique et l'urbaniste sont en quelque sorte confrontés à une situation comparable à celle que connurent les villes au

XIXe siècle : l'écologie moderne dit pour le monde d'aujourd'hui ce que l'hygiénisme affirmait au XIXe siècle, lorsque l'afflux démographique en ville engendra des situations d'insalubrité insoutenables favorisant la propagation des épidémies au risque d'atteindre les quartiers bourgeois (Voir Ragon, 2000). Une sorte de croisade est engagée qui associe des acteurs fort divers de la société : des hommes politiques reconvertis aux journalistes sensibilisés par leurs reportages et médiatisés par leur revirement idéologique. Ils sont de précieux auxiliaires pour aider à penser une question qui implique la coopération entre la science et l'action, entre la communauté des chercheurs et la société civile. Il en naît une autre posture qui repositionne et redistribue les questions de recherche en aidant à sortir d'un aveuglement qui laissait croire que celles-ci étaient indépendantes des problèmes de société. Des technocrates savants ont ainsi pu faire du gain de vitesse la source de non moins savants calculs servant au tracé des autoroutes ou à la création de coûteux bijoux technologiques tel que le Concorde mort dans l'explosion de l'excès de kérosène qu'il consommait.

La mobilité sera désormais pensée en modération, à la fois dans le nombre des déplacements qu'elle met en mouvement et pour la vitesse avec laquelle elle les accomplit ; il lui faudra aussi être envisagée en dehors des – sans cesse plus nombreux – engins auxquels elle a donné naissance pour être approchée dans les recoins de tous ses aspects et de ses effets. Ainsi beaucoup de questions, qui présentent de nombreux liens avec les productions, les valeurs et les habitudes des sociétés modernes, ont déjà fait apparaître des pans paradoxaux et imprévus de la mobilité mécanisée : la "sédentarité" des modes de vie d'aujourd'hui en est un, curieusement engendré par l'automobilité. Mis en évidence par les études épidémiologiques des médecins, ce manque de dépense corporelle a trouvé son bonheur dans tous les moyens de se dérober aux déplacements qui appellent le concours de l'énergie corporelle (marche, vélo, roller, trottinette...). Cette sédentarité, associée à une consommation alimentaire largement fondée sur le « *fast food* » (là encore une obsession de vitesse), dégrade la santé humaine au point

de constituer 70 % des problèmes de santé actuels, selon l'OMS (Kayser, 2008). Elle est désormais devenue un important problème de santé publique. Elle rejoint d'autres pathologies (cardio-vasculaires...) et leur prise en considération comme leur coût pour la société montrent bien que ce que le monde moderne a prétendu gagner par des méthodes expéditives et des raccourcis incomplètement réfléchis dans leurs effets est perdu dans des traitements palliatifs sans efficacité réelle sur la source du mal qui ronge les sujets concernés et plus généralement leur qualité de vie puisque, si le « *fast food* » tend à devenir une norme, l'obésité est bien loin d'en constituer une, soumettant sa victime à la stigmatisation. La société américaine nous a devancé sur ce plan (nous la suivons, hélas, aussi dans le pire) et par voie de conséquence sur les recherches dans ce domaine. Médecins, architectes et urbanistes collaborent à nouveau, comme aux temps anciens de l'insalubrité, pour tout à la fois prendre la mesure du phénomène, identifier ses relations avec l'organisation et la morphologie des territoires, et penser des dispositions interactives qui, par les voies de l'organisation de l'espace et la modification des comportements, réduisent les dépendances à une motorisation superflue et à une attirance gustative, ersatz de valeur nutritive, qui accélère l'ingestion (Schilling & Linton, 2005).

Pour conclure : ne pas mésuser et abuser des prothèses

Illich avait, en son temps, débusqué les tromperies du PIB qui mettait les dépenses d'accidents de la circulation, de réparations ou d'enterrement de leurs victimes dans la part productive de la société : il fut ainsi l'un de ceux qui, en questionnant la pertinence de ce sacro-saint instrument de mesure des économistes, encouragea d'autres indices, comme l'IDH (Indice de développement humain). De tels outils ont leur utilité, mais il faut surtout ne pas s'y habituer et en interroger sans cesse la pertinence. L'outil peut bien présenter la plus grande sophistication dans les mécanismes de son fonctionnement, il

n'a en réalité de sens qu'à la condition de renseigner à partir des bonnes questions, et le plus difficile est sans doute d'identifier ces dernières, dans un monde qui est moins guidé par la construction de connaissances pour comprendre que par des techniques issues des connaissances pour faire de l'argent. Formidable instrument de notre automobilité, le véhicule personnel a tout à la fois fait la fortune de Ford et produit un modèle économique qui porte son nom. Fort de cet élan, le véhicule personnel s'est entouré d'un pouvoir magique qui, par la sophistication de son habitacle, a paradoxalement augmenté notre sédentarité au sens où l'entendent les médecins, enfermant notre corps dans une prison si confortable que l'homme a bien du mal à s'en passer, même temporairement.

