

PROBLEMES DE LA CIRCULATION DANS LES VILLES CREEES L'EXEMPLE DE CASABLANCA

INTRODUCTION

Le premier véhicule à moteur entrain dans la ville vers mil neuf cent. Les cités européennes vieilles de plusieurs siècles subissaient l'événement. Elles ne pouvaient en prévoir l'importance. Aujourd'hui, la circulation motorisée étouffe dans le boyau inextricable d'artères trop étroites et inadaptées.

Casablanca, expression du progrès des techniques par son port, ses buildings et la rapidité de sa croissance, n'a pas cinquante ans, elle connaît déjà, toute proportion gardée, les embouteillages d'un Paris ou d'un Londres. En 1954, la Municipalité inquiète, sollicitait l'autorité de M. Georges Maurice, directeur général de la police parisienne, pour porter remède à la congestion du centre.

Depuis bientôt deux ans fleurissent sur les voies publiques les feux rouges, les sens interdits, les défenses de stationner. En 1951, on dénombrait au Maroc 71.857 automobiles dont 36.000 à Casablanca. Si le rythme des immatriculations se maintient, le centre va crever d'embolie, on en repousse l'heure, voilà tout.

Une telle évolution était-elle imprévisible ? Nous disons oui pour les anciennes villes mais non pour Casablanca poussée dans l'euphorie mécanique. Penser que toutes les dispositions sur le plan du trafic urbain relèvent de l'utopie, reviendrait à refuser l'entrée des voitures dans la ville ; ce serait écarter systématiquement un facteur du développement économique moderne. Et, cependant, quand on voit le piéton traqué par l'automobiliste, on se demande si le sens des valeurs n'est pas faussé. Qui d'entre nous n'a pas éprouvé avec étonnement, dans les ruelles étroites des médinas de Fez ou de Marrakech, une proportion humaine ? Loin de nous l'idée d'un retour au passé mais il ne faudrait pas que la ville créée par l'homme et pour l'homme, par des moyens mécaniques, devienne une machine infernale tournée contre lui.

En fait, une ville est un milieu vivant en équilibre, tous les phénomènes de sa croissance procèdent les

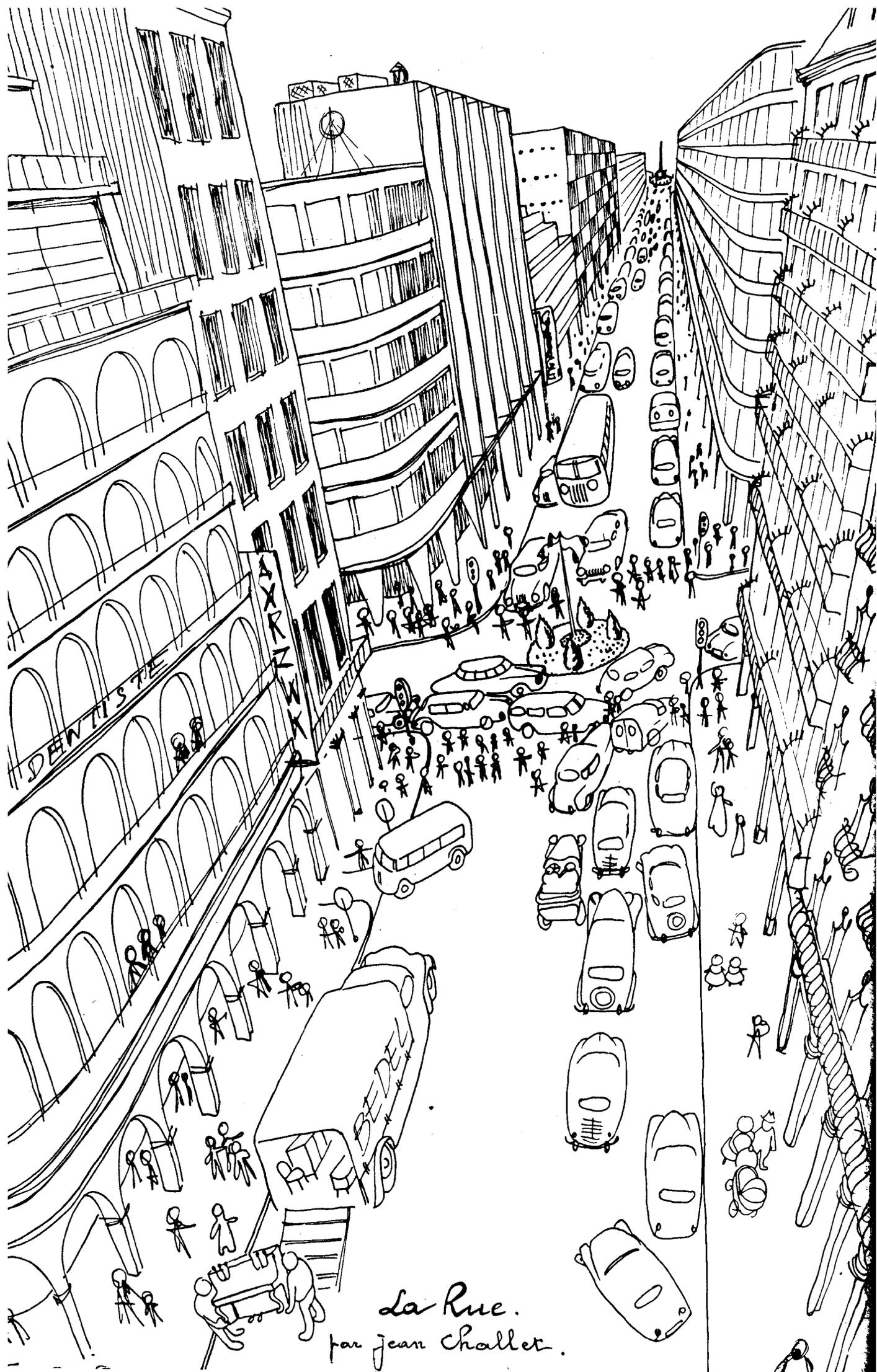
uns des autres. La circulation ne saurait en être dissociée. Ne s'écoule-t-elle pas enserrée entre les volumes bâtis, dans des rues qui s'orientent ou s'infléchissent selon un tracé ? Quand une voiture stationne, n'occupe-t-elle pas une place du sol urbain ? Reconsidérer, isolément, le réseau de voirie, serait nier la formation d'un organisme social. Erreur d'autant plus grande que les réglementations municipales prennent appui sur la voie publique pour garantir l'éclaircissement, l'alignement, le commercial, l'espace libre, etc... Convient-il vraiment de confondre toutes les fonctions en une seule ?

Si nous voulons atteindre le mal, ne vaudrait-il pas mieux en rechercher avant tout les racines ? Le malaise est commun aux cités du passé et du présent ; aux mêmes causes les mêmes effets. Casablanca, créée de neuf, l'a été avec l'outil d'institutions à peine rajeunies, sous l'égide d'un libéralisme outrancié ; implantée d'une façon singulièrement traditionnelle, pouvait-elle prétendre ne pas bientôt révéler les mêmes tares ?

Il y a cinquante ans, contre l'anarchie des centres industriels de la fin du XIX^e, on proposait un remède : la planification. Une science était née : l'Urbanisme. Elle entrain au service des cités du passé, elle voulait préserver de l'erreur les cités de l'avenir. Les auteurs de Casablanca ne l'ignoraient pas, mais ont-ils toujours trouvé les moyens et la compréhension qui leur auraient permis d'en appliquer les principes essentiels ?

Nous ne tentons pas un jugement ; notre but n'est pas d'amoindrir l'œuvre de nos prédécesseurs. Qu'ils nous excusent parfois de l'analyser un peu rudement mais nous voulons tout au plus en tirer une leçon pour le futur, car Casablanca continue à croître à un rythme endiablé en répétant aveuglément les mêmes formes. Nous plaçons en observation un centre désormais compromis pour tenter de sauver la périphérie.

Pour être constructive, notre étude se doit de proposer des remèdes, nous n'y manquerons pas. Nous recherchons les causes du mal en disséquant le mal lui-même tout au long de la première partie.



S O M M A I R E

I. CONGESTION ET PARALYSIE DU MOUVEMENT.

A. LES MAUX.

Abondance de bien... pourquoi ?

B. LES CAUSES DE L'ETAT DE FAIT.

- a) La crue mécanique.
- b) La rue à tout faire.
- c) Lotissement-ville.
- d) Un centre-ville se meurt.

II. SORTIR DE L'ORNIERE.

A. LES SOINS DE PREMIERE URGENCE.

- a) Les signaux lumineux.

b) Le sens unique.

c) Le pancartisme.

B. LES REMEDES.

- a) Epiphénomène.
- b) Circuler.
- c) Les transports en commun.
- d) Le stationnement.
- e) Education et civisme.
- f) Une troisième dimension.

III. CONCLUSIONS.

I. CONGESTION ET PARALYSIE DU MOUVEMENT

A) LES MAUX.

A partir de 1952 à Casablanca, malgré l'ouverture de quelques grandes voies et l'élargissement du boulevard circulaire des Maréchaux, tous les courants qu'ils soient Est-Ouest ou Nord-Sud, aux heures de pointe, atteignent leur point d'équilibre : circuler devient impossible. Par endroit, la densité du flot des véhicules fait penser à un train de voiture lancé en travers de la ville. Sans les feux rouges, sans les agents, l'avance ne se ferait qu'à force d'audace et l'automobiliste peu courtois risquerait seul de s'en tirer.

Circuler est difficile, mais s'arrêter ne l'est pas moins et, au rythme des immatriculations — 59.549 en 1949 contre 109.393 en 1952 — le nombre des postulants au stationnement aurait doublé en 3 ans. Autour des banques, des magasins, des cinémas, à coup sûr la demande dépasse l'offre. Citons un exemple : entre le Marché Central et la place de France, boulevard de la Gare, 85 voitures environ trouvent à se garer le long du trottoir, seul stationnement prévu. Or, sur ce tronçon, on ne compte pas moins de 277 appartements, 209 bureaux et sociétés, 62 commerces, 8 cafés, 1 restaurant, 2 cinémas, 1 poste, 2 banques, 1 journal et la Chambre de Commerce. Où sont les parkings ? Pouvons-nous encore espérer les trouver ?

