



Les Carnets des Dialogues du Matin

THIERRY PAQUOT

L'avenir des villes

Les Carnets des Dialogues du Matin

THIERRY PAQUOT

L'avenir des villes

Retranscription de la conférence du 7 juin 2011

Sommaire

Avant-propos Jean-Claude Seys	p. 5
L'avenir des villes Thierry Paquot	p. 7
Les publications de l'Institut Diderot	p. 35

Avant-propos

La ville apparaît avec les premiers surplus de ressources agricoles qu'elle peut capter pour sa subsistance.

Elle est donc conséquence avant d'être cause du développement économique, qu'elle amplifie et porte au haut niveau que nous connaissons grâce aux échanges, matériels et intellectuels ainsi qu'à la spécialisation du travail et aux économies d'échelle qu'elle permet.

Elle est lieu de l'écrit et fait l'histoire au double sens du pouvoir qui imprime leur direction aux affaires des hommes et de rédaction de documents nécessaires à son écriture.

Les villes sont mortelles, mais le phénomène urbain s'enrichit des cycles que chacune représente. La croissance démographique globale provoque celle exponentielle des villes, comme si les hommes étaient sujets à une force d'attractivité plus que proportionnelle aux masses urbaines qu'elles constituent.

Mais cette croissance ne saurait être une simple extrapolation : l'accaparement de populations et le pouvoir sur l'ensemble de l'espace, emprise ou influence, s'accompagne de la diversification du phénomène urbain ; largement amorcée aujourd'hui, elle devrait devenir, selon Thierry Paquot, la marque principale de l'évolution à venir, diversification des formes d'occupation de l'espace comme des fonctions mêmes de la ville.

Jean-Claude Seys
Président de l'Institut Diderot

L'avenir des villes

2030 : la planète Terre a effectué sa « révolution urbaine ». Ses 8,5 milliards d'habitants, dont environ trois milliards de « pauvres », sont dorénavant des urbains, ils ont été « urbanisés »... Les « valeurs » de la société urbaine imprègnent aussi bien ceux qui résident dans des « villes » que dans des « campagnes ».

Les guillemets s'imposent car ces termes ne désignent plus exactement les mêmes réalités sociales, économiques et culturelles en 2030 qu'à présent. Néanmoins, l'urbanisation des mœurs et des mentalités s'avère planétaire, les agriculteurs aspirent partout au mode de vie des citadins de la *middle class*, tant vanté par les feuilletons télévisés et les publicités circulant sur la Toile, de même que ces derniers espèrent consommer comme les plus aisés que la presse people ne cesse de valoriser. Mais cette urbanisation des mœurs homogénéise davantage les références que les modes de vie eux-mêmes. Des différences subsistent, témoins des inégalités économiques ou des spécificités culturelles. Des hybridations se manifestent tant dans les pratiques cultuelles que dans les temporalités urbaines, les architectures ou les typo-morphologies des agglomérations urbaines. Ce qui unifie le monde est la tendance à l'urbanisation des mœurs qui maintient une certaine diversité... Cette uniformisation incomplète et parfois contrariée des mœurs touche tous les domaines de la vie humaine : les comportements alimentaire, vestimentaire, sexuel, familial, les rapports avec la nature, l'organisation temporelle, etc. En 2030, l'Asie compte près

de cinq milliards d'habitants (dont l'écrasante majorité en Chine et en Inde), l'Afrique annonce un milliard et demi, l'Amérique latine plus de 700 millions, l'Amérique du nord, plus de 360 millions, l'Europe avoisine les 550 millions et l'ancienne Union soviétique, la Russie, 340 millions. Dans une Afrique déchirée par les conflits, les camps de réfugiés continuent à s'improviser en « brouillons » de ville. En Asie, les paysans, comme au siècle précédent, tentent leur chance en migrant vers les grandes villes, lieu de tous les mirages et de toutes les espérances, car en 2030 comme il y a cinquante ans, la misère urbaine est plus tolérable que la misère rurale, le pauvre a accès à l'eau, au dispensaire, à l'école pour ses enfants, à un marché informel pour l'emploi... La population urbaine des États-Unis s'installe principalement dans la *sunbelt*, et celle de l'Europe adhère à l'idéal de la campagne en ville, c'est-à-dire d'une nature artificielle produite par la « ville diffuse ». L'automobile individuelle (qui consomme moins d'essence) est encore le moyen le plus confortable et pratique pour les mobilités ordinaires, d'autant qu'elle est entièrement gadgetisée. En effet, elle s'affirme comme une véritable annexe du bureau, branchée à tous les réseaux de télécommunication ; téléguidée elle déclenche le chauffage de votre maison domotique, tout comme elle allume le four et fait couler un bain à la température désirée. Les enfants y retrouvent leur écran et leurs jeux vidéos. Le virtuel et le réel s'unissent alors de plus en plus aisément dans l'actuel. Il serait présomptueux d'esquisser une prospective géopolitique du pétrole, à l'horizon 2030, tout comme de mesurer l'ampleur des pollutions liées à l'*automobilisation* généralisée (on prévoit que les parcs automobiles de la Chine et de l'Inde vont s'accroître considérablement et avec eux, les kilomètres d'autoroutes,

les stations services, les parkings, les accidentés de la route, les carrosseries fracassées, etc.). De même, que dire des mutations climatiques annoncées ? Que des villes encore éloignées de la mer doivent s'équiper d'un port, que des stations de sports d'hiver pensent à se recycler faute de neige, que des zones tempérées deviennent pluvieuses et que les palmiers, à Genève ou Bordeaux, n'auront rien d'exotiques ? L'économie touristique (on annonce près de deux milliards de touristes par an à partir de 2020, soit un terrien sur quatre !) épousera la carte météorologique sans se soucier des faillites, du chômage et des sites industriels abandonnés, tout en banalisant les équipements *ad hoc* (hôtels, musées, aérogares, centres commerciaux...) sur tous les continents et en labellisant les sites à visiter des mêmes certificats d'authenticité, ici les villes d'art et d'histoire, là, les hauts lieux du patrimoine de l'humanité !

