

## Casablanca

### La modernité mise en œuvre



*Par Mostafa Chebbak*

### Le renouveau, une longue durée

Contrairement à une idée reçue très largement répandue, Casablanca, comme projet métropolitain, n'est pas une invention exclusivement coloniale. L'idée d'adapter le Maroc traditionnel aux flux de la modernité occidentale, à partir d'un pôle urbain érigé sur la côte atlantique, n'a pas cessé de bercer les ambitions du Makhzen pratiquement de la deuxième moitié du XVIII<sup>ème</sup> siècle, avec le Sultan Sidi Mohamed Ben Abdallah, jusqu'aux prémices du XX<sup>ème</sup> avec Moulay Abdel-Aziz. Ainsi le bastion de la Sqala, érigé sur les hauteurs de l'ancienne médina face à la mer, fut-il construit par des maîtres artisans génois en 1770, sur décision de Sidi Mohamed Ben Abdallah. Il fut conçu, dessiné et réalisé selon les normes de l'ingénierie militaire élaborées par la Renaissance italienne. Le Grand Sultan du XVIII<sup>ème</sup> siècle ne se contenta pas de consolider et de fortifier les remparts de l'antique Anfa, il la dota aussi d'une administration structurée et facilita son peuplement en y attirant des tribus originaires de diverses régions. Pas étonnant si Moulay Abdel-Aziz lui emboîta le pas en décidant, en 1902, la construction du port international d'Anfa.

L'élan donné par les deux Sultans Alaouites à l'ancienne cité est à l'origine de l'expansion que va connaître Casablanca par la suite. Aucune source toponymique ne peut dater avec précision l'apparition de la nomination « Dar El Beïda » (« maison blanche », en arabe) due, semble-t-il, à une maison peinte à la chaux grâce à laquelle les navigateurs, qui abordaient le rivage, pouvaient reconnaître la ville. Toujours est-il que la traduction espagnole, « Casablanca », est utilisée dès le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle. Et elle n'est pas anodine. L'adoption, à une grande échelle, de cette appellation, et qui plus est dans une langue européenne, témoigne, en effet, de l'intérêt des Européens pour cette cité qui commence, dès le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, à s'imposer comme pôle commercial attractif tourné essentiellement vers l'étranger. Les échanges avec l'Europe s'y développaient à une cadence rythmée et sont axés, côté marocain, sur l'exportation des laines et des céréales.

De ce passé pourtant on n'a plus aucune idée et tout semble commencer comme par miracle avec le Protectorat français à l'orée du XX<sup>ème</sup> siècle. A mieux y penser cependant, on s'aperçoit que le premier schéma directeur élaboré par Alain Prost dans les années vingt et trente du siècle dernier sur ordre du Maréchal Lyautey ne fait que s'inscrire dans le sillage de cette lancée multiséculaire de développement et d'expansion. Le schéma de Prost vient certes outillé par des instruments nouveaux que confèrent la science et la technique de l'époque. Mais il opère dans le même sillon et en fonction du même objectif : moderniser sans heurter

l'esprit immémorial du lieu. La continuité sera assurée dans les années quarante par Michel Ecochard et sa dynamique équipe qui auront pour tâche d'élargir la perspective pour mieux maîtriser le processus de mutation constant que connaît la ville. L'originalité de leur approche réside dans l'élaboration structurée du concept du « Grand Casablanca » qui a pour visée de mettre fin au développement anarchique qui se signale, entre autres, par l'implantation à l'infini de lotissements disparates juxtaposés les uns aux autres sans lien spatial ni affinité esthétique.