Si les plus graves accidents ont lieu sur route, leur nombre, en ville, dépasse tous les pronostics et Casablanca se distingue ainsi : en 1951, 10.690 accidents sur 44.685 véhicules immatriculés, soit 24 %. Le

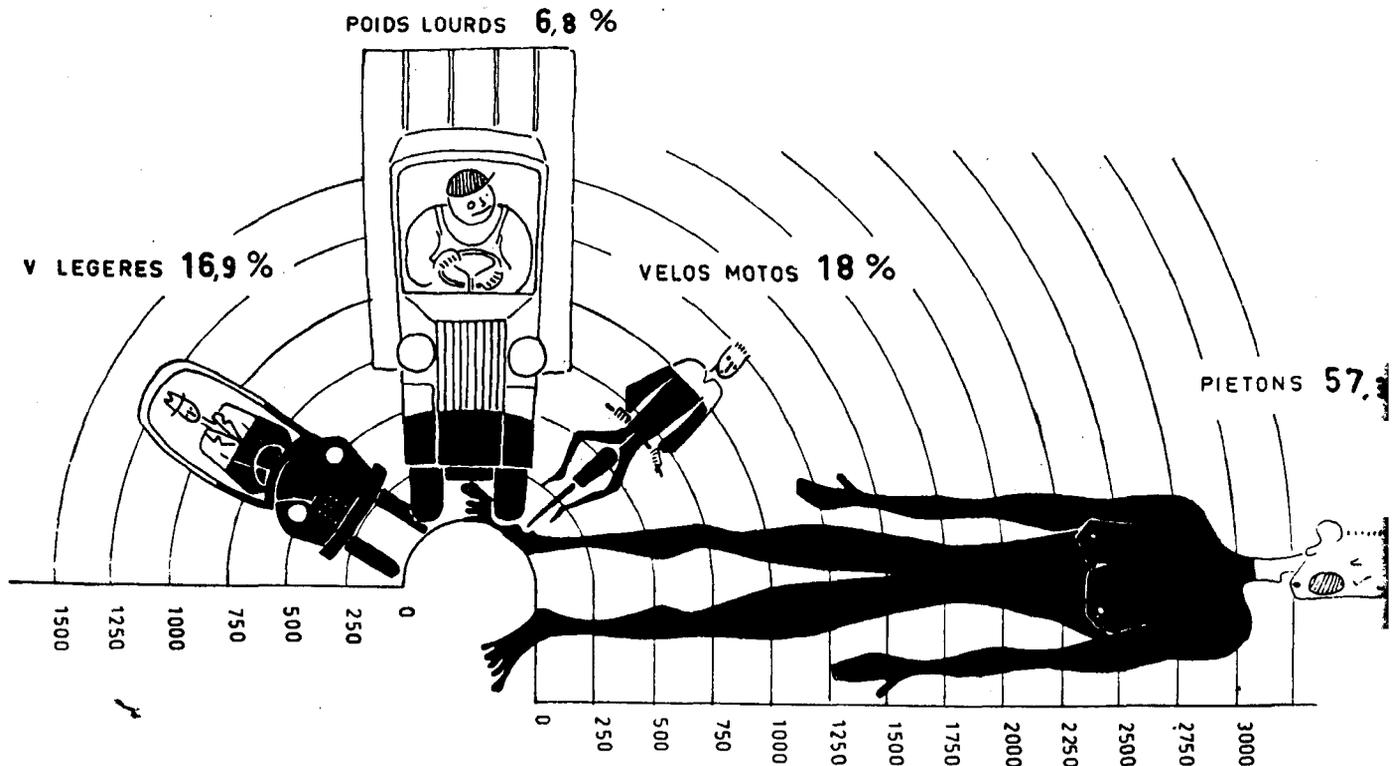
département de la Seine, dans le même temps, n'atteint que 3,85 %. Et ces 10.690 sont à prendre sur les 16.326 accidents urbains, soit les deux tiers, survenus au Maroc. Simples dégâts matériels ou accidents de personne, leur nombre croît proportionnellement au développement du parc automobile. Il est surtout très important lorsqu'on le compare au chiffre de la population urbaine. Ainsi, on compte à Casablanca, 1 accident pour 62 personnes, contre 1 pour 188 habitants dans Paris et le département de la Seine.

En 1951 également, les assurances règlent un milliard et demi d'indemnités pour 27.600 sinistrés. L'hécatombe croissant en 1953, les assurances, d'un commun accord, décident une importante majoration des primes : l'usager n'y retrouve pas son compte.

Aux dégâts matériels, il convient d'ajouter le gaspillage de temps. Les moyens mécaniques avaient sérieusement accru jusqu'à ces dernières années le rythme de la vie des cités, mais par l'affluence, ils aboutissent au phénomène inverse à leur principe même : le ralentissement du trafic. Si le piéton, au sein d'une agglomération, bat de vitesse le moteur, il ne reste plus qu'à vanter la capacité de portance de ce dernier. Et pourtant, la production automobile dans le monde n'infléchit pas sa courbe ascendante, les difficultés de la circulation ne diminuent pas pour autant son succès. Il est donc facile de présager une aggravation de celles-ci.

Sur le plan de l'économie nationale et privée, la prospérité d'une industrie vient à l'actif du bilan, mais si les problèmes que soulèvent la mécanisation loin d'être résolus empirent, l'opération, en fin de compte, risque d'être déficitaire ; ainsi, à Paris en 1952, on

LES ACCIDENTS DE LA ROUTE PAR CATEGORIE D'USAGI



évaluait à 17 milliards, par semaine, le temps perdu et l'essence brûlée en pure perte. Quel serait le chiffre pour Casablanca ? Moins important, sans doute, mais non négligeable.

Abondance de bien... Pourquoi ?

En quarante ans, la progression de la voirie à Casablanca s'exprime éloquemment par chiffres : 3 km 4 en 1912, 446 km en 1952 et 700 en 1954. Belle performance qui légitime l'orgueil des autorités administratives de la cité. Ce chiffre est d'autant plus imposant qu'il soutient la comparaison d'une métropole comme Paris. Le parallèle est intéressant car chacun en connaît les maux circulatoires.

Casablanca déroule 6 km de voirie pour 10.000 habitants alors que Paris ne met que 4 km à leur disposition (1). Et l'importance du parc automobile est tel qu'une voiture à Paris ne dispose que de 16 m² contre 160 m² à Casablanca (2). Et, dans l'ensemble, le gabarit des voies en largeur est supérieur à celui de la capitale ; ce qui ne fait qu'accroître la disproportion.

Devons-nous en conclure que les difficultés pourraient découler avant d'atteindre l'acuité des problè-

(1) Paris : 1.237 km pour 2.750.000 hab. Casa : 446 km pour 870.000 hab. en 1952.

(2) Paris : 2.000 ha pour 1.200.000 véhicules. Casa : 718 ha pour 44.685 véhicules.

mes parisiens ou bien à l'inverse mettre en doute l'efficacité de notre abondance ?

Une chaussée large de 6 m, revient à l'installation 4 millions 8 au kilomètre ; une voirie urbaine, par les aménagements annexes qu'elle comporte, est d'un coût supérieur. A ce tarif, on peut juger l'effort considérable consenti au budget municipal. Une telle opération serait-elle alors d'un piètre rendement ?

B) LES CAUSES DE L'ETAT DE FAIT

a) LA CRUE MECANIQUE

Il est difficile de définir une limite à l'affluence des véhicules à moteur dans les villes ; le plafond n'est atteint nulle part, pas même dans un pays surdéveloppé comme les U.S.A. Si les Américains recensent un véhicule pour 4 habitants, les Français n'en comptent qu'un pour 16 et le Maroc un pour 60 environ.

Nous sommes loin de l'époque 1900 où l'automobile naissante était considérée comme un signe extérieur de richesse, comme autrefois le carrosse ou le cheval. Une industrie puissante par la perfection de ses techniques et la production en série se fait fort dans un avenir très proche de mettre un moyen de locomotion entre les mains de chaque citoyen ou presque. Cette formule populaire est dans la ligne des dernières productions : la 2 CV, le scooter... Et les grandes villes, comme New-York, Londres, Paris, déjà

submergées, assistent impuissantes à cette crue mécanique. Comment l'endiguer ?

La motorisation, par surcroît, détient la réponse aux aspirations de notre siècle : mouvement et accélération du rythme. Elle rompt avec l'immobilisme, elle ouvre sur le monde merveilleux des voyages, une perspective incessante de changement et de connaissance.

Il est désormais indéniable que, aussi ardues que puissent être nos problèmes de la circulation, ils ne cesseront de s'aggraver par le seul facteur quantitatif. Cette progression numérique, rapportée à l'ensemble d'un pays ne sera jamais inquiétante alors qu'elle l'est dans le seul champ des activités urbaines. Et cela d'autant plus que la voiture forte de son prestige technique, a d'emblée cherché à pénétrer partout pour faire sien le principe du « porte à porte ».

Le sol des villes n'est pas extensible ; il doit se distribuer à toutes les fonctions urbaines et pas seulement à celles de circuler. Ce qui était accordé hier, en privilège, au petit nombre, ne le sera plus demain au plus grand nombre. Nul doute que nous allons de la sorte vers une réduction des prérogatives.

Ainsi, sous-estimé à ses débuts, le phénomène de la motorisation n'a cessé de nous étonner. La première réponse à cette nouveauté aura été un accueil sans réserve par la transformation de tous les passages en chemins de roulement. Des anciennes voies piétons, on devait aboutir, pour ne plus en changer, dans l'esprit toutefois, à la rue dans la forme que nous lui connaissons. Que vaut cette formule ?

b) LA RUE A TOUT FAIRE

La voirie casablancaise se résume ainsi : une chaussée et un trottoir jusqu'à « l'alignement » dressé comme une vitre en limite du domaine public contre laquelle viendront se plaquer par milliers les yeux des citadins. Les variantes sur ce thème sont rares. Ainsi se déroulent uniformes des centaines de kilomètres de ce ruban noir « la rue ». Au lieu de concevoir la circulation comme une formation nouvelle et l'exprimer par un réseau totalement différencié, conçu pour un écoulement à une vitesse optimale afin d'assurer au mieux un débit et les relations entre les quartiers et avec l'extérieur on assiste à la confusion des fonctions dans cette conception unique « la rue » : étrange cocktail où l'habitant entre en premier dans le mélange.

Dans quel cas, la rue pour circuler ne présente-t-elle pas toutes les caractéristiques de la rue à habiter ?

1) La rue à habiter.

A l'examen, cette définition n'a rien d'abusif. En effet, les constructions par la lettre même du règlement de voirie sont tenues de s'y aligner ; mieux encore, leur gabarit est fonction de la largeur de l'emprise. Cette notion se trouve notamment renforcée par l'aspect des taxes urbaines calculées sur la base unitaire : longueur de façade sur rue. Des services publics comme la S.M.D. utilisent également cette mesure. L'immeuble à étages, car tel est le dernier

stade de l'évolution d'un quartier central, n'offre à ses usagers que deux possibilités : une voirie et son brouhaha ou la promiscuité d'une cour « puits », quand ils n'ont pas ou tout l'un ou tout l'autre. La cour correspond à l'éclairement minimum mais la façade, elle, ne coïncide pas forcément avec un salubre ensoleillement, car l'immeuble ne choisit pas son orientation ; il prend celle que la rue lui offre. Et les voitures ? Elles empruntent l'interminable couloir ; si elles s'arrêtent, elles s'alignent également le long du trottoir. Décidément, pauvreté d'imagination que celle de ne plus connaître que les parallèles.

