



HAL
open science

Les atouts d'un urbanisme d'avenir

Daniel Pinson D. Pinson

► **To cite this version:**

Daniel Pinson D. Pinson. Les atouts d'un urbanisme d'avenir. Colloque: "100 ans d'Architecture et d'Urbanisme au Maroc, Bilan et Perspectives", Ecole Nationale d'Architecture, Rabat, Nov 2014, Rabat, Maroc. hal-01134015

HAL Id: hal-01134015

<https://hal.science/hal-01134015v1>

Submitted on 24 Mar 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

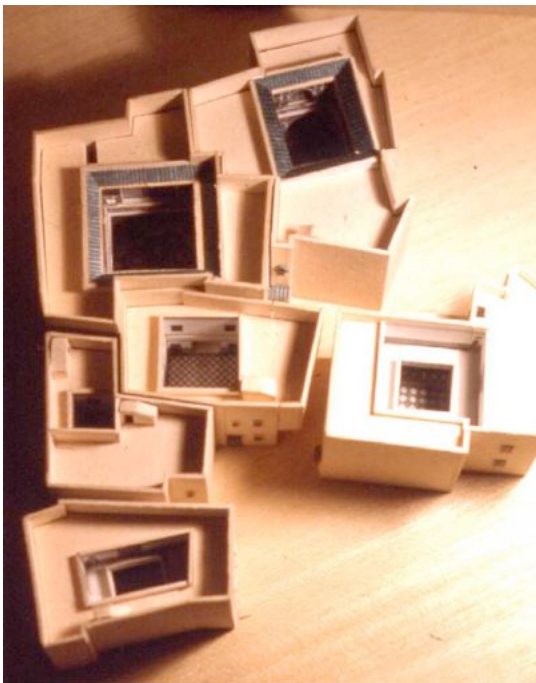
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Colloque de l'ENA (Ecole nationale d'Architecture de Rabat), le 24/11/2014, pour la célébration du Centenaire de l'Urbanisme au Maroc

LES ATOUS D'UN URBANISME D'AVENIR

Par Daniel Pinson, architecte et sociologue,
Professeur émérite à Aix-Marseille Université

Je suis avant tout un enseignant-chercheur et ma (modeste) connaissance du Maroc doit beaucoup à mon travail de formation des premiers architectes marocains, dans les années 1975, à l'Ecole d'architecture de Nantes. Au plus fort de la tempête « anti-moderne », ils avaient une forte motivation pour mieux connaître l'histoire de l'architecture.



Ill. 1 : Maquette d'un groupe de maisons de la médina Fès réalisé par les étudiants marocains à l'Ecole d'Architecture de Nantes, 1980

Mais j'imagine que cette invitation a été faite pour que je parle d'autre chose que du seul Maroc, par exemple de l'urbanisme qui a toujours été au centre de mes travaux de formateur et de chercheur, et de son lien avec l'architecture qui est ma formation initiale...

A ce sujet, un débat, latent, existe ; il concerne l'approche française de l'urbanisme et la part qu'elle peut donner à deux dimensions, que les Anglo-saxons, pour leur part, ont toujours distinguées, à savoir :

- le design urbain
- et la planification

Je reviendrai à cette question à la fin de mon intervention...

Pour rester en accord avec ce que j'ai annoncé, et qui concerne beaucoup le Maroc, je vous propose, en quelques remarques à grands traits, d'apporter mon « regard éloigné », comme disait Lévi-Strauss, mon regard d'étranger, sur votre pays et les atouts dont il dispose pour un urbanisme de notre temps...

Ma 1^{ère} réflexion part de cette question : de quel urbanisme parle-t-on ?

Au Maroc, en réalité, l'urbanisme de fait, comme création collective, comme « urbanisme sans urbanistes » (pour paraphraser une expo célèbre : « architecture sans architectes » organisée au Moma par Bernard Rudovsky dans les années 1960), cet urbanisme est multiséculaire.