Elle subit cependant la concurrence, et tout particulièrement chez les jeunes auxquels l'auto reste inaccessible, de cet objet qu'il est précisément interdit d'utiliser en conduisant : le téléphone portable. En faisant circuler une gamme de plus en plus étendue d'informations, ce type d'appareil met en relation, certes virtuelle, mais instantanée, bien des services qu'on ne pouvait autrefois accomplir qu'en se déplaçant. Si, à un certain moment et jusqu'à un certain point, on pouvait se poser la question de savoir si la communication virtuelle ne stimulait pas les rencontres en face à face, on peut penser que ce type d'outil conduira, à l'avenir, à modérer le nombre des déplacements et, bien au-delà, à faire évoluer les modes de communication. En ouvrant, par ailleurs, l'espace d'un débat que ferme le monopole des média classiques, les internautes introduisent des arguments contradictoires à propos des solutions irrationnelles de circulation des êtres et des choses : ils vont par exemple concerner le tour du monde en containers des produits, devenu une modalité banale de circulation des biens en fabrication, préférée pour des raisons de coûts de sortie, sans aucune considération pour l'empreinte écologique qu'elle peut laisser. Or le développement de cette critique est plus fondamental pour la société des hommes et son rapport à la planète Terre que les inflexions dans les pratiques de mobilité qui proviennent de contraintes imposées, contre ses inclinaisons culturellement

incorporées, par le renchérissement des énergies fossiles. Un citoyen du monde, averti et critique à l'égard des effets de sa contribution au réchauffement planétaire, sera plus efficace à long terme dans son comportement en terme de pratiques de mobilité que des individus subissant passivement les aléas du prix du carburant à la pompe, même si les effets de ces contraintes imposées peuvent être des facteurs déclenchant sa prise de conscience. A cet endroit la mesure des choses rencontre la valeur qu'on leur attribue.

Notes

- ¹ Ont été associés à ce travail pour le Pays d'Aix, Nicolas Luxembourg et Sandra Thomann.
- ² Voir le rapport intégral de Agora 2020 (DRAST) : http://www.recherche-innovation.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=399
- ³ Un bon vieux classique oublié : *L'Homme et la ville*. On est à vrai dire plus indulgent vis-à-vis du "sport automobile" que de la tauromachie, et pourtant...

Références

- Bourdieu, P. (1980). *Le sens pratique*. Paris : Editions de Minuit.
- Després, C., Pinson, D. & Ramadier, Th. (2008). Etalement urbain et discrimination par l'automobile (aînés et jeunes à Aix, Québec et Strasbourg). In D. Pinson (sous la direction), *Métropoles au Canada et en France, Dynamiques, Politiques et Cultures* (pp.47-63). Rennes : Presses Universitaires de Rennes (PUR).
- Domenach, H. (2008). Les grandes tendances démographiques et l'environnement : l'enjeu d'une planète viable. *Mondes en Développement*, 38, n°142, 97-111.
- Illich, I. (1973). *La convivialité*. Paris : Seuil.
- Kayser, B. (2008). La santé en marchant. *Revue Urbanisme*, n°359, mars-avril, 55-56.
- Laborit, H. (1971). *L'Homme et la ville*. Paris : Flammarion.
- Lévy, J. (2008). Ville pedestre, ville rapide. *Revue Urbanisme*, n°359, mars-avril, 57-59.
- Monod, J. (1970). *Le hasard et la nécessité : Essai sur la philosophie naturelle de la biologie moderne*. Paris : Le Seuil.
- Pinson, D. (1999). De la mobi-stabilité. *Revue Urbanisme*, n°306, mai-juin, 84-89.
- Ragon, M. (2000). *Un si bel espoir, roman*. Paris : Albin Michel.
- Sansot, P. (1998). *Du bon usage de la lenteur*. Paris-Genève : Payot.
- Schilling, J. & Linton, L.S. (2005). The Public Health Roots of Zoning, in Search of Active Living's Legal Genealogy. *American Journal of Preventive Medicine*, 28 (2S2), 96-104.
- Serres, M. (1994). *Eclaircissements, entretiens avec Bruno Latour*. Paris : Champ-Flammarion.
- Taguieff, P.-A. (2001). *Résister au bougisme. Démocratie forte contre mondialisation techno-marchande*. Paris : Mille et une nuits.
- Weber, M. (1959). *Le savant et le politique*. [Conférences de 1919]. Paris : Plon. <http://dx.doi.org/doi:10.1522/cla.wem.sav>

Faire Savoirs

n° 8 - décembre 2009

Sciences humaines et sociales en région PACA



Mobilité et métropolisation en Région PACA

Quels transports pour demain ?

Coordination :
Xavier Godard & Michel Quercy

thèses

Lauren Andres

*La ville mutable
Le cas de la friche de la Belle de Mai*

Magali Ballatore

*L'expérience de mobilité des étudiants Erasmus :
les usages inégaux d'un programme d'échange
Une comparaison France/Angleterre/Italie*

Virginie Avezou-Boutry

*Acculturation, niche de développement et d'apprentissage
et adaptation scolaire des pré-adolescents marseillais d'origine
comorienne*

lecture

Les Gitans par Marc Bordigoni

Jacques Guilhaumou