La chaussée a évidemment un rôle de desserte ; il faut bien, certes, qu'elle aboutisse à la résidence ou s'en rapproche. Mais, rien hormis ce rôle, n'impose une dépendance aussi étroite voirie-habitat, comme celle décrite plus haut. Nous œuvrons dans l'arbitraire et répétons par paresse ou facilité une forme que seules des vieilles cités ont l'excuse d'avoir adopté n'ayant pas pu faire autrement. Pauvreté d'esprit, sans excuse cette fois que celle d'avoir repris, sans chercher à les repenser les réglementations ou institutions qui s'attachent à ces formes. L'automobiliste roule-t-il avec un code de la route du temps des carrosses ?

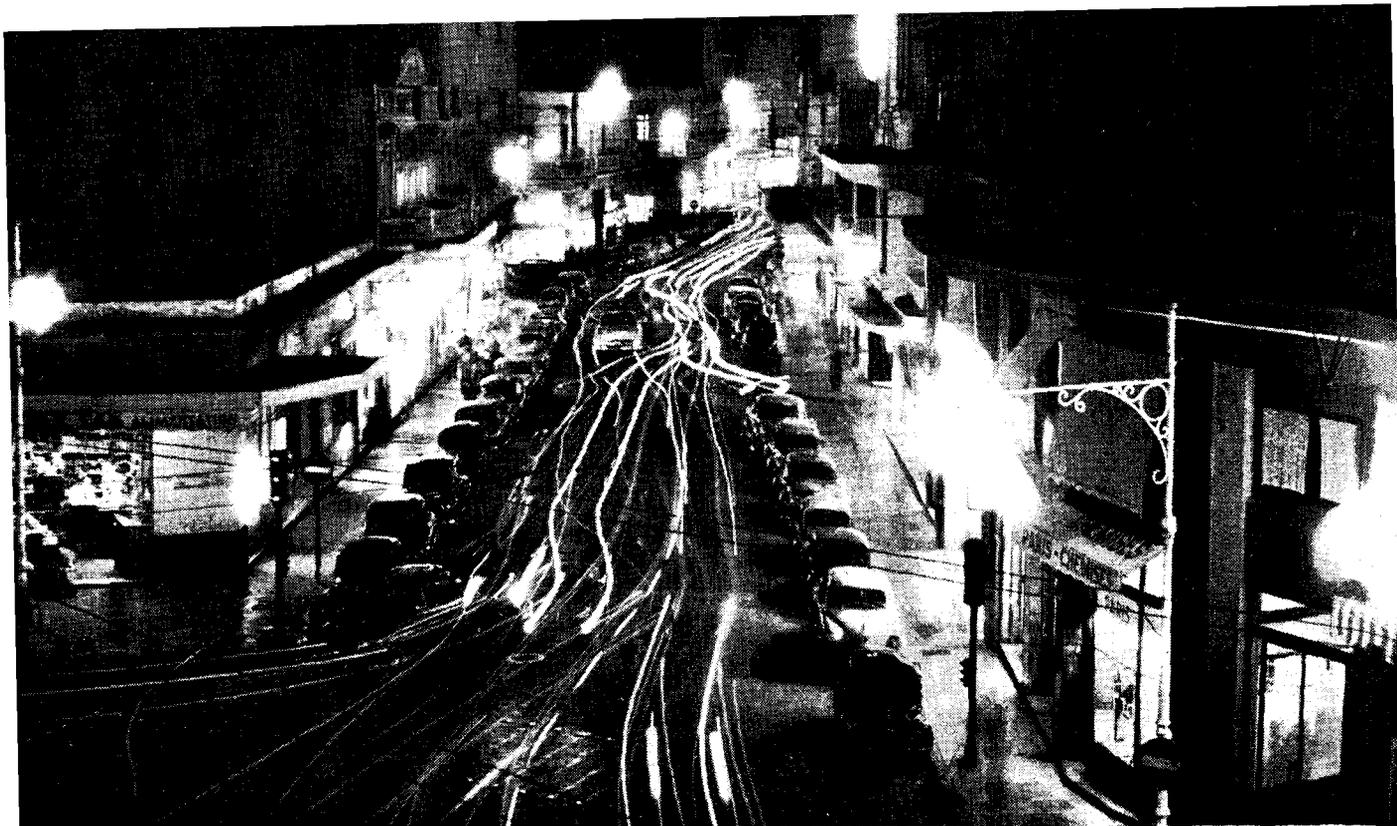
2) La rue commerciale.

A la limite de l'habitat et du mouvement, le commerce trouve une place de choix. Il descend lui aussi dans la rue ; il s'égrène le long des trottoirs. Le piéton l'intéresse évidemment plus que l'automobiliste, mais ce dernier, il faut en convenir, représente une clientèle fortunée aux possibilités appréciables.

Quels sont les objectifs du commerce : « attirer et retenir une clientèle ». Aussi invraisemblable que cela puisse paraître, l'embouteillage, la cohue le servent. Quand le ralentissement n'existe pas, il s'efforce de le créer. C'est ainsi que la rue étroite — on évalue à 12 m maximum la dimension — constitue le meilleur terrain commercial. Nous citerons en exemple à Casablanca la rue Blaise-Pascal. La rue large donne deux côtés individualisés qui commercent indépendamment.

Ainsi, le spectacle est le suivant : la rue étroite comme celle citée précédemment, assure une liaison importante dans les échanges urbains ; elle débite mal et par surcroît une foule s'y presse, déborde dans la chaussée, passe d'un trottoir à l'autre. La file de stationnement le long du trottoir ne désemplit pas du soir au matin. Les voitures de livraison s'arrêtent obligatoirement en deuxième position, réduisant bien souvent à une file le courant. Comment les en blâmer ?

Cette descente du commerce le long des voies prend un caractère grave quand elle atteint les artères à grande circulation. C'est le cas des sorties de Casablanca sur Rabat, sur Marrakech, sur Mazagan. Cette dernière, à la hauteur du quartier Maarif a, en trois ans, vu s'illuminer tous les rez-de-chaussée des immeubles alignés Ouest. Tous les commerces y sont représentés et lentement mais sûrement, les boutiques s'ouvrent en face. On s'étonnera sous peu d'un mouvement aussi dangereux qu'indésirable de la rive Ouest à la rive Est. Encore quelques années



La rue commerciale.

et cette voie ressemblera à une fête foraine. Les voitures s'y glisseront au pas.

Le commerçant recherche les cheminements. Hors des trottoirs, il n'en existe pas ou si peu. Lui interdire la rue, reviendrait à modifier les courants, à les extraire de la chaussée, à créer des passages exclusivement piétons où la vente s'exercerait librement. Mais cette formule, c'est l'exception. Casablanca n'en compte pas 10. La boutique n'a pas le choix ; la rue est partout.

La cohue, disions-nous, sert le commerce dans la mesure où l'on en sort mais il ne faut pas en douter quand l'embouteillage ainsi que l'impossibilité de stationner est telle, le client déserte le commerce et l'on assiste à un déplacement de l'activité marchande vers l'extérieur, exemple du boulevard de la Gare vers le quartier Mers-Sultan, relativement plus accessible. A ne pas s'y tromper : par pénurie de stationnement, le centre de ville commercialement risque l'étouffement ; la rue commerciale sera peut-être, mais un peu tard, reconnue comme une erreur et l'activité passera à des centres commerciaux équipés en parking.

3) La rue pour jouer.

A priori, la rue c'est un espace public libre, susceptible d'une occupation temporaire. Il existe à Casablanca, par opposition au grand trafic, des voies tranquilles que le mouvement circulatoire semble ignorer ou presque. Les enfants ont très vite saisi l'usage que l'on pouvait faire de ces sortes de terre-pleins revêtus comme autant de tableaux noirs couchés. Comment les blâmer d'y installer leurs jeux ? Pouvons-nous, dans cette ville neuve, les envoyer dans

des jardins équipés de toute sorte de jeux ? Il n'en existe qu'un seul dans le Parc Lyautey. Et les espaces verts, ouverts au public, couvrent 65 ha de la ville ; ce qui ne fait pas 1 m² par habitant et sur ce chiffre, les deux tiers sont centralisés sur le Parc Lyautey. Par surcroît, les quartiers populeux du Maarif et de la Nouvelle Médina en sont totalement dépourvu, ou presque, car on ne peut qualifier de tel les 900 m² du Maarif et les places de la Nouvelle Médina.

La rue pour jouer, car telle est sa fonction supplémentaire à la sortie des écoles, les dimanches, les jeudis et pendant les vacances. C'est, certes, un aspect attrayant qui ajoute à sa vie quand il ne s'endeuille pas du dramatique spectacle de l'accident d'enfants. La vulnérabilité de ceux-ci est bien connue. En Suisse, des études ont montré que les jeunes comptent pour un tiers parmi les piétons victimes de la route.

Qu'on ne vienne pas alléguer que les cours des immeubles pourraient en bien des cas satisfaire la demande. Cette conception est contraire à l'esprit éminemment social des enfants qui aiment à se réunir et qui, par surcroît, ont le sentiment d'étouffer dans des espaces restreints et morbides comme c'est si souvent le cas.

Nous ne doutons pas que la rue, par son mouvement, sa vie, sa lumière, soit un attrait pour tous, petits et grands. Mais qu'à défaut d'autres distractions et parce que cette mission d'amuser les enfants n'est pas rentable, la rue devienne le lieu de rassemblement, l'aire de dégagement, l'espace social, cela heurte tout rationalisme. Devant l'abondance des fonctions qui se disputent la voirie, on en vient nécessairement à penser : la fonction première « circuler » trouvera-t-elle encore la place de s'exercer ?

4) La rue boyau.

Une cause de ralentissement à ne pas négliger, tient dans les travaux incessants qui barrent les artères et dévient la circulation, réduisant ainsi les courants.

Nous ne pouvons rien contre les travaux de premier établissement ou d'entretien de la chaussée proprement dite. Mais dans la conception vingtième siècle, la rue devient un ventre qu'on opère à tout propos. Sous le macadam, s'imbrique, se tord, s'allonge, un inextricable réseau de canalisations.

Une vieille ville ne découvre ses entrailles qu'en cas de réparations alors qu'une jeune ville comme Casablanca doit le faire au fur et à mesure des installations nouvelles : branchement d'eau, d'égout, pose de lignes souterraines, etc... Les services intéressés voient rarement les opérations dans leur ensemble. Le système des canalisations souterraines est inévitable, mais ne pouvait-il être unifié et conçu avec une circulation souterraine accessible au moins pour les réseaux primaires ? Les frais élevés de premier établissement pour coûteux qu'ils sont, ne représenteraient-ils pas en fin de compte, une économie sur le plan national ? Car si on évalue les travaux de fouille, la réfection du macadam, on s'aperçoit qu'en

La rue pour jouer.



pure perte des chaussées sont faites plusieurs fois à très peu d'intervalle.

Cette rue boyau superposée à la rue circulation entrainait déjà dans les études de Léonard de Vinci.

Ainsi la rue finalement apparaît comme un exutoire. Sa spécialisation n'existe pas. Sous sa forme traditionnelle, passage obligé de toutes les fonctions urbaines, elle néglige la première de toute : l'écoulement.