### **L'aménagement : un projet métropolitain**

Les projets d'aménagement urbain qui vont se succéder au fil des ans, depuis l'Indépendance, ont, d'une manière ou d'une autre et avec plus ou moins de bonheur, affronté la même problématique : trouver le meilleur agencement urbain possible pour articuler le Grand Casablanca comme entité urbaine, ou *polis*, unie, agglomérée et structurée. Périurbanisation, rurbanisation, implantation à une grande échelle de cités ou de résidences fermées et sans connexion spatiale avec le reste, autant de phénomènes qui fissurent les lieux de l'habiter et désarticulent les repères de l'exister. Ils opèrent selon un double et redoutable mécanisme : détruire, à la fois, le corps de la ville (fracture urbaine) et ce qui donne corps à la ville, la fonde et la cimente, c'est-à-dire l'ensemble des valeurs qui codifient et consolident le vivre ensemble (monde commun). La notion de « fracture urbaine » est thématifiée ici comme une facette de la « fracture sociale » qui fut promise au succès médiatique que l'on sait. Démagogique certes, populiste sans doute, quand il est associé aux scories du discours politique, le postulat d'une fracture sociale (dont la fragmentation urbaine est un des symptômes les plus visibles) demeure toutefois doué d'une fructueuse pertinence heuristique quand il est appliqué, comme instrument d'analyse, à la crise que connaît actuellement l'urbain. Pour faire bref et délimiter, de surcroît, le champs de la réflexion, disons que cette crise se ramène en gros, dans le cadre de la politique de la ville, à la question suivante : faut-il accorder, à tout prix, un logement viable à tous en tenant compte des moyens et des besoins de chacun, ce qui implique fatalement *séparation* et *cloisonnement* ? Ou faut-il, inversement, privilégier le projet démocratique - techniquement plus exigeant, mais éthiquement plus équitable et souhaitable – qui garantit certes à chacun un logement, mais dans un cadre de vie ouvert et convivial parce que fondé sur la *cohabitation* et le *décloisonnement*, comme valeurs pérennes d'une urbanité plurielle et viable ? L'idée qui sous-tend, à titres variés, tous les schémas directeurs vise à mettre en forme et en sens une ville dotée d'un cadre de vie ouvert et convivial. Dit autrement, le choix devient clair : œuvrer pour la séparation ou pour la cohabitation, la ghettoïsation ou la mixité ?

Georg Simmel voyait dans la ville européenne du XIX<sup>ème</sup> siècle – celle-là même qui a servi pour les urbanistes de la Résidence française au Maroc de modèle idéal-typique pour l'aménagement du Grand Casablanca – une *polis* dont la vocation principale est d'agglomérer, en les harmonisant, des groupes humains disparates venus d'horizons différents. Elle permet, grâce au processus d'intégration individuelle ou collective qu'elle invente ou consolide (travail, logement, administration, services publics de transport, d'éducation, de santé, de culture et de loisirs...) d'instituer le socle civique et affectif sans lequel jamais ses habitants ne pourraient éprouver, parfois dans les détails les plus anodins de leur vie quotidienne, le sentiment d'appartenance à une même entité collective par le fait même qu'ils partagent un même espace commun. La fragmentation urbaine conjuguée à la différenciation sociale désarticule la ville dans ce qu'elle a de plus humain : son espace habité et le sentiment de communauté de destin qu'il véhicule. L'idée que le territoire urbain est un bien commun (Hannah Arendt, Thierry Pacquot) appartenant à tous collectivement et à personne séparément s'effrite ouvrant la voie aux pronostics les plus inquiétants. Aussi les replis identitaires les

plus étriqués (quartier, classe sociale, affinité régionale) peuvent-ils à chaque moment radicaliser les effets pervers de la fracture urbaine. Ainsi se perd le *monde commun*, ce fil d'Ariane qui permet à une collectivité de *se relier* quand tout en elle – autour d'elle - *se délie*.

### **Le tramway : un projet structurant**

Or, l'absence d'un idéal commun qui souderait l'*ethos* collectif a de redoutables effets psychiques et symboliques sur l'individu et le groupe social, en ce sens que l'image de soi serait indéfiniment clivée, ce qui favoriserait des tendances schizoïdes. L'aménagement urbain constitue un mode de traitement à la fois adéquat et pertinent de ces symptômes. A condition de préciser qu'il doit reposer sur une vision d'ensemble claire et structurée qui s'appuie sur des outils opérationnels efficaces. Toute vision fiable du projet métropolitain casablancais doit impérativement trouver le juste milieu ou la juste mesure entre trois contraintes vitales : le développement socio-économique et culturel, l'ouverture sur le rivage atlantique et le maintien du lien séculaire avec l'arrière pays agricole, l'hinterland rural nourricier. Seuls des moyens de transport collectif modernes et des infrastructures pérennes peuvent coordonner et bien consolider cette vision. La mise en circulation d'un moyen de transport collectif comme le tramway sert idéalement cette noble finalité. La chose a été prouvée partout dans le monde. Mais pourquoi maintenant et pas avant ? Et quels effets positifs le tramway aura-t-il tant sur la structure urbaine de Casablanca que sur la qualité de vie des usagers et des habitants ?