Les scénarios, catastrophes ou non, sont innombrables et leur véracité dépend largement des éléments pris en considération et de leurs curieuses combinaisons. En matière de prévision, une chose est relativement acquise, c'est la surprise, l'inattendu. Qui avait prévu l'*edge city* et les *boomburbs* aux États-Unis, l'éparpillement urbain en Europe, les grands ensembles et le zonage en Asie, tant décriés ailleurs, les tours absurdes en Arabie ? Quelques formes collectives, comme la famille (certes recomposée...) et la religion (pas encore entièrement intimisée...), résistent beaucoup mieux que ne le prétendent les spécialistes et jouent un rôle essentiel dans « l'économie générale » des sociétés urbaines. Les grands-parents gardent les petits-enfants, financent l'apport pour l'achat d'un logement, redistribuent la richesse familiale aux enfants au chômage, etc. ; quant à la religion à la carte, elle console

le démuni et revigore le délaissé. De même, des comportements collectifs ou individuels perdurent alors qu'on en annonce la disparition, comme la lecture. Il nous faut, par conséquent, observer les évolutions du monde urbain en acceptant les décalages, les télescopages, les oppositions, les résistances, le tout avec des temporalités aux rythmes contrastés. Avant d'explorer le devenir urbain de l'humain, un petit retour sur la tumultueuse épopée des villes paraît opportun.

UNE HISTOIRE DES VILLES EN TROIS TEMPS

Les historiens s'accordent sur les conditions de naissance du « phénomène urbain », ses localisations géographiques (principalement dans les vallées fluviales) et sa datation (environ 8 000 ans avant J-C, pour les premiers sites archéologiques). À l'origine de ce que nous nommons « villes », se trouve le déploiement de la « révolution néolithique », celle qui permet l'agriculture et l'élevage, c'est-à-dire la domestication de certaines plantes et espèces végétales et celle de certains animaux. Les populations de chasseurs/collecteurs, chacune à son rythme, se sédentarisent et s'adonnent progressivement à l'agriculture, dégageant, les bonnes années, un surplus agricole qui sera commercialisé. Une organisation sociale inédite se met en place, là où se déroulent les échanges, au carrefour des routes et des voies de circulation (fluviales et maritimes), qui repose sur une division technique et sociale du travail, de plus en plus poussée. La ville apparaît comme un ensemble de bâtiments et de jardins desservi par un réseau viaire. C'est aussi le lieu

des pouvoirs (militaire, religieux et économique) qui s'exercent sur la population de la ville en question et des campagnes qu'elle se subordonne. Ces trois « classes » du schéma trifonctionnel étudié aussi bien par Georges Dumézil que Georges Duby vivent de façon parasitaire sur le dos des paysans en se disputant le surplus que ces derniers dégagent d'une année sur l'autre. La guerre appartient au mode de gouvernement de ces villes, parfois sous la forme de complots et d'intrigues, parfois directement sur le champ de bataille, avec des sièges et des destructions massives. Les villes sont mortelles.

On a beaucoup glosé sur les critères qui entrent dans la définition de « la » ville : une fortification, des artisans, une forte densité de population, un plan en damier ou radioconcentriques, des rues, etc. À dire vrai, il semble que les « villes » égyptiennes ne possédaient pas d'enceintes, alors que le mot pour dire « ville » en chinois, en grec ou en russe, par exemple, signifie également « citadelle », « muraille » ou « fort ». De même, certaines de ces villes possédaient un artisanat puissant, créatif et actif, alors que d'autres se contentaient de marchands itinérants qui leur procuraient des biens fabriqués ailleurs. Une chose semble certaine : « la » ville n'a jamais existé seule. Il convient par conséquent de saisir le « phénomène urbain » comme pluriel et de parler alors de « villes » en réseau, ayant des temporalités spécifiques et des articulations bien typées à leurs campagnes environnantes. En d'autres termes, ce qui paraît commun à ce processus d'urbanisation est la formation d'unités urbaines, dont les éléments constitutifs s'agencent différemment et évoluent selon des modalités propres. N'oublions pas le sage conseil des philosophes grecs : ce qui est semblable n'est pas identique.

Aucune ville n'a la même histoire. Cela dit, nous pouvons néanmoins, en gros, dater les premières villes à 10 000 ans, ce qui, à l'échelle temporelle de la terre et des diverses espèces animales et végétales, constitue une histoire plutôt courte. Jéricho (env. -7800 ans avant J-C), Catal Hüyük (-6000), l'Égypte (-2600), Harappa (-2000), la Chine (-1500), l'Afrique noire (-300), le Mexique des Olmèques (-800), etc. Longtemps donc, la terre a été peuplée surtout par des nomades qui coexistaient - le sachant ou non - avec des semi-nomades et des sédentaires, dont une toute petite partie seulement résidait dans des villes... La population de ces villes était très variable et, pour la plupart d'entre elles, avoisinait les deux à trois milles âmes. Seule une poignée de villes était fortement peuplée : Babylone au cours de son apogée (-1730/-1690) a peut-être rassemblé plus de 200 000 personnes, Rome (durant le II^{ème} siècle après J-C) comptait environ un million d'habitants, Bagdad au VIII^{ème} siècle plus de 800 000, de même que Byzance ou Changan (en Chine). Ces villes connaissaient leur heure de gloire avant de dépérir et parfois disparaître de la carte et des mémoires ! Avec l'ouverture de nouvelles voies maritimes à la suite de la découverte de l'Amérique, la constitution de nouvelles entités géopolitiques au tournant des XV^{ème}/XVI^{ème} siècles, c'est l'économie-monde capitaliste qui se mondialise et se dote de nouvelles villes ou en stimule certaines au détriment d'autres, naguère brillantes et enviées.

À partir de 1492, l'Europe pivote de la Méditerranée vers l'Atlantique, de nouveaux ports s'enrichissent du commerce lointain - et souvent négrier -, tandis que d'autres périclitent. L'Asie entre en contact avec l'Afrique et l'Europe, via le Proche-Orient et le Moyen-Orient. Une nouvelle hiérarchie

des cités se compose, qui, instable, se renouvelle périodiquement, en lien avec les alliances entre puissances colonisatrices, la diffusion des progrès techniques, la croissance économique, les migrations, etc. Fernand Braudel explique bien comment les « villes-mondes » se font concurrence et connaissent des destinées contrastées. Venise décline au profit de Cordoue, qui laisse le leadership à Amsterdam, qui à son tour s'incline devant Londres, etc. Londres, capitale d'un empire sur lequel « le soleil ne se couche jamais », voit sa population passer de plus de 500 000 habitants au début du XVII^{ème} siècle, à deux millions en 1845, et sept millions en 1910 !