En bref, à une expression complètement nouvelle : l'automobile, on n'a trouvé qu'à proposer un élargissement de la voirie de nos Rois. Passe encore pour les capitales européennes bi-millénaires nécessairement tributaires de leur passé médiéval, mais nos villes nouvelles, nées de l'essor industriel, ne se devaient-elles pas d'innover ?

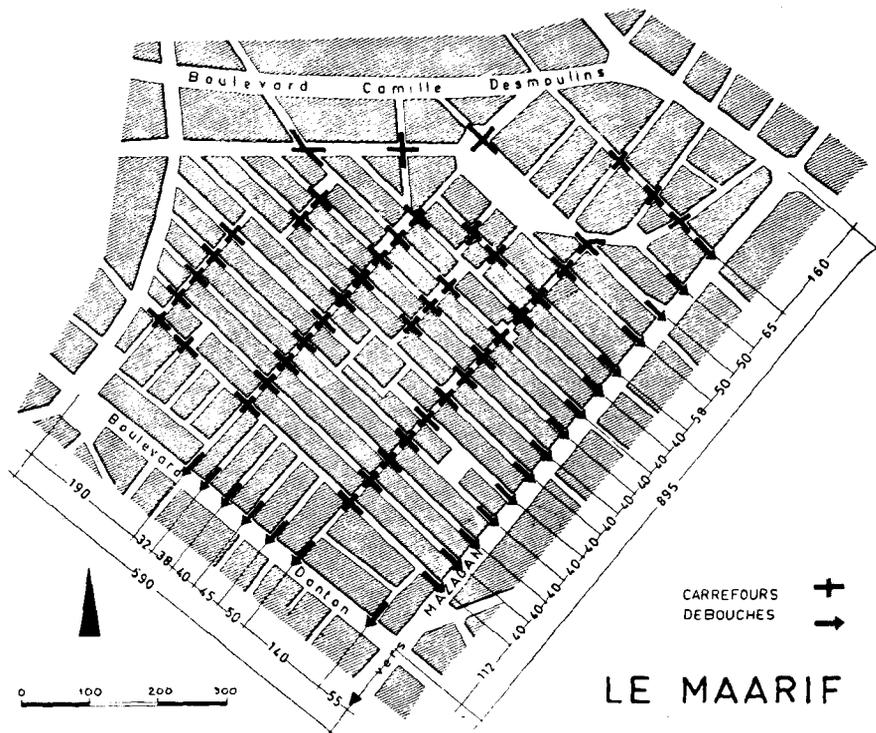
Mais peut-être conviendrait-il de poser les données du problème et d'agir en technicien. Il ne faut pas que la rue soit faite « à la rigueur » pour circuler et stationner.

c) LOTISSEMENT-VILLE

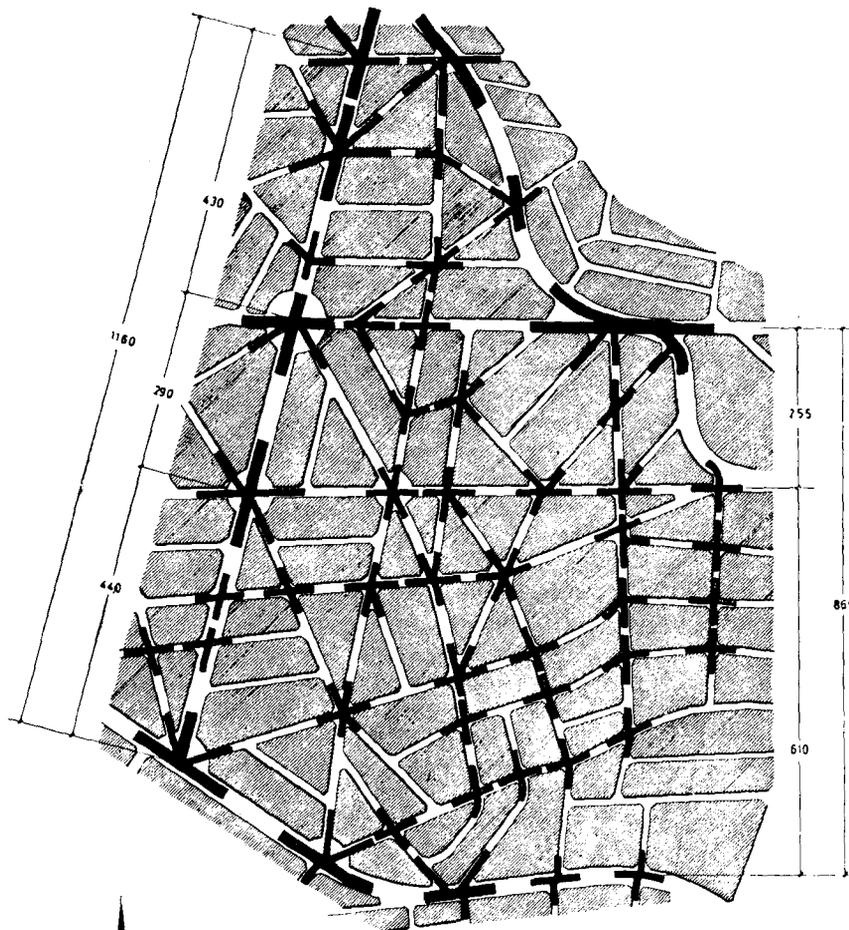
Les voies de Casablanca, placées bout à bout, couvriraient la distance Paris-Avignon. Et ces 700 km n'intéressent que les chaussées revêtues. Il serait à souhaiter que nous puissions encore disposer de ce beau patrimoine à notre guise pour en faire un réseau cohérent. Il convient, en effet, de jeter un coup d'œil sur une carte de la ville pour se demander si le tracé ne serait pas l'œuvre d'une araignée saoule ; les voies en surabondance se composent, s'irradient, se croisent dans un dessin surréaliste. Le mot n'est pas trop fort, car il s'agit beaucoup plus de fantaisie que de technique.

A la base du tracé, il existe sur le beau drap de nos terrains vierges urbains un « interdit » qui pèse lourdement sur son avenir, le régime foncier. Le sol avant d'être urbain avait une destination rurale ; comme tel, il était découpé en parcelles agricoles. Il entrera ainsi morcellé au départ dans sa nouvelle fonction « sol ville » ; et la propriété privée, droit sacré dressé comme une muraille de Chine, saura donner à tous les tracés, la mesure de ses prérogatives. Les figures géométriques d'un chacun, juxtaposées les unes aux autres, ne pouvaient aboutir qu'à la vision d'ensemble que nous connaissons. Tant mieux si deux images concordent, si deux tracés se relient entre eux. Mais il faudrait peut-être pour mieux marquer la personnalité de chaque grand propriétaire que le tracé adopté par l'un soit totalement différent par sa forme et par son esprit, de l'autre. Ainsi pensent des voisins. Les difficultés de raccordement sont inscrites au plan comme des marques de rivalité. A l'arbitraire du morcellement agricole, on a superposé l'arbitraire d'un morcellement urbain, et force à une ville pleine d'espérance de rentrer dans cette gaine informe. Car tel est le régime foncier plus fort que les fonctions urbaines essentielles, plus puissant que l'entreprise à raison collective.

Alors que l'habitation est, sans conteste, impartie à l'architecte, la route à l'ingénieur des Travaux



LE MAARIF



Le souci du lotisseur, multiplier les lots d'angle, entraîne des tracés désastreux sur le plan circulation :

- abondance de carrefours simples et en étoiles ;
- dessertes irrationnelles ;
- danger ;
- ralentissement.

Ces figures imposent l'usage de l'avertisseur au point de rendre le quartier inhabitable.

+ CARREFOUR SIMPLE * CARREFOUR MULTIPLE

PLATEAU EXTENTION

Publics, le tracé de la rue est le bon vouloir de qui veut bien s'intituler lotisseur. Le lotisseur fait les chaussées, pose les canalisations eaux-égouts et vend des lots à construire. L'opération est souvent très lucrative. Il n'est pour s'en convaincre que de consulter les ventes de lots à bâtir dans les lotissements marocains de Sidi-Othman, Ben-M'Sick ou Aïn-Chock par exemple.

A la forme du tracé, nous ne trouvons pas d'autres explications que la fantaisie, l'originalité. Ainsi, tel ou tel adopte le quadrillage genre Maarif, quand un voisin se perd en courbes « harmonieuses et souples » dit-il ; un troisième vise les formes triangulaires, les carrefours en étoile fleurissent alors (cas du quartier Plateau) et il réalise cette gageure mathématique : loger le plus possible de lots rectangulaires dans un triangle. Des exemples du genre, dramatique en matière d'utilisation, abondent dans Casablanca et par les seules formes adoptées, on parvient aisément à circonscrire les parcelles intéressées.

Cogitations amusantes que ces tracés divers s'ils ne donnaient pas souvent naissance à des difficultés techniques insurmontables. Obnubilé par l'image, le lotisseur en oublie de respecter la topographie des lieux. Les cas ne sont pas rares de projets désastreux, incompatibles avec un branchement sur le réseau d'assainissement général.

Le respect d'exigences connues : chercher à assurer la visibilité à droite maximum ; une simple connaissance de la conduite d'un véhicule ou du code de la route échappe au lotisseur. Ainsi, le lotissement de la Californie comme celui du Palmier, sont des exemples types où il semble qu'on ait recherché la difficulté en multipliant les débouchés à l'intérieur des rues en courbe.

Les autorités municipales elles-mêmes n'ont pas su mettre un frein à l'usage immodéré que fait le lotisseur des voies à grand trafic. Devait-on permettre au quartier du Maarif d'ouvrir 15 rues sur la rue Jean-Mermoz (sortie de Casablanca vers Mazagan) sectionnant ainsi cette artère sur 600 m en 13 tronçons de 40 m ? La figure suivante montre le « hachage » qu'atteint les grands courants de la ville par le simple jeu de l'abus des débouchés de lotissements. Nous avons dû, à maintes reprises, et les techniciens des Travaux Publics sont là pour le confirmer, décrire aux lotisseurs les servitudes d'accès qu'implique la conception « autoroute » ; les riverains croyaient pouvoir se brancher à leur aise.

Dans la majorité des cas, l'opération de lotissement n'a d'autre but immédiat que de favoriser la vente du terrain en lots à bâtir. C'est le but, et certaines formes du tracé de voirie sont en premier lieu adaptées à la plus-value du terrain loti. Ainsi, la répétition manifestement abusive des carrefours à 4, 6 ou 8 branches (quartier du Plateau) ne vise qu'à intensifier la production des lots d'angle ; la faculté de bâtir plus qui s'y attache leur assure une importante plus-value. Aussi, un argument immobilier justifie à lui seul l'abondance de voirie bien que l'opérateur soit d'un coût élevé. Sûrs que la rue valorise la parcelle, faisons des rues et seulement cela. Car

les parkings, dégagements, espaces plantés, places ne sont d'aucun intérêt. Ils immobilisent du terrain sans apporter en contre-partie une hausse substantielle. C'est la raison pour laquelle on ne trouve pas de propriétaires philanthropes pour se charger des aménagements de ce genre, bien qu'ils en reconnaissent l'impérieuse nécessité.

