



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. African and Mediterranean Journal of Architecture and Urbanism, 2023, 5 (1), pp.1-12. 10.48399/IMIST.PRSM/amjau-v5i1.41140 . halshs-04175343

HAL Id: halshs-04175343

<https://shs.hal.science/halshs-04175343>

Submitted on 2 Aug 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

Les atouts d'un urbanisme d'avenir¹

Daniel PINSON

Architecte et sociologue, Professeur émérite à Aix-Marseille Université

Résumé

Le Maroc célèbre les 100 ans de l'urbanisme au Maroc, mais une tradition urbaine y existe depuis bien longtemps à laquelle se sont ajoutés l'urbanisme colonial et une urbanisation récente. En plus d'un patrimoine architectural et paysager d'une grande richesse et d'autres atouts qui ne tombent pas dans la facilité de la rente pétrolière, on peut trouver aussi, notamment dans la culture de la densité propre à la ville marocaine, les ressources d'un "urbanisme", comme l'a suggéré Gaston Bardet, qui répond aux exigences d'un développement urbain durable...

Mots clés : Maroc, urbanisme, patrimoine, densité, espace public, développement durable

Abstract

Morocco is celebrating 100 years of urban planning in Morocco, but an urban tradition has existed for a long time, to which colonial urban planning and recent urbanization have been added. In addition to a rich architectural and landscape heritage and other advantages that do not fall prey to the ease of the oil rent, one can also find, notably in the culture of density specific to the Moroccan city, the resources of an "urbanism", as Gaston Bardet suggested, which meets the requirements of sustainable urban development...

Keywords: Morocco, urban design, heritage, density, public space, sustainable development

1. Introduction

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'École 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 ([fig. 1](#)).

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...

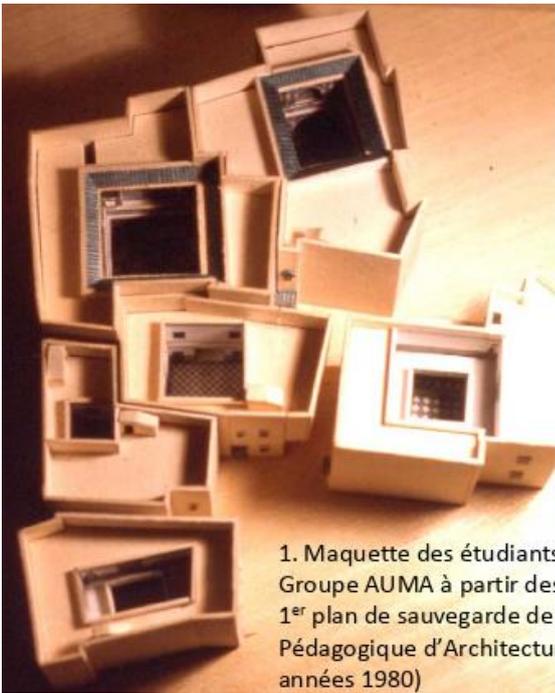
A ce sujet, un débat, latent, existe ; il concerne l'approche française de l'urbanisme et la part qu'elle peut donner à deux dimensions, que les Anglo-saxons, pour leur part, ont toujours distinguées, à savoir :

- le design urbain
- et la planification

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

¹ Conférence introductive au Colloque de l'ENA (Ecole nationale d'Architecture de Rabat), le 24/11/2014, pour la célébration du [Centenaire de l'Urbanisme au Maroc](#)

NB. La forme orale de cette intervention a été conservée ; on peut la lire en s'appuyant sur le PPT qui l'accompagnait : <https://amubox.univ-amu.fr/s/M7TL538QJGcWefe>



1. Maquette des étudiants marocains du Groupe AUMA à partir des documents du 1^{er} plan de sauvegarde de Fès (Unité Pédagogique d'Architecture de Nantes, années 1980)

Fig. 1. Maquette des étudiants marocains du Groupe AUMA à partir des documents du premier plan de sauvegarde de Fès (Unité Pédagogique d'Architecture de Nantes, années 1980), (photo de l'auteur), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/BMekA7tdzzSoPE>.