Ce saut démographique incroyable résulte de « la révolution industrielle », troisième temps fort de l'urbanisation planétaire. La mécanisation de l'agriculture, la généralisation des transports mécaniques, la multiplication des industries équipées de machines-outils, accroissent les échanges ; l'hygiène et l'amélioration du cadre sanitaire assurent une croissance démographique, favorisent les mouvements migratoires (exode rural et immigration), redistribuent toutes les cartes du jeu économique et redessinent profondément les morphologies sociales, et par conséquent urbaines. La ville de la modernité technique est traversée en permanence par des flux de toutes natures. C'est cela qui la distingue de la ville d'avant, ville dans laquelle on stockait, pour simplifier outrancièrement : des militaires (ville de garnison), des prêtres (ville épiscopale), des étudiants (ville universitaire), des marchandises (ville marché)... Dorénavant, la ville « moderne » qui naît de l'industrie et du transport mécanisé, de la machine à vapeur et de l'électrification, est ébranlée par la circulation ininterrompue des capitaux

et des travailleurs, des biens manufacturés et des services, des rumeurs et des nouvelles, des désirs et des sexes, des peurs et des espérances.

Ce troisième temps est encore le nôtre. Il est caractérisé, non pas seulement par l'urbanisation au sens démographique du terme - c'est-à-dire une population urbaine qui dépasse en nombre la population rurale, ce qui est le cas pour les pays industriels dès les années 1900/1910 - mais par l'« urbanisation des mœurs ». Celle-ci introduit et généralise « l'esprit de la ville » sur l'ensemble des territoires et contamine chacun. Les « comportements » citadins, adoptés et adaptés, qu'ils soient affectifs, sexuels, vestimentaires, alimentaires, cultuels ou culturels sont préférés aux valeurs « rurales ». La diffusion du modèle urbain, qui a d'abord été impulsée par les pays industriels, est à présent relayée par la globalisation de l'économie capitaliste et l'internationalisation des nouvelles technologies de l'information et des communications (NTIC).

Récapitulons : le premier temps est celui de la création des villes entretenues par le surplus agricole. Le second temps correspond à celui de la mondialisation du capitalisme et des villes commerciales « branchées » au réseau transcontinental. Le troisième temps débute avec l'industrialisation et accompagne le déploiement de la modernité-monde, qui voit la réalisation de l'urbanisation sur tous les continents (d'abord les pays industriels, puis le tiers monde, avec ou sans industrialisation) et l'effacement programmé et irréversible des paysanneries (à des rythmes différents selon les régions). Cette dernière urbanisation s'accompagne d'une multiplication des villes millionnaires

(11 en 1900, 80 en 1950, 276 en 1990, 370 en 2000 et vraisemblablement 550 en 2015) et l'apparition de gigantesques mégalopoles de plus de dix millions d'habitants (2 en 1950 et 18 en 2000)¹.

Ce troisième temps est aussi celui du passage de la ville à l'urbain. En effet, les villes historiques sortent de leurs limites administratives et s'éparpillent en un urbain diffus. Le désir pavillonnaire, la qualité du réseau routier, les nouvelles temporalités du quotidien urbain et la difficulté à se loger au centre-ville à des conditions abordables font le lit de l'étalement urbain, ce fleuve de béton et de jardinets si difficile à dompter ! Certes, il existe encore des villes - et chacun de nous en connaît et les apprécie -, et des communes de banlieues, mais elles sont submergées par l'urbain, ce « quelque chose » qui se manifeste après l'ère de la ville et après l'aire de la ville, ce que les Italiens nomment *città diffusa* et les Allemands *Zwischenstadt*. C'en est donc terminé du périurbain, notion dorénavant caduque puisque le centre n'est plus central et que la périphérie n'entoure plus mais est encerclée !

Cet urbain varie selon les historiques des divers processus d'urbanisation, ici il imite le paysage, s'insère dans la forêt, épouse les méandres de la rivière et là, se greffe sur un équipement collectif ou un centre commercial, voire

1. Pour cette histoire des villes en « trois temps », on lira : *La Cité à travers l'histoire* (1961), de L. Mumford, traduction française, Seuil, 1964 ; *Les villes dans l'histoire* (1970), de A. Toynbee, traduction française, Payot, 1972 et *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^{ème}-XVIII^{ème} siècle*, de F. Braudel, Armand Colin, 1967-1979.

même un nœud autoroutier. Ici, il drape le territoire qu'il recompose en ses mille plis, et là, se pose comme une nappe à carreaux sur la table d'un bistrot. La continuité du bâti assure la jonction, parfois en un fil ténu, entre des villes jusqu'alors clairement séparées. Cet urbain ne concerne pas seulement la forme spatiale de l'urbanisation, il questionne aussi la représentation politique des citadins éparpillés et l'image identitaire d'un site aussi dispersé, et parfois dominé par une ville au puissant cachet. Il relève également de l'organisation temporelle, liée à la transformation des modes de vie et aux modifications qui affectent la famille et le travail.

CINQ FORMES D'URBANISATION ET QUATRE QUESTIONS

Si la planète est urbanisée, elle l'est selon diverses modalités. Il est possible de repérer cinq principales formes que revêtent les établissements humains : le bidonville, la mégacité, la ville globale, l'enclave résidentielle et la ville moyenne ou intermédiaire. Arrêtons-nous, quelques instants dans chacune d'entre elles. La moitié des citadins est constituée par des bidonvillois, il est par conséquent impossible de les ignorer, d'autant plus qu'ils inventent, parfois, une culture spécifique. Squats, occupations illégales d'un terrain, constructions précaires et inconfortables, taudis éloignés de tout réseau technique et des voies d'accès à la grande ville, les bidonvilles accueillent les nouveaux migrants qui viennent chercher la fortune en ville. Là, ils retrouvent des « pays », qui les initient à la citadinité et les aident à trouver un boulot

dans l'invraisemblable économie informelle.