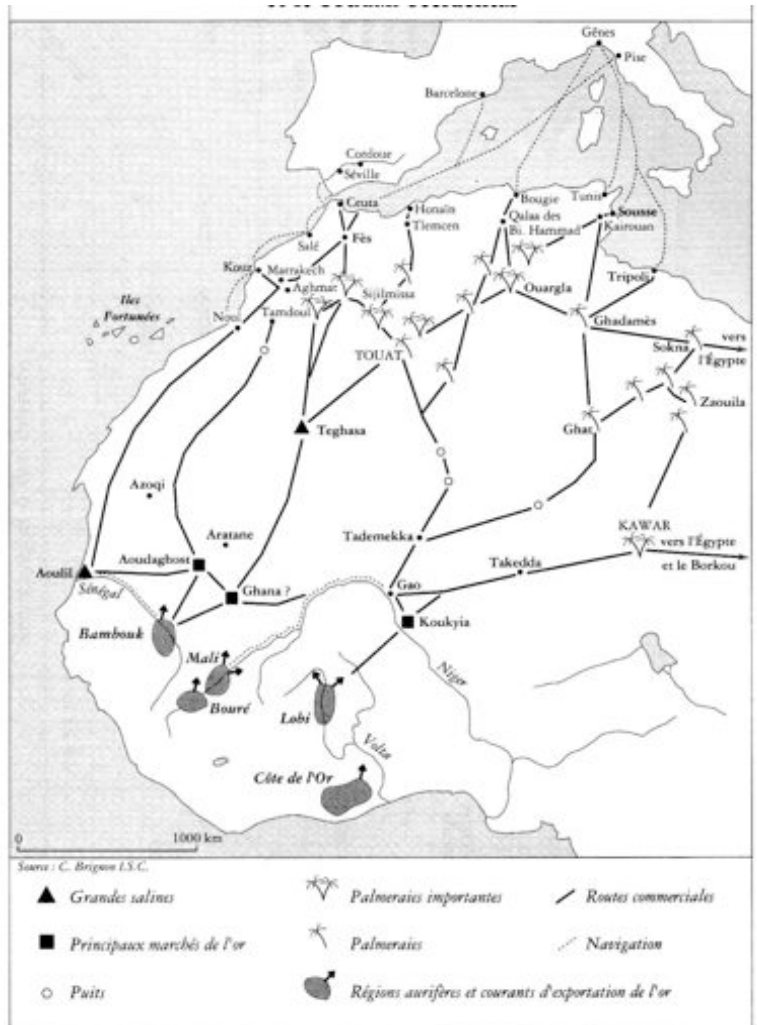
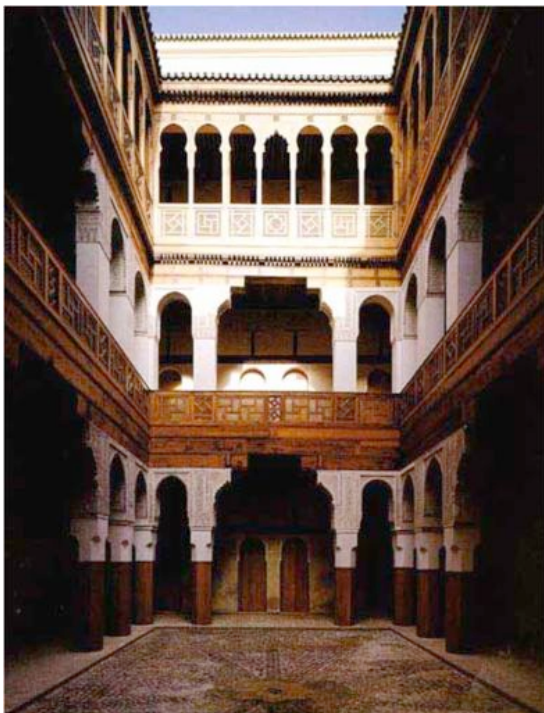
Cette création résulte pour une grande part d'une économie commerciale qui liait l'Afrique au sud de l'Europe

Contrairement à ce qui a pu être dit à la fin du 2^e millénaire, l'urbanisme marocain doit moins à l'improvisation qu'à une organisation logique, sinon consciente, de ses espaces, espaces de déplacement des caravanes, comme espace d'établissement de ses lieux de commerce...

III. 2 : Les chemins des caravanes en Afrique de l'Ouest

La restauration des fondouks en est une mémorisation heureuse...

III. 3 : Le Fondouk Nejjarine à Fès



J'en resterai à ce bel exemple...

Il y a donc au départ un génie marocain de l'organisation de l'espace. Voici un premier constat, et donc un premier atout pour l'urbanisme.

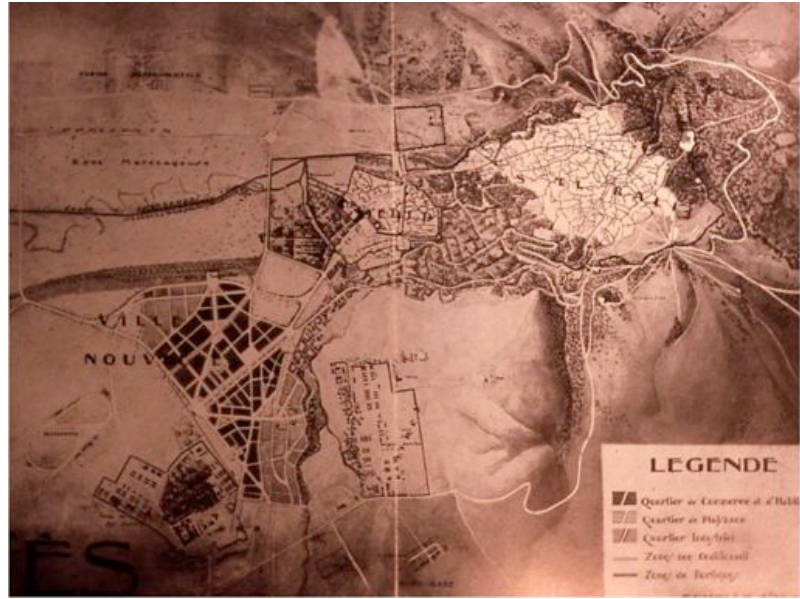
L'urbanisme que l'on dit « volontaire », et centenaire, est issu de cette forme originale de domination coloniale que l'empire français a nommée « protectorat »... C'est effectivement une forme de domination plus « intelligente » que l'« administration directe » mise en place par la France en Algérie dès les années 1830.