A vrai dire, l'arrivée du tramway à Casablanca s'inscrit dans un long et laborieux processus de développement. Il vient couronner tout un ensemble de projets urbanistiques de grande envergure. Les uns sont déjà réalisés (Twin, Technopark, Morocco Mall...) ou en voie de l'être (Marina, Cité de l'Air, Grand Théâtre...). Il aura pour tâche de décroïsonner des quartiers périphériques (Sidi Moumen, entre autres) et de décongestionner d'autres (le centre historique et administratif, les boulevards dédiés aux finances comme Abdelmoumen, au commerce comme Zerktouni, Al Massira...), desservir des quartiers réservés à la santé (les Hôpitaux), aux affaires et à l'entrepreneuriat (Sidi Maârouf), des campus universitaires (les Facultés), des clubs sportifs (Beauséjour), des lieux de loisirs (Aïn Diab). C'est dire à quel point la problématique de la mobilité et de l'accessibilité du territoire est au cœur de la question urbaine casablancaise. Pas de mobilité, pas d'activité ; pas d'accessibilité, pas de territorialité. Jamais l'une ne va sans l'autre. Ainsi tout semble indiquer qu'après moult tergiversations et hésitations, le problème a été pris à bras le corps. Il fallait absolument penser à décongestionner la métropole tentaculaire en rendant, autant que faire ce peut, la mobilité aisée et fluide et en décroïsonnant des quartiers périphériques longtemps marginalisés. Il y va du destin du territoire urbain, de son écosystème et, cela va sans dire, de la qualité de vie des habitants. Aussi les derniers chantiers mis dernièrement en œuvre sont-ils axés sur la question de la mobilité. Il s'agit bien évidemment du tramway, la tranchée couverte Al Moukawama, la trémie Abderrahim Bouabid, la desserte entre le port et Zenata.

### **La desserte : des lieux revalorisés**

A coup sûr, ce sont les atouts et les avantages du tramway qui vont rafler la mise. Comparé en effet aux autres moyens de transport classiques (bus et taxis), le tram est non-polluant, ponctuel, confortable, sécurisé et donc forcément convivial. Il draine avec lui, à l'échelle de l'aire urbaine desservie, c'est-à-dire tout au long de la ligne de son parcours et du corridor alentour (500 à 600 m de part et d'autre le long de la trame parcourue) un ensemble d'activités socio-économiques et culturelles et permet par-là même une meilleure valorisation de l'espace urbain. En ce sens que le tramway de Casablanca ne va certainement pas traverser une *terra deserta*, mais bel et bien un territoire habité. Aussi dépliera-t-il sur son passage de proche en

proche (son environnement immédiat tout au long de la ligne parcourue) et de loin en loin (dans le rayon et le périmètre qu'englobe son corridor) une structure urbaine animée qu'on peut saisir comme une totalité vivante (habitants et leur mode de vie, activités économiques, sociales et culturelles, services administratifs, monuments historiques, circuits touristiques, événements sportifs, lieux de loisir et de détente). Il y a fort à parier que les effets positifs induits par le passage du tramway vont pérenniser et consolider toutes ces activités en rendant certes la disserte plus simple et l'accessibilité plus aisée, mais aussi en limitant le recours aux voitures. Cette libération de l'espace facilitera la démarche piétonne, ce qui rend les visiteurs moins stressés.