Les bidonvilles ou *slums* (« taudis ») ont déjà une longue histoire et il est indispensable de les étudier géologiquement, car à chaque « couche » correspondent une migration particulière et mille et un efforts pour s'en sortir ! Les baraqués les plus anciennes sont souvent les plus consolidées. Leurs « propriétaires » les ont, d'année en année, équipées et embellies. Désespérés de ne pouvoir accéder à un logement social, ils se sont fait une raison en restant dans un quartier où ils ont de la famille et des amis et bénéficient d'un système d'entraide. Les cahutes en jones, branchages et sacs de jute ou tôles rouillées, sont les plus récentes. Elles sont parfois louées à un habitant d'un baraquement en parpaings. Durant des années, les autorités ont voulu éradiquer les bidonvilles, détruisant avec des bulldozers les fragiles abris ou laissant se propager un incendie, pas toujours accidentel... Mais le bidonville à peine détruit ici repousse là, à l'identique, sur le flanc d'une colline, dans le creux d'une vallée, au bord d'une décharge, à la marge de la ville ou dans un de ses interstices provisoirement abandonné. Il appartient à la « vraie » ville. Il aspire à se « durcifier » et à se doter de toute une infrastructure, légale ou non.

La question à régler en priorité est celle du foncier. Il convient de sécuriser les bidonvillois en leur attribuant une parcelle assainie et en les encourageant à construire leur maison, leur chez soi, selon leurs moyens et à leur rythme. Par ailleurs, un urbanisme adapté au bidonville est à expérimenter par le biais de programmes « pilotes » soutenus par des ONG et des institutions nationales ou internationales, en liaison avec les comités d'habitants. De nombreuses réalisations mériteraient d'être connues non

pas pour devenir des références, et encore moins des modèles transposables, mais pour enrichir le débat local. Les mégalopoles pluri-millionnaires des pays du Sud regorgent de ces bidonvilles illégaux qui voisinent avec des quartiers touristiques, de vastes centres commerciaux - propriétés de sociétés transnationales - et des ensembles immobiliers sécuritaires privés. Ces mégalopoles ne cessent d'étendre leurs ramifications sur les terres arables, le long des autoroutes et des voies ferrées, assimilant une nébuleuse de petites villes et de bourgades. Ceux qui logent aux franges de ces énormes conurbations et n'ont pas les moyens d'emprunter les rares transports en commun sont astreints à résidence et trouvent, pour les plus chanceux, de quoi survivre en assurant le gardiennage, le jardinage ou l'entretien des clubs de remise en forme et de détente des populations aisées et des nombreux lotissements enclos. Cette inscription territoriale des inégalités économiques ne choque personne. Les sporadiques mouvements de contestation sont vite réprimés par l'armée et aucun d'entre eux ne se structure vraiment en une véritable force politique.

Parmi la trentaine des mégalopoles dépassant les dix millions d'habitants (nonobstant les difficultés de collecte et de comparaison des statistiques...), l'on n'en trouve que quatre originaires de deux pays parmi les plus riches - le Japon et les États-Unis (Tokyo, à la première place de ce hit-parade avec près de 26 millions ; New-York à la huitième place et 18 millions ; Los-Angeles, quatorzième place et 15 millions ; Osaka, vingt-quatrième et 11 millions...). Mumbai, Lagos, Dacca, Sao Paulo, Karachi, Mexico caracolent en tête et connaissent d'énormes problèmes d'alimentation en eau, de traitement des déchets,

d'embouteillages, de logements, qui n'entraînent pas pour autant une dynamique économique, désordonnée, hors normes, entremêlant les activités les plus rudimentaires (productions manufacturières) aux plus sophistiquées (technologie de pointe).

Ces mégalopoles du Sud ne rivalisent pas pour autant avec les régions urbaines européennes et nord-américaines qui dégagent un « produit intérieur brut urbain » bien supérieur parfois à leur produit national brut. Une étude de 1990 démontrait que le PIB de Tokyo égalait le PIB de la Grande-Bretagne, que celui de New York était supérieur au PIB du Brésil, celui de Paris plus important que le PIB de l'Inde ! Le hit-parade des villes les plus peuplées du monde se différencie de celui des villes qui produisent le plus de richesse. Cela est encore plus saisissant lorsqu'on regarde les performances des « villes globales », pour reprendre l'expression de Saskia Sassen. Ainsi, Francfort et Milan, petites agglomérations en termes de population, s'affirment économiquement au point de s'apparenter aux « villes globales », comme Tokyo, New York ou Londres. Mais que faut-il entendre par « ville globale » ? Ce sont des territoires urbains performants, à l'infrastructure redoutablement efficace, réunissant le must du secteur bancaire et financier, des universités et des équipes de recherche, des laboratoires, des agences de presse, des sociétés de communication, des cabinets d'avocats et d'experts-comptables et juridiques, des sièges des transnationales, des industries de l'immatériel, etc. Au sein de ces « villes globales » se conjuguent, en s'ignorant, la *jet society* et une population « flottante » d'immigrés disponible pour n'importe quel travail à n'importe quelle condition... Au temps mondial des inclus de la société

globalisée, s'articulent les temporalités spécifiques de celles et ceux qui par choix ou par contrainte demeurent à côté, en dehors. Du coup, l'uniformisation des comportements (alimentaire, vestimentaire, résidentiel, communicationnel, professionnel, affectif, etc.) imposée par l'urbanisation ne se généralise pas irréversiblement, mais génère des mélanges, des rejets, des combinaisons souvent surprenantes qui sauvent le monde d'une homogénéisation mortelle, d'un point de vue culturel.

Ces « villes globales » provoquent une dénationalisation de la production et de la répartition des richesses. Cette dénationalisation signifie une sortie du cadre de l'État-Nation, ces « villes globales » sont davantage en accord avec la globalisation du capitalisme qu'avec les ambitions et les stratégies de leur État-Nation, elles s'en désolidarisent. Cette tendance se pointe timidement, mais ne tardera pas à s'imposer et à s'infiltrer aussi dans le secteur culturel. Au cœur de ces « villes globales », dans la banlieue chic des mégacités, à proximité des bidonvilles, un nouveau produit immobilier ne tarde pas à trouver des acquéreurs aisés : l'enclave résidentielle. Née à Londres en 1743, lors de la réalisation de Leicester Square, la co-propriété urbaine et pas seulement immobilière, vise à privatiser, non seulement des résidences et leurs dépendances, mais aussi les voies de circulation et les jardins. Une version parisienne connaîtra aussi un certain succès : la villa, vaste lotissement desservi par une rue centrale, privée. Dès 1831, à New York, puis à Boston quelques années plus tard, les États-Unis se familiarisent avec le Common Interest Development (CID).