Aussi, au risque de devenir fastidieux, nous multiplions les exemples. La dépendance lotisseur-ville n'échappe plus à personne. Mieux l'association est à ce point totale dans l'esprit du public que la tendance à confondre « lotissement » et « construction » s'observe dans tout le Maroc. Le préjugé est grand et une publicité ingénieuse l'entretient.

S'il est vrai que le lotissement préside à l'accroissement des villes, il ne faut pas laisser cette tâche à ce technicien au pied levé, le lotisseur. Quand on pense que Casablanca gardera pour des siècles, la marque indélébile dans ses voies, dans la forme du volume bâti, dans la répartition des fonctions urbaines essentielles, de la fantaisie, de l'ignorance ou du mauvais vouloir des lotisseurs qui n'ont eu qu'à brandir leur titre de propriété en guise de compétence pour faire d'un système circulatoire ce qu'il est, répétons-le : l'œuvre d'une araignée saoule.

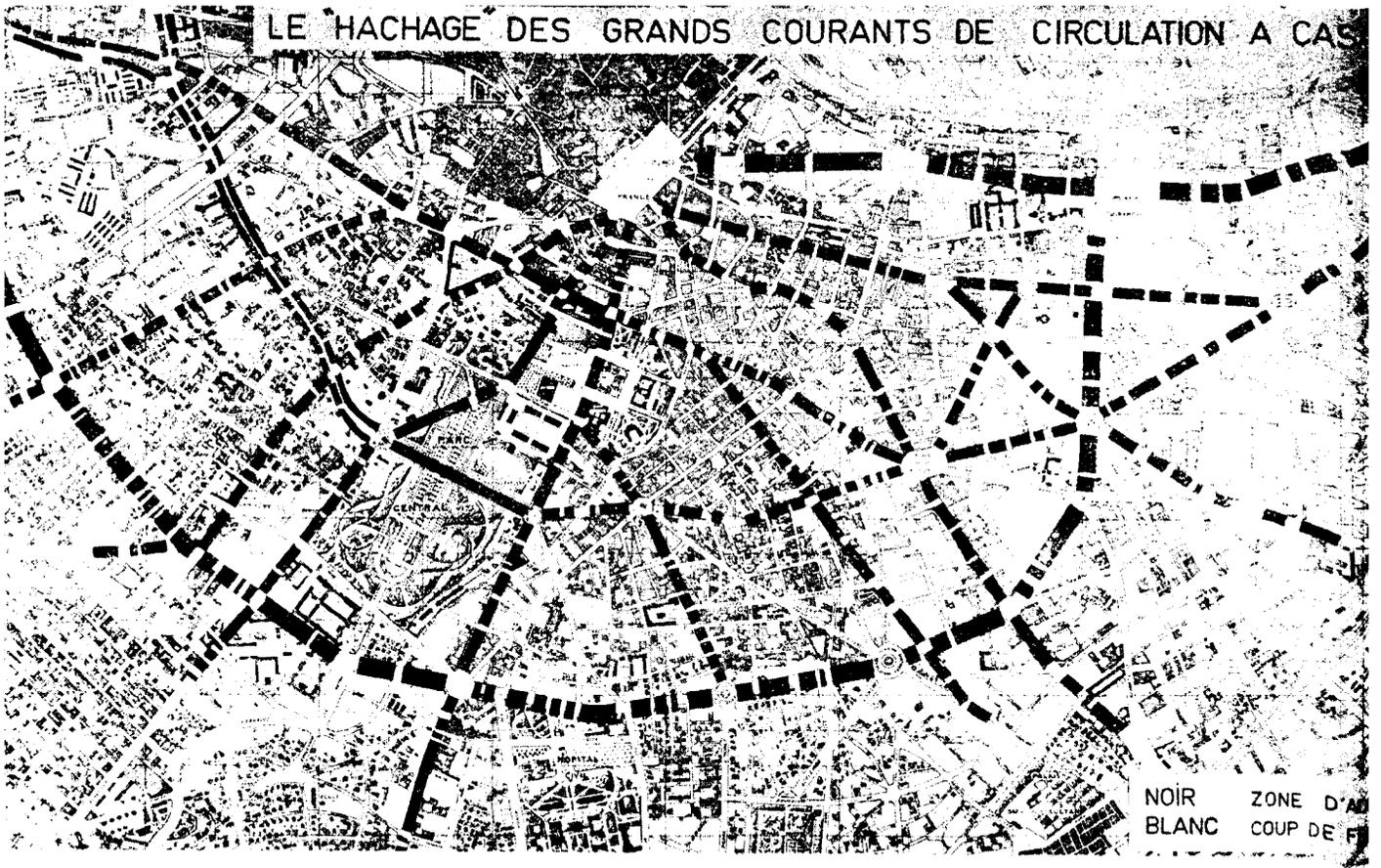
Le problème ardu de la circulation incombe à la collectivité. A elle d'en redresser les tares à grands frais. Ce n'est pas non plus en juxtaposant les imitations individuelles mêmes les mieux intentionnées qu'on parviendra à créer un réseau cohérent. Le parcellaire, quels que soient les droits qui s'y rapportent, est arbitraire. La ville ne doit pas passer par sa convention et là le jeu des institutions est répréhensible. Nous tenons pour vrai qu'il ait fait échouer en France toute chance de remodelation des quartiers détruits par la guerre. Il ne faudrait pas qu'il fasse avorter jusqu'à la création sous des formes modernes des villes nouvelles.

d) UN CENTRE-VILLE SE MEURT

Par l'effet d'une réglementation surannée, par le régime pétrifié de la propriété foncière, par le laisser faire et la libre action donnée à la non qualification, le centre de la ville de Casablanca est devenu ce qu'il est. Beaucoup allègueront qu'en 1913 déjà la situation était très sérieusement compromise par les intérêts et la spéculation qui rendaient très difficiles les opérations de voirie. Il est donc vrai qu'à cette date on savait de quoi demain serait fait. Et l'absence d'un programme à longue échéance, d'une mise en vedette des techniques circulatoires urbaines, jointe au bon vouloir d'un chacun devait nécessairement conduire à ce que nous présentons la « crevasse du centre de la ville ».

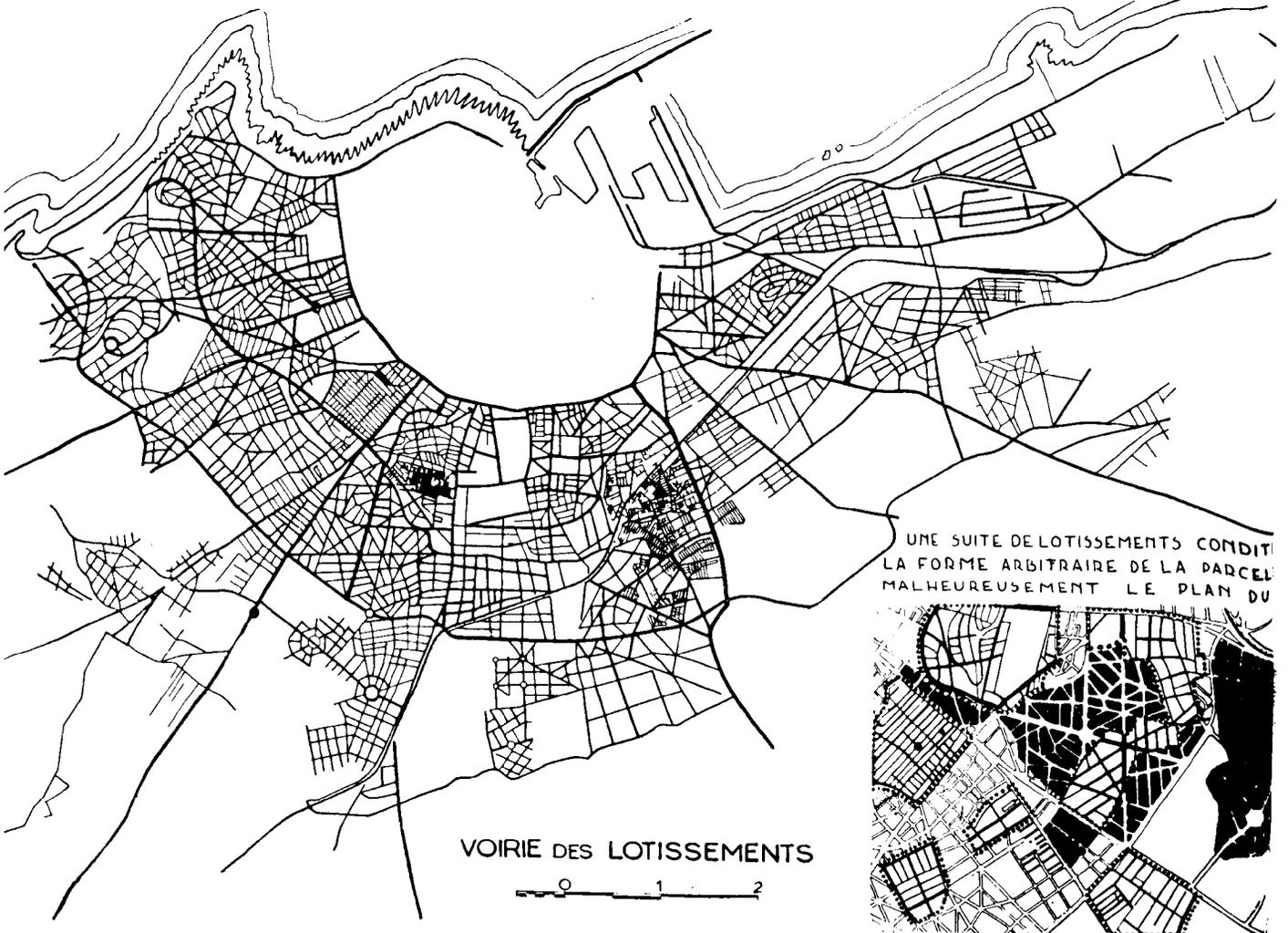
A un mal connu et facile à diagnostiquer devant l'échéance proche de problèmes insolubles, on applique des remèdes. En deux ans, on a vu fleurir 40 feux rouges, des sens uniques, des panneaux de toute sorte. Mais la signification de ces soins n'échappe à personne. Ne retarderait-il pas l'heure des embouteillages à la chaîne ? Ils ont certes un bien-fondé présent et en conséquence, il convient de leur reconnaître un rôle de palliatifs plutôt qu'un remède.

LE "HACHAGE" DES GRANDS COURANTS DE CIRCULATION A CAS



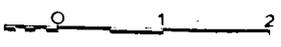
NOIR ZONE D'AD
BLANC COUP DE F

LA TOILE D'ARAIGNEE — CASABLANCA - VOIRIE



UNE SUITE DE LOTISSEMENTS CONDIT
LA FORME ARBITRAIRE DE LA PARCEL
MALHEUREUSEMENT LE PLAN DU

VOIRIE DES LOTISSEMENTS



II. SORTIR DE L'ORNIERE

A) LES SOINS DE PREMIERE URGENCE.