On sait la place qu'y ont tenue Lyautey, le général résident (Résident-Général), et Prost, l'architecte ouvert à l'urbanisme moderne naissant.

III. 3 : Le plan de Prost pour Fès vers 1915

La fibre sociale de Prost le rapprochera plus tard d'Henri Sellier, le futur ministre du logement sous le Front populaire, pour fonder, vers 1920, le premier lieu de formation en urbanisme en France (l'IUP).

Ce que j'ai personnellement retenu de cette entreprise, dite de « développement séparé », c'est un certain respect de la société autochtone. Mais c'est un respect condescendant, associé à la croyance en la supériorité de la civilisation occidentale.



Plus tard, au milieu du XXe siècle, lorsque l'urbanisme s'est exprimé sous la bannière de l'« Architecture internationale », il le fit, en la personne d'Ecochard, en cherchant une modalité de transition. Dans son système de trame sanitaire appliqué à Ain Chock, Ecochard ménage un habitat horizontal à cour avant son remplacement par des immeubles en hauteur, dans le sens voulu par Le Corbusier.

III. 5 : L'opération d'Ain Chock, avec les immeubles de l'Atbat – Candilis).

J'en tire ici la conclusion que le Maroc, en matière d'urbanisme (et sans doute dans d'autres domaines) est à l'abri des dogmes. Ce sera mon second constat et donc un second atout pour l'urbanisme.

Ma 2^e réflexion portera sur la « rente patrimoniale » du Maroc

J'aurais pu parler, plus sobrement, de « patrimoine » et non de « rente ». Mais le point de départ de ma réflexion, c'est la très convoitée rente pétrolière...

Une rente que le Maroc n'a pas, à la différence de beaucoup de pays arabes et de son plus proche voisin. On pourrait penser que c'est un handicap. Je pense le contraire !

Nous sommes en effet à la fin de l'ère des énergies fossiles, et des dérives environnementales et financières qu'elles entraînent.

Le patrimoine du Maroc n'est donc pas la « rente pétrolière » ; il est d'une autre nature, architectural, paysager et culturel, d'une grande richesse et d'une rare diversité. C'est un atout bien moins « volatile » - on en conviendra - que l'essence ! C'est une rente durable, pour peu qu'on en prenne soin et qu'on la valorise !

Dans mon résumé, je parle de « la mer, la canopée, le sable et la neige », comme écrans des villes marocaines...

Ill. 6 : Les remparts de Marrakech devant le Haut-Atlas



Images de cartes postales me direz-vous !

En réalité cette banalité ne l'est pas tant que cela, car patrimoine, voyage et tourisme, en plus d'être un potentiel de développement économique avéré, ne se résument plus au Club Med ! Et je présente les choses ainsi, car, aujourd'hui, l'urbanisme n'est pas seulement un problème dont l'horizon se limiterait à la ville. Il a une dimension environnementale et planétaire. Il est, pour reprendre ce néologisme de Gaston Bardet (*L'Urbanisme*, Paris : QSJ ? PUF, 1945, p. 31) : un orbanisme (*orbis* en latin, c'est le cosmos).

En premier lieu, il est difficile, aujourd'hui, de penser les villes sans leurs territoires et hors de leur contexte paysager... L'Unesco l'a remarqué dès 1972, dans sa Charte du patrimoine mondial, en ajoutant aux monuments d'architecture, les ensembles urbains, les paysages et, dans un passé très récent, des éléments de culture immatérielle comme le chant ou le savoir-faire culinaire.

Et sur ce plan, excusez-moi cette expression un peu triviale, le Maroc a du patrimoine à revendre : j'ai ainsi quelques souvenirs impérissables de la route du miel dans le sud du Maroc...



III. 7: Ruchers sur la route du miel près d'Imouzzer (Photo Babel Voyages)

En second lieu, il est désormais difficile de penser les villes sans les effets de leur consommation sur la planète et le climat... Chaque initiative prise :

- pour la gestion de la ville, comme le traitement des déchets,
 - pour la réalisation de nouveaux projets, comme la construction de logements,
- doit prendre en compte les impacts, proches et lointains, qu'auront cette gestion et ces nouveaux aménagements.

Les rejets liquides pollués ou les émissions de CO2 concernent aussi bien la rivière qui traverse telle ou telle ville que la qualité de l'air d'une vaste région, urbaine et rurale. Et, si leur propagation n'est pas maîtrisée, ce sont les océans et la couche d'ozone qui sont touchés.



III. 8 : Les effets du réchauffement de la planète

L'urbanisme est donc bien « orbanisme », une affaire planétaire que les chiffres de concentration accrue des hommes en ville ne font que confirmer. La terre est notre maison, elle est un patrimoine de beauté, une « demeure en péril », pour reprendre le titre d'une célèbre émission de la télévision française, mais « la maison brûle » comme l'a affirmé le Président Chirac lors de la conférence sur le climat tenue à Johannesburg en 2002. Et malheureusement les déclarations ne sont guère suivies d'effets !