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...

2. Ma première 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 de NYC 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 deuxième 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...

La restauration des fondouks en est une mémorisation heureuse... ([fig. 2](#)).

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.

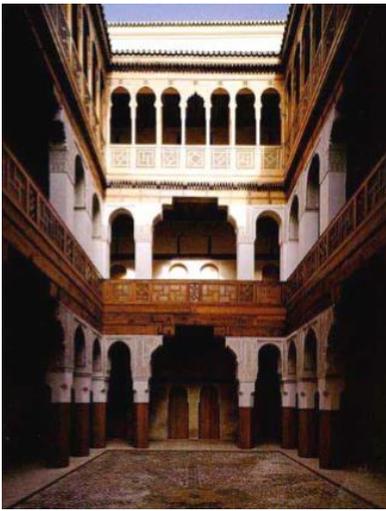


Fig. 2. Fondouk Nejjarine restauré (Source : ADER Fès), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/Pj5pRT4fAPt48KK>

On sait la place qu'y ont tenue Lyautey, le général résident (Résident-Général), et Prost, l'architecte ouvert à urbanisme moderne naissant. 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'IUUP, Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris) (fig. 3).



Fig. 3. Plan d'aménagement de Fès par Henri Prost, vers 1915 (Source : revue Urbanisme) : [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/xEDwP8sxt7A7eQ> ; un document de meilleure qualité est donné par : https://archiwebture.citedelarchitecture.fr/fonds/FRAPN02_PROST/inventaire/vignette/document-14191

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'Écochard, en cherchant une modalité de

transition. Dans son système de trame sanitaire appliqué à Aïn Chock, Écochard ménage un habitat horizontal à cour avant son remplacement par des immeubles en hauteur, dans le sens voulu par Le Corbusier (fig. 4).



Fig. 4. Trame de Michel Écochard pour le quartier Aïn Chock à Casablanca, vers 1952, (Source : M. Écochard : *Le roman d'une ville*, Paris, 1955), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/EdeAPLXCjmjenpr>.

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.

3. Ma deuxième 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 (El Harrouni, 2019). 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... (fig. 5).

Images de cartes postales me direz-vous !



Fig. 5. Marrakech entre sable et neige, (Source : inconnue) [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/c2Mx6tPMsRBKxCz>

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 (énoncé dans les années 1930) : 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... (fig. 6).



Fig. 6. Rucher d'Inzerki, au Maroc (Source : Argana92/Wikimedia Commons), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/d8zkoDDSxiGjCDK>

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 concerneront 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 (fig. 7).

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 hélas « 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 !



Fig. 7. Réchauffement de la planète (Source : Numéro spécial du Monde), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/ydCRBEESA5FgkyN>

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... (fig. 8).



Fig. 8. Parc éolien près de Tanger (Source : L'Usine nouvelle, 2016), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/inxKzsHBTyxriJP>

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

4. Ma troisième réflexion 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 mondes, 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-isolement résidentiel que permet la possession d'un véhicule personnel (fig. 9).