Face à l'aggravation des difficultés de la circulation, aux heures de pointe notamment, il fallait tenter quelque chose, si on ne voulait pas sombrer dans un inextricable désordre. La police urbaine alors dépassée par l'accroissement du flot des véhicules ne pouvaient fournir à la demande de régulation. Quelles solutions adopter : augmenter considérablement le personnel ou mettre à sa disposition des moyens techniques pour en augmenter l'efficacité ? Cette dernière proposition a été retenue de préférence à la première. Des feux alternatifs rouges et verts, des panneaux de signalisation ont alors été apposés partout où il était souhaitable de le faire.

Il convient de louer le remarquable effort que représentent ces différentes mesures. L'étude des diverses solutions proposées a notamment fait l'objet d'une mise au point sur place. Et les autorités responsables sont toujours prêtes à modifier leurs propositions à la lumière des observations.

Il ne nous vient pas à l'idée de décrire ces remèdes mais qu'il nous soit permis d'examiner le bien-fondé et l'efficacité des principaux, loin de nous l'idée d'atteindre tel ou tel à travers cet examen. Seul le souci d'objectivité dirige nos assertions.

a) LES SIGNAUX LUMINEUX

Nous avons vu précédemment que sans l'intervention des feux, le boulevard des Maréchaux, à 12 heures par exemple, devenait un train de voitures infranchissable. La pose de feux, aujourd'hui au nombre de 40, a considérablement augmenté le débit des courants comme elle a considérablement accru la sécurité au carrefour. Ce système de signalisation a d'ailleurs suffisamment fait ses preuves dans les grandes capitales pour que nous n'insistions pas sur son bien fondé.

L'alternance des courants par les feux, s'avère être le meilleur principe de débit circulatoire connu, mais à Casablanca le fait qu'il se superpose à un réseau voyer anarchique diminue d'autant son efficacité. A l'examen, la trame de voirie est trop ténue et l'application systématique du signal lumineux, même en imaginant leur synchronisation sur les grands courants, constituera à brève échéance un hachage de la circulation, préjudiciable au rythme du mouvement. Ainsi, le boulevard Gouraud développe déjà 5 feux sur 800 m, soit un fractionnement en 160 m. Cette étroitesse de maille est mise en évidence notamment dans le fait suivant : une file très longue à l'attente de l'ouverture d'un feu obstrue souvent l'entrée de petites voies adjacentes, le postulant à cette entrée doit attendre l'écoulement de la file et stoppe de ce fait le flot inverse. C'est l'embouteillage.

A dresser une carte futuriste du centre ville où tous les carrefours des grands courants seraient balisés, nous avons cru recréer la voie lactée.

Par ailleurs, les signaux s'appliquent parfaite-

ment bien à un carrefour simple (la croix) mais beaucoup moins facilement à un carrefour multiple en étoile. Il n'est pour s'en convaincre qu'à observer le débit du rond-point Mers-Sultan où 7 voies aboutissent. Et Casablanca compte un nombre considérable de carrefours en étoile qu'il faudra tôt ou tard signaler.

Ainsi les feux rouges ne doivent pas être appliqués en remède à un mauvais fonctionnement. Véritables agents-robots, ils peuvent entrer dans la conception d'un tracé dès l'origine. Dans « lotissement ville » expression des pensées disparates rabou-tées, ils cafouillent et leur marche est à ce point contestable qu'à longueur de journée on leur adjoint un agent de la circulation. A quoi correspond cette demi-mécanisation ? Où est l'économie de personnel ?

b) LE SENS UNIQUE

Pour remédier à l'embouteillage de certaines voies étroites dans Paris, la Préfecture de Police imposait en 1910, la nouvelle règle du « sens unique ». En 1928, 165 voies en étaient dotées. Le succès de l'opération devait encourager les pouvoirs publics à généraliser son application à 698 voies parmi lesquelles on compte des boulevards : Saint-Martin, Saint-Denis, Bonne-Nouvelle, Saint-Germain.

Cette mesure vient d'être appliquée sur une assez grande échelle à Casablanca ; les quartiers Maarif, Mers-Sultan, Nouvelle Médina en furent les premiers bénéficiaires. Et il convient de rendre hommage aux autorités administratives pour leur habileté et leur largesse de vue en la matière.

Déjà les bienfaits du système se font sentir. Dans un avenir très proche, peut-être même à la demande généralisée des usagers conscients de l'acuité du problème circulatoire, l'administration cherchera à l'étendre à un plus grand nombre de voies. Mais le pourra-t-elle ?

Sur ce point, l'argumentation de M. Georges Maurice, directeur de la police municipale parisienne, fait autorité : « Il en résulte une difficulté pour ne pas dire une impossibilité de généraliser le « sens unique », car le système exige, pour se révéler efficace, l'utilisation simultanée de deux voies parallèles aboutissant aux mêmes transversales, offrant des possibilités de débit sensiblement égales... « Mais, redisons-le encore, Paris est une ville mal construite où les voies larges et rectilignes constituent l'exception, et où les innombrables rues étroites et sinueuses courent vers tous les horizons ». Les rues de Casablanca sont certes plus larges et par majorité rectilignes, mais ne courent-elles pas, à l'instar des précédentes, vers des horizons plus divers encore. Nous avons précédemment montré que le tracé étoilé était très en faveur auprès des lotisseurs ; nous nous désolons, sous peu, d'avoir laissé faire cet imbroglio.

Mais cela met en évidence que pas plus les sens uniques que les feux ne sont un remède à un réseau défectueux. C'est un élément de composition de départ. Les Romains qui bâtissaient leurs villes sur un quadrillage, appliquaient le sens unique dès l'origine pour la circulation des chars. Ils en avaient compris



Voitures devant : « Interdiction de stationner ».

voir au pied des disques rouges des files ininterrompues de voitures en stationnement ; ces conducteurs ont choisi de risquer l'amende. Pourquoi ?

Convenons-en, ces interdictions apposées à tous propos, déplacent le problème du stationnement sans le résoudre. Et cela d'autant plus qu'il n'y a pas compensation par une mesure inverse comme celle de créer des parkings. On augmente ainsi le nombre des infortunés automobilistes roulant à 20 km-heure à la recherche de 6 mètres libres de servitude. Par surcroît, l'obtention des réserves confirme chez tous les propriétaires cette notion surannée de la jouissance du trottoir et d'une partie de la chaussée par les riverains en priorité. On élève aussi, en principe, par l'exemple, l'inobservance des réglementations. Pour les faire respecter, l'autorité de police doit déléguer sur place un agent. L'abus donne à cette signalisation la valeur d'un « épouvantail ».

Il convient de donner des places et non de les raréfier. Les problèmes de la circulation sont assez ardues pour ne pas les aggraver par des mesures négatives. Cette réglementation que l'abus discrédite, nous appelons cela « le Pancartisme ».

La vitesse d'accroissement du parc dépasse évidemment tous les pronostics. Les autorités savent ce qu'il en coûterait de vouloir résoudre le problème du stationnement sur le même rythme. Et cependant, les efforts qu'elles tentent sont appréciables : depuis 1951, nous avons vu se créer les parkings du quartier de Sidi-Beliout ; la place Lyautey qui n'était qu'un vaste terre-plein stabilisé, a été revêtue et ouverte au stationnement. Ces deux opérations ont donné à souffler au centre ville pendant deux ans mais déjà, cette dernière place, jugée très étendue au début, ne désemplit pas à longueur de journée. C'est égale-

ment en 1951 que la commission municipale a voté le remplacement intégral des voitures à chevaux par des petits taxis. Cette décision, par son ampleur et la rapidité de son exécution, a provoqué l'admiration de tous. Nous ne citons que ces mesures en exemple mais il en existe qui, pour plus obscures qu'elles peuvent être, n'en sont pas moins louables.

Toutes les opérations précédemment citées ressemblent à des soins de première urgence. Pour opérantes que sont certaines, d'autres s'avèrent négatives par le seul fait des conditions d'application mal remplies. Il ne pouvait pas en être autrement. Car les problèmes de la circulation ne seront pas résolus par des amendements. Il ne suffit pas de les suivre au jour le jour et de parer au plus pressé ; tout au plus pouvons-nous espérer repousser l'échéance des solutions hardies ou bien alors rendre irréalisable leur application.

S'agit-il d'ailleurs de solutions à un problème ou bien tout simplement de reposer convenablement les données de base pour voir qu'il n'y a pas de problème ? Nous craignons d'être taxés de prétention à vouloir donner les vrais remèdes par opposition aux précédents. Nous avons été tentés d'intituler ce précédent chapitre « les palliatifs ». Notre étude est un essai qui peut soulever bien des critiques mais qu'on nous rende justice de l'avoir tenté.

B) LES REMEDES.

Répondre aux besoins de la circulation mécanique dans les villes exige autre chose que la mise en application d'une politique à courte vue. Les difficultés rencontrées sont assez importantes pour remettre en question toutes les données de l'urbanisme pratiqué

jusqu'à présent. Depuis 50 ans, on assiste à la concrétisation d'un urbanisme restrictif de l'ingénieur voyer : tout est axé sur la rue devenue le collecteur de toutes les activités. Hausmann par ses travaux célèbres dans le genre, contribua à faire de la voirie au cordeau la panacée de tous les malaises urbains. Grandes percées, alignement, servitudes architecturales, embellissement des façades symbolisent dans l'esprit du public l'art de l'urbaniste contemporain.

Mais le « tout pour la voie triomphale » devra, qu'on le veuille ou non, faire place au « tout pour l'homme et ses aspirations ». Les fonctions d'une ville ne sont pas faites pour veiller sur le déroulement macabre du ruban noir des chaussées. Certaines se passeraient volontiers de cette vision et des inconvénients qui en découlent pour retrouver des conditions naturelles. Elles ne réclament de la bande de roulement qu'un service de desserte et de relation. Le fait de donner celle-ci en perspective à toutes nos pièces habitables, par exemple ne constitue-t-il pas une anomalie dans le genre « les domestiques au salon » ?

De nos jours, le système circulatoire étouffe dans le couloir de l'immeuble. Ses exigences ne cessent de croître, il ne veut plus se confondre avec toutes les manifestations urbaines : l'habitat, le commerce, les feux, le cheminement. Ce pêle-mêle a le sens de nos cités médiévales mais pas celui de la « Traction ou de la Ford ». Il n'est plus « la rue à tout faire » ; il s'appelle : artère, avenue, radiale ou transversale à grand trafic, autoroute. Il a trouvé sa « voie ».

Devant la démonstration de son importance en raison même du refus de cohabitation reconnu, force nous est de reconnaître en principe premier : **la circulation est une fonction différenciée** : elle ne peut être rendue efficiente que par sa libération.

a) EPIPHENOMENE

La circulation dans son rôle de relation ou de desserte épouse les formes de l'installation urbaine dans leurs moindres détails. Si cette dernière exprime le laisser-aller, le libre jeu des intérêts, l'individualisme outrancié ou bien encore l'incompétence, comment le réseau de voirie peut-il trouver au sein de ce fatras son sens, sa mesure, son équilibre ; cette expression, elle est sculptée en creux dans le volume bâti de cette ville de 40 ans : Casablanca.