Pour conclure ce point, je voudrais dire que le Maroc a, de par la diversité de son territoire, la beauté de ses villes, l'originalité de ses savoir-faire, un potentiel (utilisons plutôt ce terme



que celui de rente !), un potentiel patrimonial exceptionnel. En étant privé de pétrole, il échappe aux facilités du tape à l'œil et aux performances prétentieuses (hauteur et vitesse) ; finalement, sa situation en apparence défavorable, le met en bien meilleure position pour un urbanisme futur... Une batterie d'éoliennes vue de la route de Tanger à Tétouan m'en donne la conviction...

Ill. 9 : parc éolien près de Tanger

J'en viens plus directement à la ville... On peut dire qu'elle est au cœur de l'urbanisme.

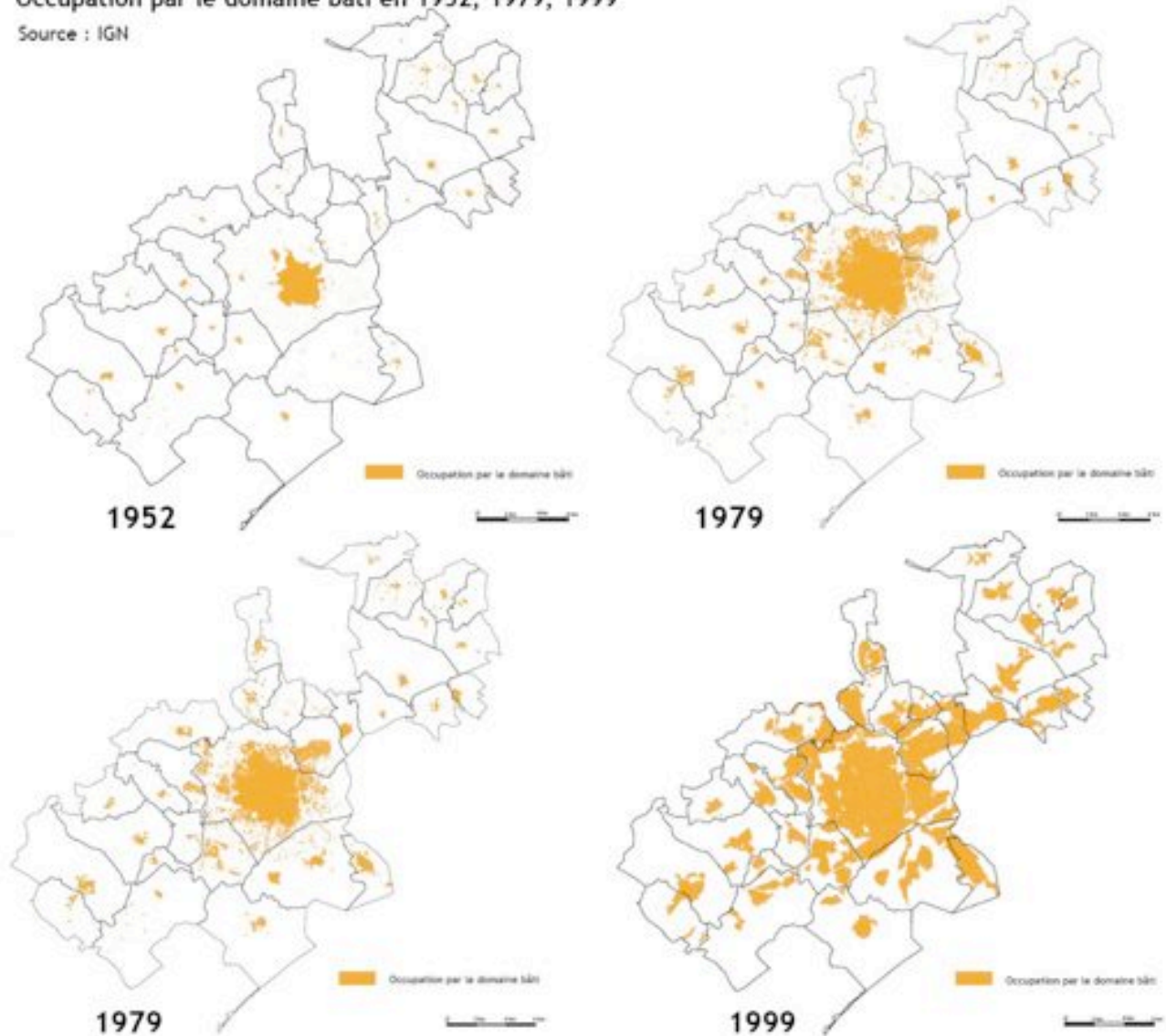
Ce sera ma 3^e réflexion et elle concernera un autre atout du Maroc : sa culture de la densité : avec l'habitat groupé et l'espace public

Les villes sont l'organisation tendancielle des sociétés humaines : les humains, jamais aussi nombreux, affluent vers les villes. Mais cet afflux se fait selon des mouvements contradictoires, entre modèle de l'ancien et du nouveau monde, entre densité et dispersion, entre centralité et étalement...