Mais il y a plus. En participant à diminuer les pollutions atmosphériques et sonores, en rendant la voie publique plus sécurisée, le tramway influe d'une manière bénéfique sur l'image des quartiers et des agglomérations qu'il parcourt ou qui se trouvent à proximité de son corridor. Tout indique que lorsque l'image d'un lieu change et prend de l'importance en terme de qualité de vie, les valeurs immobilières de ce même lieu augmentent du même coup d'une manière ascendante. Ainsi de nouvelles activités se créent-elles drainant avec elles de nouveaux emplois, de nouvelles activités. La demande hypothécaire augmente tant pour le commerce, la bureautique que pour le logement pur et simple. C'est ce qu'on appelle en sociologie urbaine le processus de gentrification. Ce processus constitue, nous dit Eric S. Ross, professeur de géographie à l'université Al Akhawayn, le mécanisme « *par lequel d'anciens bâtiments (...) qui 'dormaient' sur le marché immobilier pour cause de désuétude ou panne économique, se trouvent réhabilités suite à leur 'découverte' par de nouveaux acteurs économique.* » (cf. « La 'gentrification' d'Essaouira : une réhabilitation de la médina par le marché immobilier ? » dans *Architecture du Maroc*, 17). Il y a fort à parier que beaucoup de quartier laissés jadis à l'abandon et aujourd'hui desservis par le tramway vont renaître de leurs cendres. On pense à Belvédère, boulevard Mohamed V et bien d'autres. Mais il y a plus. La société gestionnaire du tramway ne s'est pas contentée d'assurer une disserte du quartier populaire Sidi Moumen dont la charge symbolique est intense, elle a aussi pris une décision courageuse et visionnaire en y installant le centre de maintenance et d'exploitation. Cette décision repose sur un double pari : d'une part, désenclaver le quartier et améliorer, par là même, le cadre de vie des habitants ; d'autre part, revaloriser l'image du quartier et, de fil en aiguille, créer de réelles conditions d'accueil d'activités économiques à forte valeur ajoutée.

### **L'esthétique : un accueil au service du bien commun**

Le tramway de Casablanca se caractérise par un design hyper-stylisé, épuré et aseptisé. Ses deux couleurs orange cuivré et gris, ses baies vitrées, ses formes tout en finesse lui confèrent une allure douce et avenante, un visage familier et rassurant. Ce qui le dote d'une visibilité optimale. L'aménagement intérieur de la rame allie dans l'harmonie fonctionnalité, ergonomie et esthétique. Des motifs décoratifs géométriques habillent délicatement l'ensemble. Le design des abris et du mobilier urbain joue avec élégance sur lignes géométriques de l'architecture casablancaise et les motifs de zellige. Clin d'œil éclairé à la *Moucharrabiya* qui se caractérise dans la culture arabo-musulmane par l'entrelacs entre lumière et géométrie.

Tout ce design, toute cette esthétique participent à restructurer et à embellir le paysage urbain casablancais. Pour une fois les choses belles et confortables ne seront pas réservées ni à une corporation, ni à une classe sociale ou à un club select ! Accessible à tous abstraction faite de toute appartenance sociale, économique ou régionale, desservant tous les quartiers, riches comme pauvres, avec le même rythme et la même cadence, le tramway de Casablanca

valorise la mixité et la diversité, crée du lien social, réduit la fracture urbaine. Pas étonnant qu'il soit un véritable instrument d'intégration urbaine. La beauté de son design ainsi que la qualité de son service séduiront beaucoup d'automobilistes et réduiront ainsi la dépendance automobile. A elle seule cette réduction participera à la diminution des embouteillages et, par là même, celle de la pollution atmosphérique causée par les gaz d'échappements. Pas étonnant encore une fois que le tramway casablancais soit un levier de développement durable.

### **L'approche : un fil conducteur**

Pour mettre en relief ces deux atouts (le tramway comme outil d'intégration sociale et comme levier de développement durable), l'idée est de suivre la ligne station par station et d'opérer des arrêts à chaque station pour lever le rideau sur les divers avantages. La démarche sera donc diachronique (une suite linéaire qui va en parallèle avec la mobilité du tramway) et synchronique (une fixation ponctuelle sur une station ou un quartier, un monument ou une activité. La ligne qui va de Sidi Moumen (les quartiers de l'est de Casablanca) et aboutit aux quartiers du sud-ouest (Hay Hassani, Facultés) en passant par le centre (avenue Mohamed V, place des Nations, avenue Hassan II, etc.) déroule une trame à la fois historique, économique, sociale, culturelle et paysagère. Aussi allons-nous mettre en évidence les spécificités de chaque lieu parcouru au niveau de la profondeur du corridor. Le tout sera renforcé par des textes concis et précis, des visuels et des propos brefs mais pertinents recueillis auprès de personnalités de la gouvernance et de la décision, des usagers mais aussi des bénéficiaires directs ou indirects (commerçants, professions libérales, administrations, écoles, université...)