A l'intérieur d'un périmètre, la connaissance des groupements humains, de leurs besoins, des processus de développement, devrait pouvoir permettre aux pouvoirs publics de procéder à une répartition des activités. La concentration de celles-ci sur un seul point de la ville, même si cet emplacement en est le centre, n'est pas souhaitable ; elle risque de déséquilibrer la formation de la cité. A cet échelon déjà, sur le seul point de vue de la circulation, il faut décentraliser. Car, la concentration urbaine localisée, implique en corollaire un important trafic. Or ce trafic abondant stipule pour son bon fonctionnement des dégagements au sol parfois supérieurs à la surface intéressée. On tourne alors dans un cercle

vicieux : le sol, denrée inextensible ne peut être à la fois occupé et dégagé. Au surplus, la centralisation provoque la formation d'un tracé rayonnant et on multiplie ainsi les « étoiles », passages obligés, lieux de tous les conflits.

A Casablanca, le contraste d'un noyau central dense opposé à un éparpillement périphérique, est typique. Ce caractère est attaché aux villes fondées sur un système économique libéral. Nous avons eu l'occasion dans une précédente étude de montrer qu'on devait cette dispersion, en grande partie, à la spéculation qui sévit sur les terrains. On s'éloigne du centre pour construire sur un sol support bon marché. Mais la route doit-elle suivre ce refus à la vie citadine ?

Ainsi, un chacun peut constater que les embouteillages se multiplient dans la journée sur un rayon de 2 km autour de la place de France alors que le réseau extérieur n'encaisse pas le cinquième du trafic. Ce même rayon englobe une activité de commerce et de travail considérable, au minimum les sept dixièmes du commercial, des affaires et du loisir. Dans ce complexe, la Nouvelle Médina agit, heureusement, et distrait une partie du mouvement à son avantage.

On ne pouvait échapper à la formation d'un réseau de voirie rayonnant. Aussi, tout le trafic doit passer par quelques étoiles, bien connues pour les encombrements, les cisaillements, les conflits : Rond-Point Denoueix, place des Alliés, place de France, Mers-Sultan, etc... Il faut toute la dextérité du service d'ordre pour tourner la difficulté.

Si les 650.000 habitants d'une ville doivent se rendre dans un seul quartier central pour y trouver réponse à leurs occupations, mieux vaut faire de ce dernier un centre administratif et commercial à l'exclusion de toute autre fonction. Il y aurait cette cité d'affaires, isolée dans un immense parking, sorte de « shopping center » américain. Au delà, commencerait la résidence ; le développement inorganique des quartiers périphériques nous a conduit à un seul noyau affairé hybride avec l'habitat en plus et les parkings en moins.

Seulement, cette solution aussi parfaite soit-elle ne peut que contraindre les citadins à couvrir des kilomètres pour faire leurs affaires alors que nous cherchons à réduire la circulation. **Une réduction du mouvement tient tout entière dans la localisation des emplacements de travail, de commerce et de loisir, près d'unités résidentielles n'excédant pas un certain volume.** Le canevas des relations urbaines suivrait la répartition de ces unités qui possèderaient en propre une sérieuse autonomie. On n'assisterait plus alors au rush sur un seul point comme une mêlée de rugby sur un ballon, mais à un étalement de la circulation sur plusieurs points distants les uns des autres.

Pour ce faire, il faut s'attaquer à la planification en bloc de toutes les manifestations d'une cité. Il faut expliquer, conseiller, orienter les initiatives individuelles, dans l'intérêt collectif, ne pas laisser le hasard agir sous prétexte que cela ressemble à la « liberté ».

b) CIRCULER

La circulation est un problème de « débit ». Faire s'écouler des véhicules à travers une ville, cela, vu à distance, ressemble à l'irrigation d'un corps humain par le système sanguin. Nous pourrions également assimiler cela à un réseau de distribution d'eau. Dans l'un et l'autre cas, la section de la tubulure est proportionnelle au débit. C'est une constatation, a priori. Ce n'est pas l'effet du hasard, c'est une volonté technique pour la perfection du fonctionnement. Si nous comparons la largeur du boulevard de la Gare ou de l'avenue de la République avec une rue de l'Oasis, nous sommes loin du rapport de section : canalisation au départ d'un château d'eau avec celle du lavabo d'un immeuble. Le parallèle peut paraître simpliste, il ne supporte pas d'être poussé trop loin. Mais qu'il nous suffise à mettre l'accent sur une notion essentielle de la circulation : **la hiérarchisation des voies.**

Hiérarchisation ! Cela exclut a priori la tendance de certains urbanistes à élargir systématiquement toutes les rues. Cela nous éloigne aussi de la voie très large à servitude architecturale qui n'a d'autre but que l'esthétique.

D'une façon générale, Casablanca détient deux types de voies : d'une part, la voie à grand trafic insuffisamment large, sans dégagement, encombrée par les immeubles, le commerce, et abondamment entrecoupée par des voies de lotissement ; d'autre part, les voies de desserte trop larges et démunies de parkings.

Notre conception de la voirie urbaine est entièrement à réviser. Elle sent l'indigence et la mesquinerie. Nous empruntons à Le Corbusier cette définition de la hiérarchisation des voies qu'il a intitulé : **la règle des 7 V (3) :**

« Le territoire consacré à l'habitation est irrigué par sept voies : V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7, capables de régler la circulation moderne.

« **La voie 1 (V1).** Elle vient de loin, des provinces et elle va loin, dans d'autres provinces. Elle a traversé les campagnes et elle traverse les villes.

« **La voie 2 (V2) :** c'est une création des ingénieurs de la circulation, un grand collecteur de machines rapides : automobiles, autocars ou camions. En des points utiles, tous les 400 ou 800 mètres environ, des rond-points spécialement imaginés permettant aux véhicules de se brancher sur les voies 3 (V3) qui sont des « voies de sectionnement et de distribution ». La V2 peut être tracée magistralement rectiligne ou agréablement sinueuse selon les circonstances.

« **La voie 3 (V3) :** les V3 ne sont parcourues que par des machines, autos, autocars, camions, motos, etc... ; elles n'ont pas de trottoirs ; il n'y a donc pas de piétons ici et par conséquent pas de

portes qui ouvrent au long de leur parcours. Elles courent à travers des verdure. Seules les « stations-services » y sont installées aux points utiles. Les V3 alimenteront les V4.

« **La voie 4 (V4).** Ici se déroule la vie de famille et celles des personnes ; ici est la rue vivante par excellence, la grande rue, la « grand'rue » des traditions. Souvent la V4 épousera d'authentiques tracés : les anciens « chemins des ânes », ces routes tranquilles, faciles, généralement sinueuses, nées non point du genre humain, mais aboutissement de la simple, touchante et agréable marche des attelages accordée aux nuances mêmes de la topographie. Ces routes couvrent la terre d'un réseau harmonieux ».

Elles ont presque toujours pénétré à l'intérieur des villes. On les appelle : « Main-Street » ou « Broadway » ou « Grand'Rue ». C'est sur leur parcours que sont les services de la vie quotidienne : les nourritures (les marchés, l'épicier, le boucher, le boulanger, etc...), l'entretien (l'électricien, le serrurier, le pharmacien, le dentiste, le cordonnier, l'uni-prix), les distractions (le cinéma, les bibliothèques, les salles de conférence, les cafés, etc...), la sécurité (la police) et ainsi de suite ».

« **Les voies 5 et 6 (V5 et V6).** La V4 alimente la V5 ; celle-ci se dirige vers les maisons ; elle se complète d'une ramification V6 qui, en fin de compte, bute à la porte des maisons que la V5 n'a pas touchées elle-même.

« **La voie 6 (V6).** La V6 devient également la rue intérieure des unités d'habitation de cinquante mètres de haut, de ce que nous avons appelé des communes verticales ; ici les rues intérieures se superposent et desservent les différents niveaux.

« **La voie 7 (V7).** Reste la voie 7 dont la mission est particulièrement reliée aux V6 et V4 ; elle alimente les zones vertes réservées aux lieux et aux locaux consacrés à la culture du corps et de l'esprit, c'est-à-dire, les écoles, les ateliers de jeunesse, les clubs, les terrains de sport, etc...

Telle est l'organisation des 7 voies ».

Casablanca est loin de posséder la série complète. A la rigueur, pouvons-nous y rencontrer la V4 et la V5. Quant aux trois premières qui ouvrent un débouché aux relations rapides, elles font totalement défaut. Nous risquons, cependant, de voir apparaître une V1 qui servirait en même temps de V2. Nous disons « nous risquons » parce qu'il se trouve encore des autorités pour voir la ville coupée en deux par cette voie et vouloir rejeter son passage 6 km plus au Sud en plein bled. Et pourtant, cette V2 réalisée, à l'usage on comprendrait vite que là est l'avenir. De cette leçon il se pourrait qu'on tire, pendant qu'il est encore temps, une Est-Ouest plus centrale cette fois et quelques V2 transversales. Nous avons eu l'occasion de le publier dans une précédente étude : des capitales comme Paris, Londres, New-York, ne cherchent pas ailleurs la solution. Mais le peuvent-elles encore ?

(3) Le Corbusier : *œuvre complète* 46-52, édition Gursberger, Zurich, 1953.

Qu'il nous soit également permis de faire remarquer que des voies à grand trafic ont définitivement exclu l'habitat et toutes les autres fonctions.

Comme nous sommes loin des routes de Médiouna, Mazagan, Bouskoura devenues par manque de prévision des marchés ou des foires. Fini l'hybride ! La rue à tout faire soit ! Mais au quatrième rang.

Les V1, V2, V3 impliquent nécessairement la notion d'écoulement continu du flot des véhicules. Nous n'avons aucune chance d'y parvenir autrement que par le « passage à niveaux différenciés ». Les feux rouges, en partie, peuvent également dans un tel système donner toute la mesure de leur efficacité par la synchronisation.

Là aussi cesse le conflit auto-piéton. L'homme à deux jambes reprend ses droits, il se promène sans hâte, sans harcellement dans les V7 ; il devient un être confiant, rêveur, reposé et toutes ses activités s'en ressentent.

c) LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports publics sont à l'usage du développement d'une ville. A Casablanca, les usagers des autobus se plaignent de la pénurie. Comment pourrait-il en être autrement ? L'éparpillement de l'habitat sur 7.900 ha permet-il d'assurer la rentabilité d'un tel service. Nous ne croyons pas, aussi longtemps que cette dispersion continuera, qu'il puisse y avoir une amélioration. Un tel service est de ce fait menacé de déficit.

Les transports publics forment une ossature à la cité et dans un certain sens, influencent considérablement des quartiers. Ils ne sont rentables que dans le cas d'une répartition judicieuse des densités. Ils ne doivent pas, comme c'est le cas à Casablanca, collecter des isolés éparpillés sur la périphérie à 6 et 8 km, après avoir traversé la fausse campagne des terrains vagues à bâtir, pour les déverser en tas sur la place de France.