Comme l'ont montré de nombreuses recherches (en partie contestées) l'étalement de la ville peut être associé à l'individualisation des sociétés modernes et à l'éloignement-isolément résidentiel que permet la possession d'un véhicule personnel.

Occupation par le domaine bâti en 1952, 1979, 1999

Source : IGN



III. 10 : L'étalement urbain à Montpellier

Ce modèle est contraire, socialement, économiquement, environnementalement, au développement durable : il détruit la capacité de vivre ensemble, il génère des coûts supplémentaires en réseaux et services, et le fonctionnement de ces derniers produit des nuisances fatales, ne serait qu'en émission de gaz à effet de serre (un américain consommait, en 2000, 3 fois plus d'énergie fossile qu'un Européen et 8 fois plus qu'un asiatique)...

Cette époque semble révolue et, sur ce plan, l'accord passé entre les deux plus grands pollueurs de la planète (la Chine et les USA), le 12 novembre dernier, est prometteur... si les paroles, là encore, sont suivies par les actes...

Il faut donc concevoir et fabriquer un autre modèle de ville.

Or certains des composants de cet autre modèle existent déjà, présents dans la tradition des villes, pour certains, énoncés dans des utopies réalistes, pour d'autres, et il en reste à inventer dans le cadre d'une architecture et d'une économie vertes...

Il serait bien prétentieux d'en faire ici la présentation exhaustive et c'est d'ailleurs mission impossible, tant ce travail me paraît devoir être collectif ...

Je voudrais cependant mettre l'accent sur deux dimensions essentielles de cette ville du futur qui me semblent présents dans la culture de l'espace urbain au Maroc :

- la densité de l'habitat , d'une part
- la dynamique de l'espace public, d'autre part

A travers les recherches que j'ai pu faire sur l'habitat et celles que j'ai pu diriger sur l'espace public (je pense à la très belle thèse de Mme Karibi, codirigée avec le Professeur El Harrouni), j'ai pu me convaincre de la force de cette culture de la densité, et j'y vois un 3^e atout pour un urbanisme d'avenir : un urbanisme à l'échelle humaine et durable.

Prenons tour à tour densité, puis espace public

D'abord la densité

L'idée de densité a assez mauvaise réputation en France.

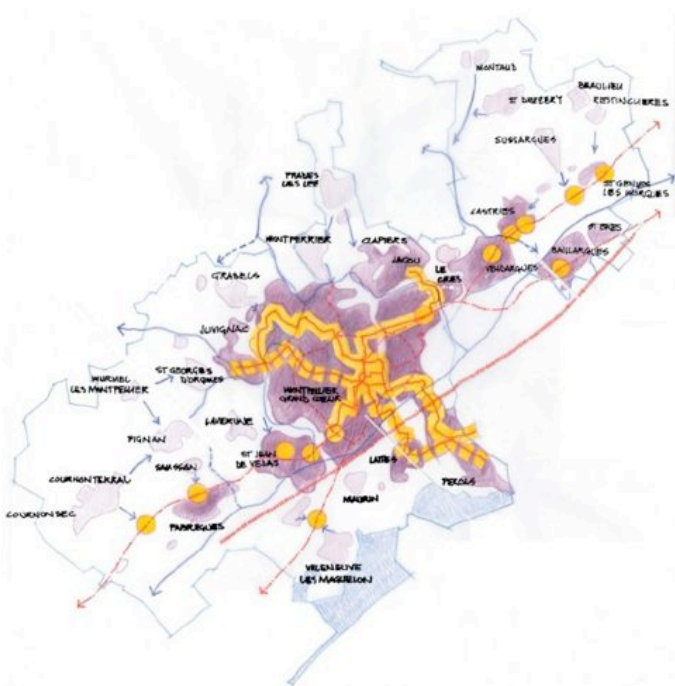
On l'associe aux « grands ensembles », aux immeubles en hauteur. On a depuis longtemps démontré que leur densité réelle n'était pas plus forte que les quartiers pavillonnaires.

Pour concevoir le Scot de Montpellier, l'architecte-urbaniste Reichen a eu recours, à la place du terme « densité », au concept d'« intensité ».

Ce concept permet d'englober toute une série de significations, qui vont au-delà du pondéral et du matériel : l'intensité, cela peut être celle de la lumière comme celle du lien social...

On peut lui trouver une illustration simple, en urbanisme : celle de la forte connexion, préconisée pour les nouvelles opérations d'habitat, avec les lignes de transports en commun, de tramway notamment.

Ill. 11 : Lignes de tramway à Montpellier



Au Maroc, cette idée d'intensité est inhérente aux médinas, mais je pense que dans la période récente elle a été bien illustrée dans les lotissements d'habitat économique. Les habitations y sont groupées avec des mitoyennetés maximales.