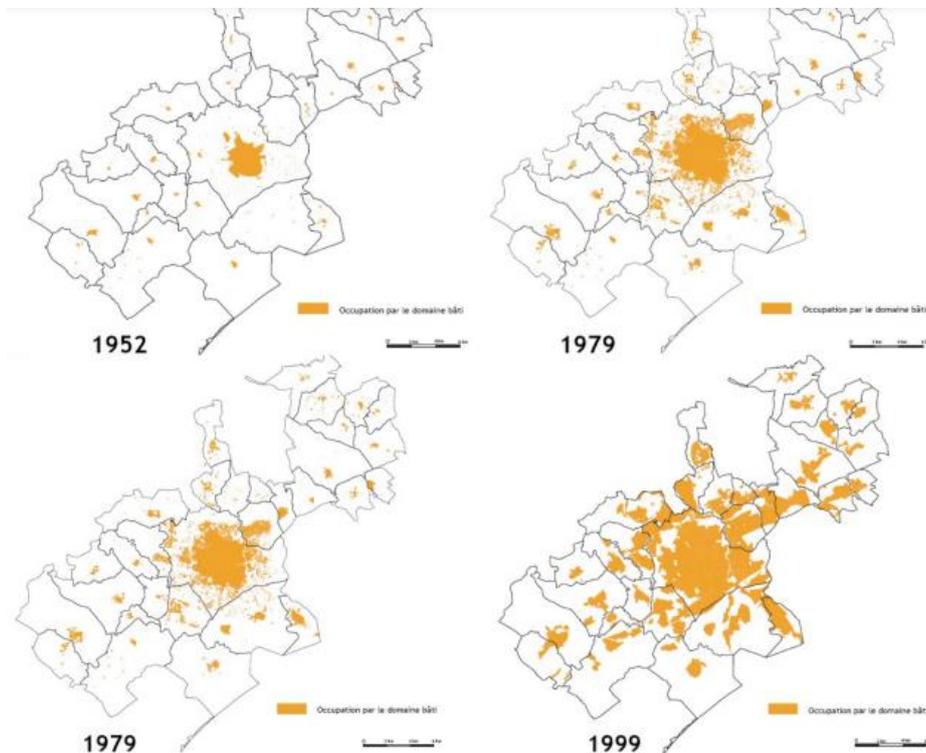


Fig. 9. Étalement urbain autour de Montpellier (Source IGN France), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/7jYLx3zcjDA8PBY>.

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, trois 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 beaucoup restent 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 présentes 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.

À 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.

Abordons tour à tour densité, puis espace public.

4.1 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 celle des 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 (fig. 10).

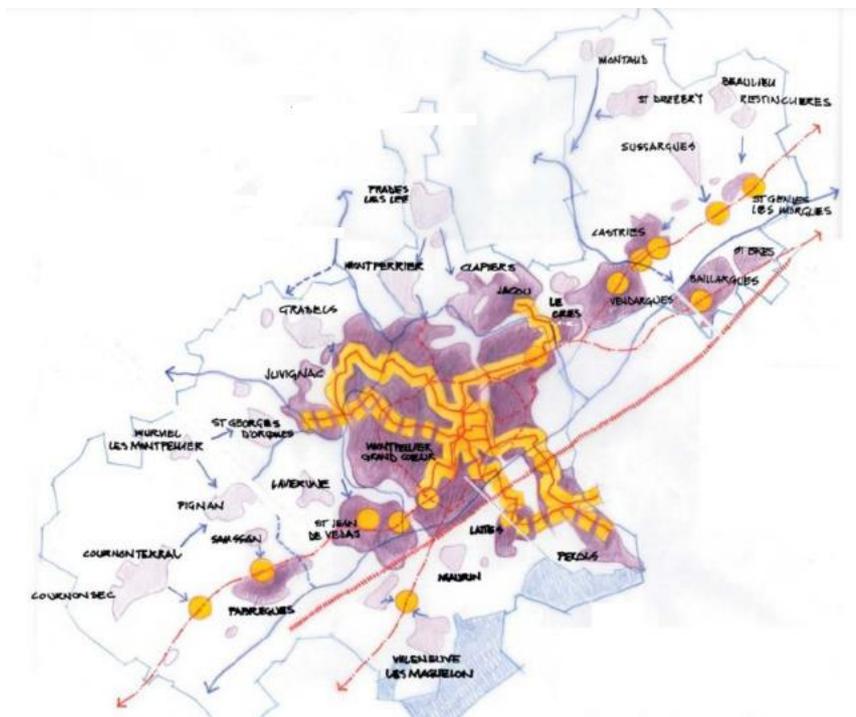


Fig. 10. Lignes de Tramway dans l'agglomération de Montpellier (Source : Scot de Montpellier), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/arWerMXbxBFSrgH>

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 (Pinson, 1994). 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) (fig. 11).