Les actuelles *gated communities* en sont les légitimes héritières, qu'il s'agisse de maisons individuelles dissimulées dans un cadre champêtre ou d'appartements luxueux dans un condominium au centre-ville, ce qui importe est la sélection de la population et le caractère sécuritaire de l'ensemble. Dans ces « résidences surveillées », l'effet club domine : on est entre gens de même condition et de même culture et l'on accepte le même règlement. La gamme des *gated communities* est particulièrement variée : on en trouve à tous les prix et pour toutes les « spécificités » (communautaires et identitaires). Certaines n'accueillent que des asiatiques ou des blancs de telle catégorie sociale à Los Angeles ou des plus de 55 ans à Suncity près de Phoenix (Arizona). Le libéralisme autorise cette diversité, sachant toutefois que chaque résident n'en aura que pour son argent. Les services (médicaux et paramédicaux), les boutiques, les équipements sportifs, la qualité des logements, la grandeur de la piscine, etc., dépendent en dernière instance du prix d'achat. Ces « enclaves résidentielles sécurisées » se construisent partout au monde, au Caire, à Istanbul, Moscou, Varsovie, Rome, Toulouse ou Dijon, Mumbai, Rio, Mexico... Aucun spécialiste du « fait urbain » n'avait envisagé une telle prolifération, qui modifie le couple privé/public et privatisé - c'est-à-dire confiscue - une partie des réseaux et des équipements, autrefois entretenus collectivement, tout en interrompant la continuité de la ville ou du village. Il n'est plus étonnant de voir une association de voisins acquérir la rue sur laquelle donnent leurs maisons.

Ce qui allait de soi en ville, comme l'accessibilité et la gratuité, devient problématique. C'est tout un ensemble d'usages qui est ainsi chamboulé : l'urbanité se fait

discriminante et la cohabitation sélective. Le citadin s'efface devant le consommateur, qui souhaite en avoir pour son argent ! La ville partagée appartient-elle déjà au passé ? Le danger est réel. Heureusement, restent encore vivaces les villes moyennes, mais à la seule condition qu'elles s'associent et se branchent aux divers réseaux. L'urbanisation planétaire sépare de plus en plus le lieu du flux et semble privilégier ce dernier. Certains rêvent d'un urbanisme de branchement et imaginent la « ville » comme un plateau technique (TGV, aéroport, autoroute, hôtels, loisirs, commerces...) sur lequel les entreprises viendraient se brancher, avant de se délocaliser.

Toujours en schématisant, cinq impératifs répondent à autant de défis à relever face à cette urbanisation : la « bonne » occupation des sols face à l'extension des zones urbaines et à la réduction des surfaces agricoles et sa traduction juridique (la sécurité foncière, en particulier pour les bidonvillois) ; la « bonne » mobilité (manière de se déplacer), dans un monde confronté à la pénurie de pétrole, à la multiplication des mobilités ordinaires (tourisme de masse, shopping, sports, etc.) et à l'émission de gaz à effet de serre ; le « bon » confort urbain minimal, en favorisant une décroissance raisonnée des biens de consommations ; la « bonne » gouvernance qui exige l'invention de nouvelles pratiques démocratiques et la fin de la « démocratie du sommeil » (je vote là où je dors) et enfin, la « bonne » habitabilité entre soi et les autres (comment chacun construit sa géographie existentielle et bâtit sa demeure sur Terre).

Je précise, mais cela va de soi, que ces cinq formes d'urbanisation ne sont pas exclusives et n'hésitent guère

à s'hybrider, se métisser, s'entremêler². Elles expriment la question urbaine, une des quatre questions qui se posent aux terriens en ce début du XXI^{ème} siècle. Là encore, en schématisant, je les désigne ainsi : la question sociale, qui s'impose progressivement avec l'expansion du salariat dans les pays qui ont opté pour la production de masse, à base de machine-outil et de division technique du travail liées à l'industrialisation. La question urbaine, qui résulte de l'exode rural, de la crise du logement destiné au plus grand nombre, de la prolifération des taudis et de la revendication hygiénique, de la difficulté à bâtir des villes composites, tant socialement qu'économiquement et culturellement. La question communicationnelle, qui se manifeste avec le déploiement des nouvelles technologies de l'information et des télécommunications et ses formes spécifiques de contrôle, de manipulation et d'exclusion et enfin la question environnementale, qui s'impose à tous les terriens, au nord comme au sud, riches ou pauvres, hommes ou femmes, jeunes ou vieux...

Certes ces quatre questions apparaissent chronologiquement (du milieu du XIX^{ème} siècle à nos jours), mais s'additionnent au lieu de se succéder dans le temps, c'est dire si elles sont présentes, avec plus ou moins d'intensité

2. À propos des cinq formes d'urbanisation, se reporter à : *Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète* de T. Paquot, La Découverte, 2006 ; *Le pire des mondes possibles. De l'explosion urbaine au bidonville global* de M. Davis, traduction française, La Découverte, 2006 ; *La Ville globale. New York, Londres, Tôkyo* par S. Sassen, traduction française, Descartes & Cie, 1996 et *Ghettos de riches, tour du monde des enclaves résidentielles sécurisées* sous la direction de T. Paquot, Perrin, 2009. On lira également les deux ouvrages coordonnés par J. Damon et qui rendent compte des enquêtes menées par l'Observatoire Véolia des modes de vie urbains, *Vivre en ville*, P.U.F., 2008 et *Villes à vivre*, Odile Jacob, 2011.

ici ou là, mais de manière planétaire, bien que nées d'abord dans le monde occidental, industrialisé. Les réponses qu'elles attendent sont des mixtes de solutions locales et de contributions universelles, ce qui les rend encore plus délicates à formuler et actionner. Le dosage entre ces quatre questions diffèrent selon les situations, et aucun cas n'est semblable à un autre, malgré des airs de ressemblance... Elles sont tant imbriquées les unes aux autres qu'il devient de plus en plus impossible de les traiter séparément, d'autant qu'elles changent de nature en s'entremêlant. Ainsi, la question sociale « traditionnelle » qui pouvait être résolue par l'action de l'État-providence à la suite de négociations entre partenaires sociaux, trouve dorénavant un tout autre contexte (effacement des syndicats, disparition de l'interventionnisme étatique...) et d'autres modalités, qui résultent des autres questions et de leurs spécificités.