L'intensité-densité se situe de ce fait au niveau de :

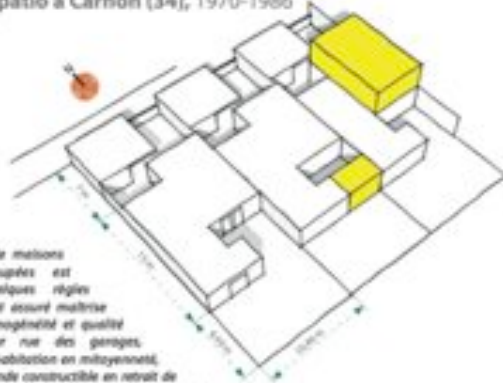
- l'économie du foncier (parcelles de 10x10 m avec cour intérieure)
- l'économie d'énergie (protection contre le rayonnement ou contre les déperditions)
- l'économie des réseaux d'alimentation et d'évacuation

J'avais noté, dans les entretiens réalisés dans les années 1980, l'accueil favorable qu'avait cet habitat groupé de la part des habitants : ils disaient y trouver une sécurité qui n'existait pas dans les maisons isolées (effectivement elles doivent être gardées).

III. 12 : Habitat groupé en Région Languedoc (CAUE 34 2008)

POUR UN HABITAT MÉDITERRANÉEN - IMPLANTATION DE L'HABITAT

• Maisons à patio à Carnon (34), 1970-1986



Cette opération de maisons individuelles groupées est cadrée par quelques règles simples qui lui ont assuré maîtrise de la densité, homogénéité et qualité :

- alignement sur rue des garages,
- implantation de l'habitation en mitoyenneté,
- définition d'une bande constructible en retrait de 7 m par rapport à l'espace public et profonde de 15 m et recours obligatoire à un architecte. La petite surface des parcelles et leur étroitesse ont amené les architectes à décliner la typologie de la maison à patio. L'intimité des espaces privés tant intérieurs qu'extérieurs a été préservée, tout en offrant de réelles possibilités d'extension.

Maître d'œuvre : Yves Bachel, architecte



SPÉCIMEN N° 28
CARNET 3

• Logements individuels groupés à Aigues-Mortes (30), 2009



Ce projet présente une typologie d'habitat individuel groupé intéressante et adaptée à des parcelles à la fois petites, étroites et accessibles par le Sud. L'alignement des garages sur rue et l'implantation de l'habitation en fond de parcelle ont permis de dégager un véritable jardin généreux, d'un seul tenant, bien exposé et à l'abri des regards. L'habitation, quant à elle, bénéficie également d'un ensoleillement maximal et d'une ouverture sur le jardin, en toute intimité. Parallèlement, les architectes ont travaillé sur la superposition de logements avec la création de quelques T2 sur les bases de stationnement de manière à animer la rue.

Maître d'œuvre : Boc et Rouault, architectes



Photo : D.O.B.

En France, comme je l'ai dit, un préjugé tenace est associé à la mitoyenneté dont on pense à tort qu'elle dessert l'intimité. Mais, dans les années 1980 déjà, j'avais visité en Allemagne des maisons à patios qui donnaient la preuve du contraire, et on commence à trouver en France une tendance comparable...

Pour en terminer sur ce point, je pense que le Maroc, si sa population a conservé cette culture de l'intensité-densité, dispose d'un atout de grande importance pour la réalisation d'opérations d'habitat allant dans le sens du développement durable.

Venons-en maintenant à l'espace public ...

On éprouve dans les médinas une sensation extraordinaire : celle du contact et de sa chaleur. Il y a près de 20 ans, lors d'un colloque sur l'espace public en Méditerranée, j'avais mis en parallèle:

- l'espace public à Aix, avec son cours Mirabeau, lieu de spectacle,
- et l'espace public Fès, avec ses rues soukrières, lieu de contact.

Tout cela garde son actualité...

A l'origine le cours Mirabeau (XVIIIe) était une « cour à carrosses », fermée. La noblesse venait s'y montrer en attelage ; « s'y montrer », cela veut dire se donner en spectacle. La supériorité et le rang s'affichaient, sans dire mot.

On pourra noter que les automobiles sont nos « carrosses » modernes : elles ont d'ailleurs, neuves, de rutilantes « carrosseries », justement, et deviennent, lorsque leur tôle a été froissée, de vulgaires « charrettes ».

Or, de nos jours, les automobiles ont conquis le monopole de l'espace public, le saturant, au point que le style majeur de relations sociales, en mode voiture, est le klaxon !

Au demeurant, si on en croit les publicités, la voiture reste un objet de prestige, de « démonstration » de la « classe » de son propriétaire (« quelle classe » ! dit-on), y compris dans les pays développés...

AU SPECTACLE - QUI CLASSE ET HIERARCHISE - S'OPPOSE LE CONTACT – QUI RASSEMBLE -.

Ce terme de « contact » m'est particulièrement sympathique, car il appelle deux types de relations sensorielles : l'oralité et la tactilité.

On contacte les gens pour les rencontrer : en contactant, on échange et on prépare une rencontre, et la rencontre c'est le contact, le corps à corps, le cote à cote, le face à face, et, *in fine*, l'échange verbal.

Et là je ne peux m'empêcher de faire référence à l'architecte-urbaniste danois Jan Gehl : il a travaillé dans son pays, mais aussi un peu partout dans le monde à New York comme à Melbourne.