Fig. 11. Habitat dense en Languedoc-Roussillon (Source : CAUE 34), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/LmpS259yWcMkFGp>

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.

4.2 ... ensuite 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 (Pinson, 1997), 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...

À 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 Maroc, au spectacle - qui classe et hiérarchise - 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 côte à côte, 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 (Gehl, 2012).

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 (Karibi, 2015).

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.

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 ([fig. 12](#)).

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...

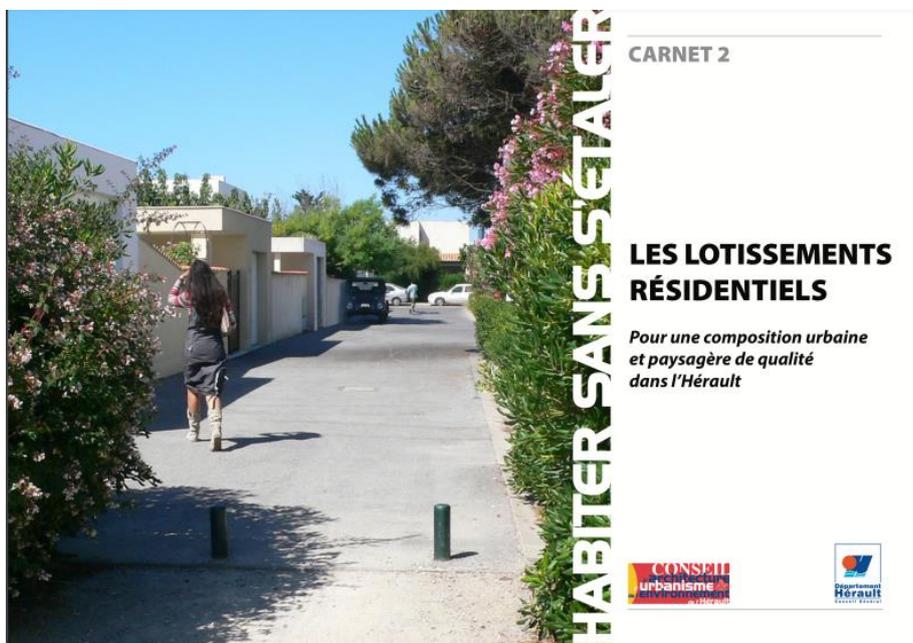


Fig. 12. Cours Mirabeau à Aix-en-Provence (Source : photo de l'auteur), [en ligne] <https://amubox.univ-amu.fr/s/D6f2dGtfBPYCnnR>

5. Une dernière réflexion en guise de conclusion

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).

Références bibliographiques

Bardet Gaston : *L'urbanisme*, Paris : PUF (Que sais-je?), 1959.

El Harrouni Khalid : *Le patrimoine bâti au Maroc*, Paris : Éditions universitaires européennes EUE, 2019.

Gehl Jan : *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal : Les éditions écosociété, 2012.

Karibi Khadija : *La mixité urbaine et l'espace public à Rabat*, Paris : L'Harmattan, 2015.

Pinson Daniel : « Maroc : un habitat "occidentalisé" subverti par la "tradition" ». *Maghreb-Machrek*, 1994, "Villes dans le monde arabe", n°143 premier trimestre 1994, p.190-203. [en ligne] <https://www.cairn.info/revue-maghreb-machrek1-1994-1-page-190.htm> .

Pinson Daniel : « Fès et Aix, contact et spectacle ou les conditions culturelles de la forme et de la pratique des espaces publics ». *L'espace public dans la ville méditerranéenne*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Montpellier : Editions de l'Espérou, Vol 1 p. 231-245, 1997. [en ligne] <https://shs.hal.science/halshs-00796238/document>.