Du reste, elles attendent un traitement groupé, tant à l'échelle locale que planétaire. Les outils, les références, les modalités, les recommandations, les mobilisations, les législations et les recommandations ne sont pas similaires, mais accordés. Au local, l'autonomie des habitants doit être cultivée - avec la généralisation de la démocratie directe en ce qui concerne le fonctionnement des institutions (école, santé, transport, équipements publics, etc.) et le soutien aux initiatives individuelles mutualisées (auto-construction, auto-rénovation des logements, jardins partagés, etc.). Au mondial, l'harmonisation des programmes sera favorisée - avec la désobéissance civile comme moyen légal d'alerter les représentants de leur éloignement des préoccupations des représentés. Ainsi, la politique de la ville se transformera en des politiques des villes, honorant, à la fois, l'esprit de la ville (l'urbanité, la citadinité, la gratuité, l'accessibilité...) et le débat public. On peut l'imaginer, les blocages sont

puissants, les opposants nombreux, il en va du devenir urbain de l'être et du monde...

QUEL(S) URBANISME(S) POUR UNE URBANISATION ÉCOLOGIQUE ?

Le réchauffement climatique au cours du XXI^{ème} siècle est estimé à environ 5°C, il résulte de l'accroissement inconsidéré des émissions de gaz à effet de serre, dont les deux principaux responsables sont le chauffage urbain et les transports. Ses conséquences sont alarmantes pour la survie même des terriens, qui vont devoir faire face à des sécheresses, des inondations, la fonte des glaciers, la hausse du niveau de la mer, la transformation de nombreux écosystèmes, la disparition accélérée de certaines espèces animales et végétales... En tête des actions à mener, compte tenu de l'urbanisation planétaire en cours, est l'invention d'un urbanisme écologique. Celui-ci ne peut se contenter d'un écoquartier par-ci, d'un transport en site « propre » par-là, il doit se préoccuper de l'ancien (ce qui intéresse peu les architectes), il remet en cause les principes constructifs et les procédures juridiques appliqués actuellement et appelle la multiplication des expérimentations et la conscientisation des élus, praticiens et simples citadins...

Depuis l'apparition du mot « écologie » en 1866 sous la plume du médecin darwiniste allemand Ernst Haeckel, d'innombrables savants - mais aussi d'amoureux de la Nature - ont enrichi nos connaissances des milieux, dénoncé des « crimes » envers l'environnement, engagé

des combats pour défendre telle ou telle espèce en danger, alerté l'opinion publique des méfaits des « progrès techniques » et invité chaque citoyen à pratiquer des éco-gestes et à changer son mode de vie, d'un « toujours plus » à un « moins, mais mieux ». Un domaine apparaît néanmoins absent de leurs préoccupations : les villes. En effet, il faudra attendre les récentes conférences internationales (Stockholm en 1972, Rio en 1992 et ses Agendas 21 et Habitat II à Istanbul en 1996), le rapport Brundtland (1987), le Livre vert sur l'environnement urbain (Communauté européenne, 1990), le rapport sur les Villes durables européennes (Communauté européenne, 1993), la charte d'Aalborg (1994) et son actualisation dix ans plus tard, la charte de Leipzig sur la ville durable (2007), pour que la préoccupation environnementale intègre timidement la question urbaine, alors même que l'urbanisation se déployait irréversiblement sur l'ensemble de la planète.

Les premiers « éco-quartiers » sont conçus, il y a une vingtaine d'années, comme des « vitrines » pour valoriser les villes et les pays qui accueillent des événements internationaux (Jeux Olympiques, Exposition universelle, etc.). Ils visent d'abord à baisser la consommation énergétique des constructions, à réduire la place de la voiture, à favoriser le tri sélectif des déchets et leur recyclage, à densifier les lotissements pavillonnaires, à rendre plus compacte le quartier, à le relier à la ville existante par un tramway, etc. L'initiative en revient à de rares élus, convaincus par la cause écologique, qui s'évertuent à édifier un quartier exemplaire et surtout par des habitants-militants, qui s'auto-organisent pour mettre en pratique leurs idéaux. Ils se trouvent en Suède (Hammarby, friche portuaire de

Stockholm reconvertis en quartier écologique : biogaz, tramway, déchets aspirés, etc., et Malmö où le solaire est grandement sollicité), en Allemagne (Kronsberg à côté d’Hanovre et le quartier Vauban à Fribourg, sans oublier de nombreuses opérations d’éco-urbanisme à Berlin, Munich, Cologne...), au Danemark (le quartier Vesterbro à Copenhague), en Hollande (avec bien sûr Breda et d’autres expériences originales, Culemborg, Leidsche Rijn, GWL-Terrein à Amsterdam, Nieuwland à Amersfoort...), en France (Rennes, Nantes, Angers, Narbonne, Échirolles, Lyon, Chalon-sur-Saône, Limeil-Brévannes, Douai, Lille...), en Suisse (Lausanne, Renens, Neuchâtel, Bâle...).

La plupart des observateurs des éco-quartiers constatent le poids déterminant des associations dans leur conception, leur réalisation et leur peuplement. Ils relèvent également que les habitants sont plus soucieux de l’environnement, tant de la planète que de leur maison, que les autres. Ce sont des activistes qui sont attentifs à leur « empreinte écologique », d’où, pour le visiteur de ces ensembles pionniers, le sentiment de se rendre dans des lieux homogènes d’un point de vue socio-culturel. Mais cela n’est guère gênant, car tous les quartiers de toutes les villes sont marqués par de tels regroupements affinitaires et ce n’est pas étonnant que les éco-quartiers attirent des habitants (locataires ou propriétaires) déjà partisans d’éco-attitudes (éteindre la lumière en quittant une pièce ainsi que son ordinateur, aller à pied et pas en voiture à un endroit peu distant, ne pas s’encombrer de « prothèses techniques » inutiles, manger « bio », réparer au lieu de remplacer, etc.), qui se combinent bien souvent à une politesse élémentaire entre voisins et à un réel engagement citoyen au niveau local.