Il a théorisé sa conception de « la ville à échelle humaine » dans un très beau livre, récemment traduit en français.

Il y détaille toutes les qualités formelles, physiques, qui rendent la ville humaine : cette humanité, elle est :

- d'abord dans l'architecture des bâtiments,
- ensuite dans les aménagements de l'espace public.

12 critères de qualité pour les espaces fréquentés par les piétons

Protection	<p>PROTECTION CONTRE LA CIRCULATION ET LES ACCIDENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protection des piétons • Élimination de la crainte de la circulation automobile 	<p>PROTECTION CONTRE LA VIOLENCE ET LA CRIMINALITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espace public animé • « Yeux en action » • Chevauchement des fonctions diurnes et nocturnes • Éclairage adéquat 	<p>PROTECTION CONTRE LES PERCEPTIONS SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vent • Pluie et neige • Froid et chaleur intenses • Pollution • Poussière, bruit et lumière éblouissante 
Confort	<p>POSSIBILITÉ DE MARCHER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espace suffisant • Absence d'obstacles • Surfaces adéquates • Accessibilité pour tous • Façades intéressantes 	<p>POSSIBILITÉ DE SE TENIR DEBOUT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effet de bordure et zones où se tenir debout • Présence d'appuis 	<p>POSSIBILITÉ DE S'ASSEOIR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zones où s'asseoir • Mettre à profit les avantages des lieux : vues, soleil, gens • Endroits agréables où s'asseoir • Bancs publics où se reposer 
	<p>POSSIBILITÉ D'OBSERVER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distances d'observation raisonnables • Champs de vision dégagés • Vues intéressantes • Éclairage nocturne 	<p>POSSIBILITÉ DE PARLER ET D'ÉCOUTER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faibles niveaux de bruit • Mobilier urbain offrant des espaces de conversation 	<p>POSSIBILITÉ DE JOUER ET DE FAIRE DE L'EXERCICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cadre propice à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et aux jeux • Conditions réunies à toute heure du jour et de la nuit • Conditions réunies en toutes saisons 
Attrait	<p>ÉCHELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immeubles et espaces urbains à échelle humaine 	<p>POSSIBILITÉ DE PROFITER DES BONS CÔTÉS DU CLIMAT RÉGIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soleil et ombre • Chaleur et fraîcheur • Brise 	<p>EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualité du design et des détails • Qualité des matériaux • Vues agréables • Arbres, plantes, eau 

Source: Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sja Kirkvaes et Britt Sternhagen, *New City Life*, Copenhagen, Arkitektens Forlag, 2006. Approfondi par Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.

Casablanca).

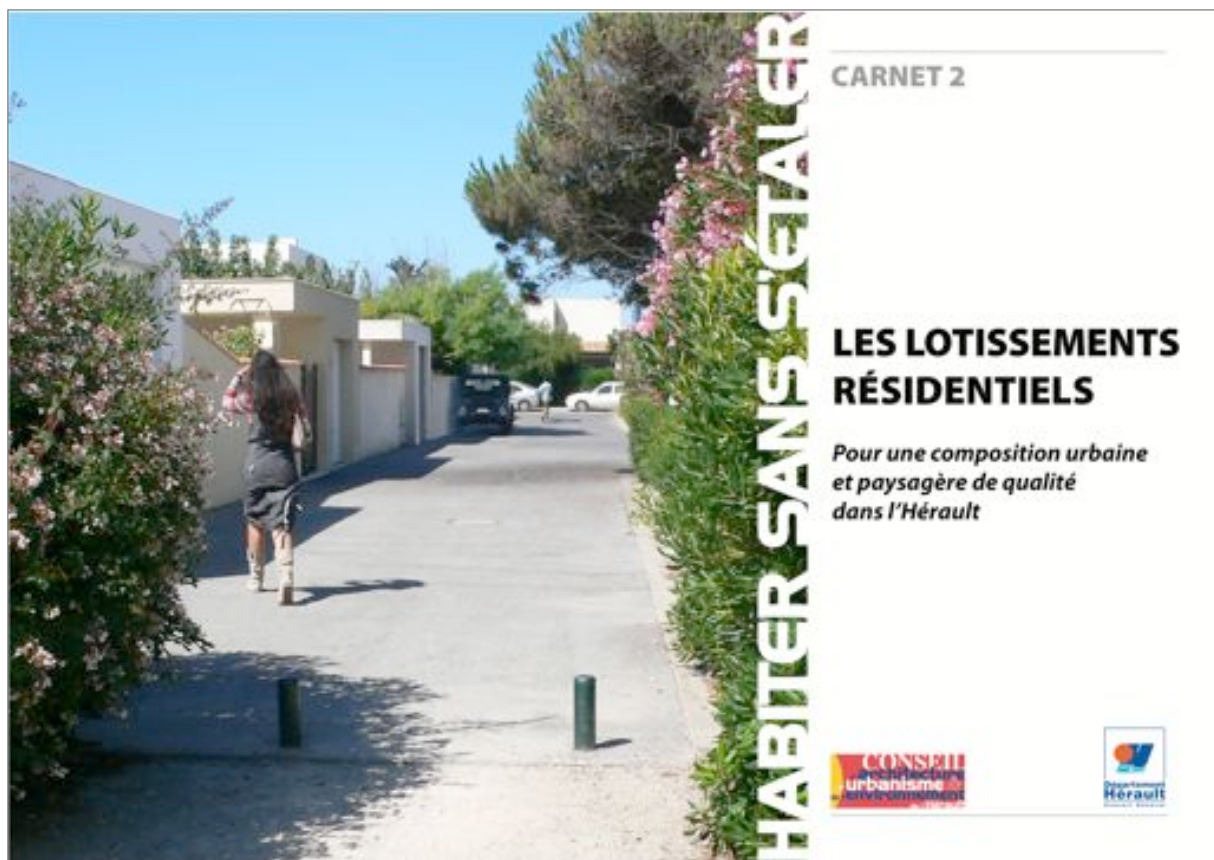
La ville concrète est faite pour le corps de l'homme, adaptée à ses possibilités physiques d'homme marchant, de piéton, sans le recours à toutes les prothèses qui ont fini par transformer la ville en un espace avant tout conçu pour les machines... Il ne s'agit pas – là - de rejeter les moyens modernes de déplacement mais de les soumettre à ce qui fait de nous une espèce animale intelligente, munie d'un corps dont nous ne prenons pas soin de manière suffisamment préventive...

La mobilité des hommes d'aujourd'hui doit être fondée sur une multimodalité qui, avec les exigences incontournables du développement durable,

- favorise les modes de déplacement doux comme la marche à pied et le vélo,
- et leur subordonne les moyens de déplacement mécaniques rapides, et de préférence, collectifs.

C'est donc une conception de l'espace marché qui doit régir la conception de l'espace public.

L'arrêt de bus ou de tram ne peut se réduire à un misérable panneau indicateur ; il est un espace habitable par tous les temps qui rend l'attente la plus courte possible, certes, mais aussi la plus agréable possible. Il est par ailleurs un espace dont l'accès depuis l'habitation est aisé, sécurisé, agrémenté par des aménagements où l'élément végétal, producteur d'ombre et d'oxygène, doit avoir une place essentielle.



Ill. 13 : Cheminement public pour penser un habitat sans étalement (CAUE 34 2008)

En plus de cette attention au corps humain que doit porter l'espace public, là où naissent les sensations corporelles au contact de la ville matérielle (cette « grande maison » pour reprendre l'expression d'Alberti), l'espace public doit retrouver son rôle de fabrication du rapport aux autres, de « vivre ensemble », de formateur aux valeurs civiques.

S'il existe un « code de la circulation », finalement assez simple, froid et mécanique pour la gestion du trafic routier, l'humanité, selon la variété de ses cultures, a inventé d'innombrables codes de (bonne) conduite, rarement écrits : ils instaurent dans l'espace public des normes de courtoisie, de politesse (et n'oublions pas la racine grecque « polis » de ce mot). Les plus remarquables de ces règles sont celles qui mettent en avant le respect des plus faibles et verront ainsi le bien-portant aider le mal-voyant.

Je pourrais prolonger mon propos à ce sujet en évoquant les innombrables avantages de la marche dans un espace public accueillant, face à ces maladies modernes qui nous guettent, du fait de notre sédentarité. Je pense à l'obésité...

Mais j'en resterai là de l'espace public, pour vous proposer, comme promis en introduction, et en guise de conclusion, *une (quatrième et) dernière réflexion qui a trait à la définition de l'urbanisme*, pour sortir ce terme d'une certaine confusion et voir les conséquences que cette clarification peut entraîner en matière de formation.

Ce dont j'ai parlé en matière de densité et d'espace public relève à la fois

- de la politique
- et de la création urbaine.

L'urbanisme, à se réclamer pluridisciplinaire, confond ces deux aspects au lieu de les associer tout en les distinguant... Aujourd'hui, à mon grand regret, l'urbanisme s'affirme plutôt dans le genre de ce que les anglo-saxons appellent les *Public Affairs*, en laissant dans l'ombre (du moins en France) ou aux écoles d'architecture (qui le font d'une manière trop monodisciplinaire), *l'Urban Design*.

Or *l'Urban Design* est précisément ce qui permet de penser l'architecture dans sa relation à la totalité des territoires, à l'« urbanisme », de porter attention à ces enjeux dont j'ai parlé plus avant, celui de la densité-intensité et celui de l'espace public.

Ce dernier a été largement oublié par l'architecture et même par l'urbanisme, plus attentifs aux gabarits qu'à la conception des vides qui formatent le paysage urbain, espaces libres de constructions, espace de l'être et du vivre ensemble, dont je pense qu'il doit d'abord être pensé, dans tous les aspects de sa définition formelle, pour l'homme marchant (pas avec un d, mais avec un t).

Nous aurions ainsi une certaine clarification entre ce qui, au sein d'une faculté de l'aménagement, sur le modèle nord-américain, pourrait relever d'une école d'architecture (j'y mets le design urbain) et d'un institut de gouvernance urbaine (j'y mets les politiques et la gestion urbaines).