La plupart de ses éco-quartiers privilégient la marche et le vélo et stockent les voitures à l'extérieur, optent pour des maisons passives ou dotées de panneaux photovoltaïques, adoptent des matériaux « écologiques » (qui ne sont pas toujours bien distribués et sont généralement encore plus coûteux que leurs concurrents « ordinaires »), limitent les déplacements (compacité des habitats, combinaison logement/télétravail, proximité des commerces et des équipements collectifs, comme la crèche, l'école, la bibliothèque municipale, etc.), assurent la diversité (des familles, des âges, des revenus et des activités), valorisent le naturel (parcs et jardins, végétaux et forêts, cours d'eau, fossés et rigoles, etc.), favorisent de nouvelles pratiques de gouvernance (comités d'habitants, associations, réunions publiques, référendum d'initiative populaire, etc.). Ce sont de véritables laboratoires urbains en temps et taille réels. Mais la médaille possède son revers. Ces éco-quartiers peuvent se replier sur eux-mêmes au point de se fermer et de ne plus contribuer à « faire ville » avec les alentours. Ils doivent se prémunir de l'inévitable vieillissement de leur population et assurer la relève, tout en se préoccupant des adolescents, qui ont été oubliés lors du lancement de ces opérations. Il est vrai que les premiers habitants étaient de jeunes couples de la classe moyenne, avec de jeunes enfants. Une dizaine d'années plus tard, les enfants sont des ados et les plus âgés de « jeunes » retraités... Ces éco-quartiers ne suffisent pas à régler les questions liées à l'environnement, leurs qualités ne sont pas contagieuses et les quartiers anciens doivent aussi se lancer dans des programmes d'urbanisme écologique sans pour autant se transformer en éco-quartiers. Par ailleurs, un quartier, pas plus qu'une agglomération, n'a la capacité à contrer les dysfonctionnements qui

chamboulement toute l'écologie de la planète, par conséquent il convient de promouvoir un urbanisme écologique partout, en prenant appui sur les éco-quartiers et les villes, qui depuis plusieurs années, réorganisent leurs réseaux de transports, encouragent des constructions économies en énergie, facilitent le tri sélectif, développent les espaces verts « actifs » et écologiques (sans pesticides, engrains chimiques et outils à moteur à essence...), misent sur la démocratie participative, etc. Curitiba, au Brésil, Vancouver au Canada, Bogota en Colombie, de nombreuses municipalités nord-américaines ou australiennes, mettent en place un « plan-lumière », un « plan de déplacements urbains », un « plan-vert », les moins énergivores possibles et incitent les architectes (non sans mal !) à plus d'audace dans l'usage de matériaux non pollueurs, dans des formes plus habitables, sans pour autant, du jour au lendemain devenir, par on ne sait quel miracle, des villes écologiques ! Ce sont néanmoins d'incomparables avancées qui, espérons-le, accultureront les populations et populariseront des attitudes propices à une diffusion plus large des principes écologiques.

L'urbanisme écologique est actuellement totalement minoritaire. Les praticiens en ignorent bien souvent les principes ou se contentent de normes dites « haute qualité environnementale » alors qu'il s'agit de contribuer à une « haute qualité existentielle » ! Les étudiants en architecture et en urbanisme, en France par exemple, ne sont pas initiés systématiquement à l'écologie, alors que l'approche environnementale devrait traverser toutes les disciplines. De même pour les administrations municipales et territoriales, pour qui, au mieux, l'environnement représente un volet annexe de leurs prérogatives ! Quant

au secteur du BTP, il progresse bien lentement. Si certains artisans s’informent, la plupart continuent comme avant et ne cherchent ni de nouveaux matériaux (qui ne sont pas toujours disponibles dans les grandes surfaces dédiées au bricolage ou à la maison) ni des installations écologiques. Aussi la conversion à l’urbanisme écologique s’avère compliquée...

Aucun pays, aucune société, n’échappera à la sensibilité écologique qui invitera à la réconciliation du lieu et du flux en redéfinissant de nouveaux territoires (aux pourtours discontinus) et de nouvelles logiques productives, culturelles et existentielles. Il serait présomptueux de proposer un savoir urbanistique valable partout. Néanmoins, en écho à de rares tentatives de théoriser une « ville autrement » se manifestent quelques innovations « décroissantes » et écologiques comme le mouvement Slow Food lancé en Italie en 1986 par Carlo Petrini et qui assez rapidement devient Slow Life et impulse Cittàslow (ou Slow Cities). Ou encore aux États-Unis, le New Urbanism, du moins dans la version de Peter Calthorpe, certaines actions de Smart Growth et du Slow Growth Movement, sans oublier le réseau des Transition towns en Grande-Bretagne, issu de la « permaculture » (contraction de permanent culture) élaborée en 1973, en réponse à la crise pétrolière et sous l’influence des tenants de la « croissance zéro » et éventuellement quelques « éco-quartiers » en Europe (mais là aussi il convient d’être prudent car il existe un urbanisme « écologiquement correct » qui relève davantage de la communication que de réelles convictions...). Il va sans dire que les analyses et propositions de ces auteurs et praticiens se distinguent sur bien des points et qu’il paraît absurde de les regrouper sous une même étiquette, genre

« Objecteurs de croissance urbaine », en particulier dans les pays du tiers monde (pour conserver cette formule en voie d'extinction) où les innovations sont souvent liées à un mouvement social bien circonscrit (tel combat pour une amélioration d'un bidonville ou l'obtention d'un droit de propriété...), une organisation non gouvernementale qui expérimente tel ou tel procédé constructif, l'action d'un leader charismatique³...

D'autant qu'il nous faut penser diverses solutions compte tenu de la pluralité des cinq formes d'urbanisation à l'œuvre sur l'ensemble de la planète. Chacun de ces « géotypes » urbains (les activités qu'ils abritent, les populations qu'ils combinent, les pouvoirs et contre-pouvoirs qu'ils génèrent, etc.) n'entrera pas en décroissance dans les mêmes circonstances et selon le même calendrier. Il serait vain d'élaborer une quelconque charte de « la ville heureuse », ensemble de principes qui orienteraient la reconfiguration et la mutation des ensembles urbains actuels, valables partout. Toute intervention urbanistique ne peut être qu'unique car adaptée à un seul cas,

3. Pour aller plus loin sur ces urbanismes alternatifs : « La ville autrement », *Alternatives Économiques*, Hors-série n°39, juin 2009, sous la direction de N. Nahapétian et T. Paquot ; *L'urbanisme c'est notre affaire !* par T. Paquot, Nantes, L'Atalante, 2010 ; « An Ecological Approach to Planning Cities », par T. Deelstra, *Town and Country Planning*, April 1988 ; *Sustainable Cities*, sous la direction de W. Arkin et Crenshaw, Eco-Home Media, 1992 ; *Le projet local*, par A. Magnaghi, préface de F. Choay, traduit de l'italien, Liège, Mardaga, 2003 ; *Sustainable Urban Planning. Tipping the Balance*, par R. Riddell, Oxford, Blackwell Publishing, 2004 ; « L'écoquartier, brique d'une société durable », Lausanne, *La Revue Durable*, n°28, 2008 ; *Voyages dans l'Europe des villes durables*, par P. Lefèvre, Certu-Puca, 2008 ; « La ville durable en question(s) », dossier de la revue *Urbanisme*, n°363, novembre/décembre, 2008 ; et *L'urbanisme durable. Concevoir un écoquartier*, par C. Charlot-Valdieu et P. Outrequin, Le Moniteur, 2009.

contrairement à l'uniformisation architecturalo-urbaine produite et entretenue par la globalisation des procédures juridico-administratives, du secteur industriel de la construction, des grandes agences d'architectes, des cabinets d'expertise et des « modèles » diffusés par les revues spécialisées.

Pour contrer ces puissants processus d'homogénéisation qui paraissent irréversibles, je propose trois pistes pour un urbanisme écologique, qui orientera l'urbanisation en cours et rectifiera les « erreurs urbanistiques » qui reposent sur une économie productiviste et consumériste, dans laquelle le pétrole joue le rôle moteur. Si j'ose dire : un urbanisme chronotopique, un urbanisme sensoriel et un urbanisme participatif. Ménager (verbe qui signifie « prendre soin ») les lieux selon leurs usages temporels et les rythmes saisonniers (le jour n'est pas la nuit, le lundi n'est pas le mardi, l'été n'est pas l'hiver...). Privilégier une architecture, un paysage, un urbanisme qui assurent aux cinq sens et aux quatre éléments (en Occident et cinq en Orient) le plus grand respect et les plus somptueuses et délicieuses combinaisons. Enfin, associer à la conception et à la réalisation les habitants, en mettant en place les conditions d'une participation non pas consensuelle, mais responsable. De telles pistes conduisent aussi vers un urbanisme réversible, recyclable et récupérable...

On le voit, c'est habiter qui est le propre de l'humain, cette disponibilité à être-présent-au-monde-et-à-autrui. La Terre est la demeure des Humains et du Vivant. Les villes sont la possibilité d'une urbanité généreuse, que les non-villes (tours, *gated communities*, grands ensembles, étalement urbain, etc.) ne cessent d'entraver. Protéger la

Terre tout en réinventant les villes réclame du sens, des idées, des convictions. Qui s'enthousiasme pour des normes HQE ou pour des éco-taxes ? Non, on ne se mobilise vraiment que pour rendre notre monde plus accueillant, plus harmonieux, plus habitable ! Cela relève plus du rêve que de la raison. Rêvons...

Retrouvez l'intégralité du débat en vidéo sur www.institutdiderot.fr

Les publications de l’Institut Diderot

Dans la même collection

L’avenir de l’automobile

Louis Schweitzer

Les nanotechnologies & l’avenir de l’homme

Etienne Klein

L’avenir de la croissance

Bernard Stiegler

L’avenir de la régénération cérébrale

Alain Prochiantz

L’avenir de l’Europe

Franck Debié

L’avenir de la cybersécurité

Nicolas Arpagian

L’avenir de la population française

François Héran

L’avenir de la cancérologie

François Goldwasser

L’avenir de la prédition

Henri Atlan

L’avenir de l’aménagement des territoires

Jérôme Monod

L’avenir de la démocratie

Dominique Schnapper

L’avenir du capitalisme

Bernard Maris

L’avenir de la dépendance

Florence Lustman

L’avenir de l’alimentation

Marion Guillou

L’avenir des humanités

Jean-François Pradeau

L'avenir des villes

Thierry Paquot

L'avenir du droit international

Monique Chemillier-Gendreau

L'avenir de la famille

Boris Cyrulnik

L'avenir du populisme

Dominique Reynié

Les Notes de l'Institut Diderot

L'euthanasie, à travers le cas de Vincent Humbert

Emmanuel Halais

Le futur de la procréation

Pascal Nouvel

La République à l'épreuve du communautarisme

Eric Keslassy

Proposition pour la Chine

Pierre-Louis Ménard

L'habitat en utopie

Thierry Paquot

Les Dîners de l'Institut Diderot

La Prospective, de demain à aujourd'hui

Nathalie Kosciusko-Morizet

Politique de santé : répondre aux défis de demain

Claude Evin

La réforme de la santé aux Etats-Unis : quels enseignements pour l'assurance maladie française ?

Victor Rodwin

Les Entretiens de l'Institut Diderot

L'avenir du progrès (actes des Entretiens 2011)

L'avenir des villes

La ville apparaît avec les premiers surplus de ressources agricoles qu'elle peut capter pour sa subsistance.

Elle est donc conséquence avant d'être cause du développement économique, qu'elle amplifie et porte au haut niveau que nous connaissons grâce aux échanges, matériels et intellectuels ainsi qu'à la spécialisation du travail et aux économies d'échelle qu'elle permet.

Elle est lieu de l'écrit et fait l'histoire au double sens du pouvoir qui imprime leur direction aux affaires des hommes et de rédaction de documents nécessaires à son écriture.

Les villes sont mortelles, mais le phénomène urbain s'enrichit des cycles que chacune représente. La croissance démographique globale provoque celle exponentielle des villes, comme si les hommes étaient sujets à une force d'attractivité plus que proportionnelle aux masses urbaines qu'elles constituent. Mais cette croissance ne saurait être une simple extrapolation : l'accaparement de populations et le pouvoir sur l'ensemble de l'espace - emprise ou influence - s'accompagne de la diversification du phénomène urbain ; largement amorcée aujourd'hui, elle devrait devenir, selon Thierry Paquot, la marque principale de l'évolution à venir, diversification des formes d'occupation de l'espace comme des fonctions mêmes de la ville.

Jean-Claude Seys

Président de l'Institut Diderot



“

Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris et directeur de la revue Urbanisme.

Thierry Paquot

La présente publication ne peut être vendue



FONDS DE DOTATION POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE SOCIALE REGI PAR LA LOI N°2008-776 DU 4 AOUT 2008 - SIRET N° 513 746 651 00019
11, place des 5 martyrs du lycée Buffon 75014 Paris / T. +33 (0)1 53 10 65 60 / F. +33 (0)1 53 10 65 36
contact@institutdiderot.fr / www.institutdiderot.fr