Dans le cas d'une installation basée sur l'unité de résidence précédemment citée, de rayonnant qu'il est, le réseau deviendrait une trame quadrillée au service des points d'intérêt répartis. On n'assisterait pas à cette localisation sur la place de France de toutes les lignes ; concentration qui a pour effet majeur d'encombrer à longueur de journée la plaque-clef du trafic urbain.

Par surcroît, l'apparition de densités sociales organiques entraînerait, ipso facto, la rentabilité des transports qui se traduirait par une augmentation du parc et une intensification du débit. Dans les quartiers bien desservis, on verrait s'accroître le nombre des usagers et parmi eux de propriétaires de voitures qui cesseraient de ce fait d'encombrer la ville avec un véhicule. Ce serait rejoindre le souhait des autorités de police : voir diminuer le nombre des voitures particulières en circulation. Nous imaginons même qu'un réseau de transport en commun ainsi conçu pourrait, pour augmenter son débit, adopter plusieurs degrés dans ses lignes : l'omnibus, le semi-direct et le direct.

Mais là encore, les résultats tiennent dans une prise de conscience de l'interdépendance des phénomènes urbains ; le désordre d'un organe entraîne la déformation de tout un milieu biologique. A nous de présider au développement des activités et non de les suivre.

d) LE STATIONNEMENT

Si nous admettons qu'une voiture avale 36.000 km dans son année, à une moyenne horaire de 45 km, elle devra rouler 800 heures pour les effectuer. Sur les 8.760 heures d'une année, ces heures n'en représentent que le dixième à peine. Les neuf dixièmes du temps, le véhicule est en stationnement.

Ce petit calcul met en évidence l'importance de l'arrêt pour un mobile. Devons-nous en déduire que la surface de roulement est beaucoup moins amortie que la surface du stationnement parce que beaucoup moins utilisée ? Alors, comment se fait-il qu'on ait si peu consacré à la question du parking ?

Dans le réseau de voirie, on a tout construit sur un seul modèle : la bande de roulement pure et simple. L'arrêt se fait sur le côté de la bande. A priori, on distingue la contradiction des deux états, il ne s'agit pas d'une solution mais d'un piètre compromis.

Il faut poser en principe : roulement et stationnement sont deux états bien différents.

L'arrêt en bordure de rue est catastrophique pour le débit. Sur une voie de 12 mètres, l'interdire revient à tripler le débit dans les deux sens. En effet, une voiture à l'arrêt immobilise deux files : celle du stationnement, 2 mètres, et les 2 mètres de dégagement pour sa sortie ou son entrée. N'y aurait-il qu'une seule voiture, la file est condamnée. Cette solution est une cause majeure du ralentissement du mouvement.

La résolution des problèmes de la circulation dans Paris est désormais liée à la résolution du stationnement. Les autorités en sont conscientes. **Nous ne craignons pas d'affirmer : à Paris comme à Casablanca, la clef du problème est dans la création de parkings aménagés.** Il convient de trouver la forme de rentabilité qui pousserait les particuliers à s'y intéresser. Il faut faire vite car le centre possède encore des terrains vagues et là est notre chance. Une remodelation du centre pourrait également conduire à transformer des rues entières en parking car là est le besoin ; et puis, l'avenir est aussi aux garages en hauteur. A raison de 14.000 francs le mètre carré de plancher, l'opération peut, aux dires de certains, s'avérer rentable.

Dans l'avenir, moins de rues mais plus de parkings. Il faut que cesse ce compromis du stationnement le long des trottoirs et à ce sujet, le compteur de stationnement est encore une façon de repousser l'échéance sans rien résoudre. « L'Auto-Journal » du 15 septembre 1955 s'élève contre cette mesure en ces termes : « L'accroissement constant

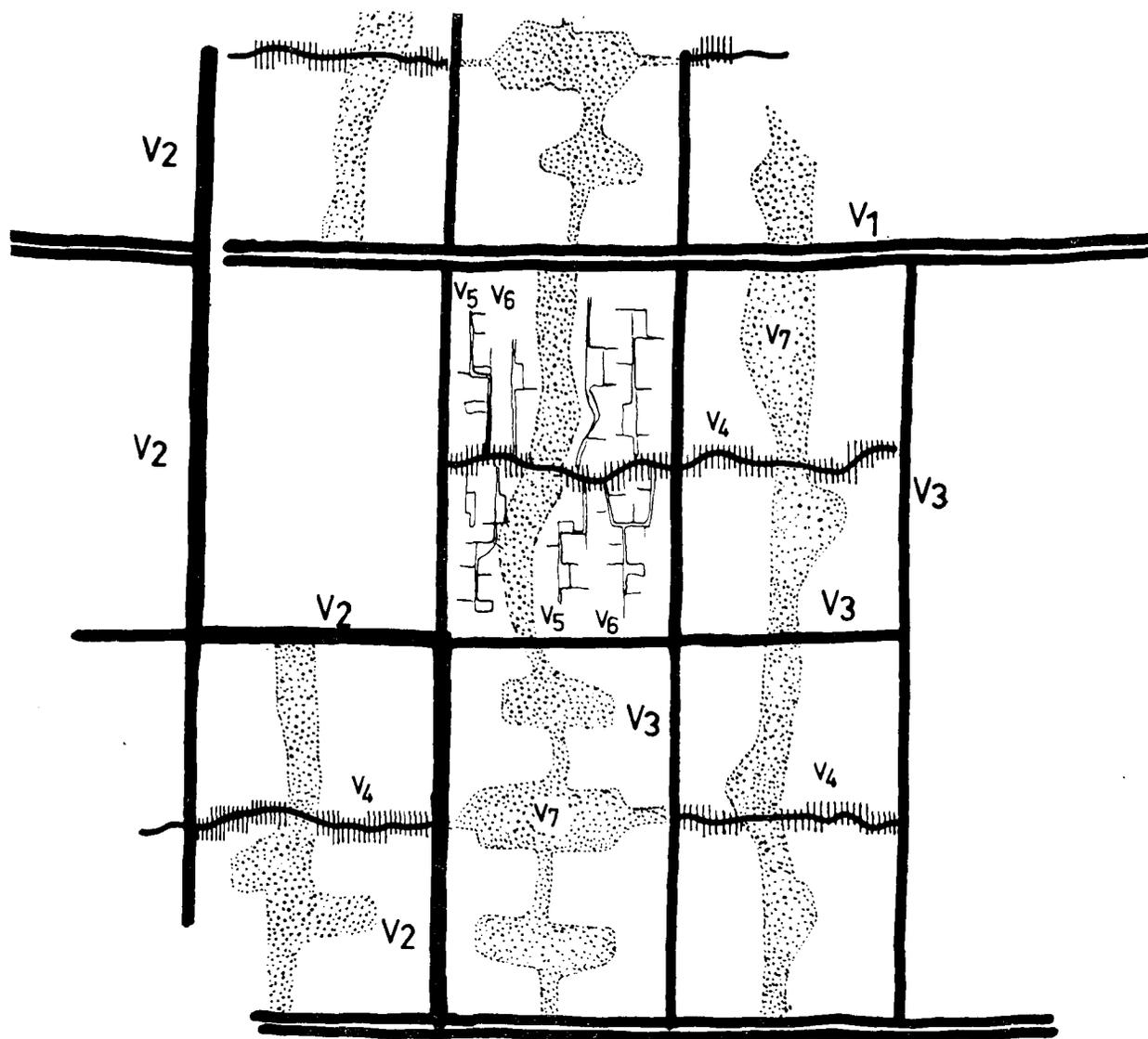


Schéma de l'organisation du système de circulation dans le plan de Chandigarh. Urbaniste, Le Corbusier

0 500 1 km

du parc automobile est, au même titre que celui de la population, un phénomène social qui exige des pouvoirs publics autre chose que la remise en application d'une politique à courte vue. C'est la révision totale des conceptions de l'urbanisme qui est attendue mais cela ne peut avoir d'effet qu'à longue échéance. Prélever un droit sur le stationnement n'est qu'un impôt déguisé et cette question devait rester étrangère aux problèmes financiers !

Mais à dire vrai, le problème du stationnement porte en partie sur le plan psychologique car le parking n'est pas encore entré dans les mœurs. Nous avons observé, dans des lotissements équipés en surfaces de stationnement, qu'à dix mètres près, les usagers choisissaient de garer en bordure des trottoirs. A l'inverse nous avons rencontré des riverains du parc pour s'insurger contre l'idée qu'une voiture autre que la leur pourrait s'arrêter devant chez eux. On nous a cité, en argumentation, la taxe urbaine qui renforce en effet, cette notion d'une priorité sur la rue en façade. Aussi bien des propriétaires, disposés à bâtir d'importants immeubles, ne conçoivent pas qu'ils doivent penser à faire une place aux voitures des locataires. Mais là, il ne semble pas abusif qu'une

réglementation puisse imposer la construction de garages et de parkings au prorata de la densité du volume bâti.

Les pouvoirs publics seuls ne peuvent pas subvenir aux besoins de dégagement. Il ne faudrait pas non plus que ces derniers au fur et à mesure de la contrainte et pour parer au plus pressé, transforment les espaces verts déjà insuffisants, en aire de stationnement.

Ces dernières suggestions montrent à quel point les difficultés de la circulation sont multiples. Les améliorations techniques que nous venons de passer en revue, risquent de ne pas donner leur pleine efficacité, si un développement parallèle de l'éducation du public n'intervient pas. Dans l'état actuel, nous pouvons même attendre de cette information, un apaisement de nos maux.

e) EDUCATION ET CIVISME

C'est en Angleterre que nous avons été frappés par un effort de publicité qui n'avait pas pour but de vendre un produit mais de sauver des vies humaines. La « Royal Society » dénonce à la radio, au cinéma, dans les écoles, par des conférences, des



Moins de rues, plus de « parkings »

(Cliché D. Béraud)

articles, la route meurtrière. Nous avons reçu une lettre dont le timbre était oblitéré : « Automobiliste, attention aux enfants ».

L'information chez nous commence et s'arrête au code de la route. Or, qui connaît le code ? Les conducteurs de véhicules de la moto au poids lourd. Le reste, la majorité en a entendu parler. Croit-on vraiment que parmi les accidents signalés au début de cette étude, la faute revient exclusivement au conducteur ? Nous connaissons un cycliste qui a circulé 10 ans, sans avoir jamais soupçonné ce qu'était la priorité à droite. Il l'a su le jour du constat. Combien de piétons traversent au feu vert, combien au feu rouge ? L'enquête est à faire. Ce n'est pas sans raison que « l'Union Routière de France » vient d'inscrire à son programme l'éducation du piéton. En Suisse, on attribue au piéton la responsabilité de 7 % des accidents de la route, les jeunes comptant pour un tiers parmi les victimes.

Nous n'en sommes pas pour embarrasser le programme des études dans les écoles mais **quelques éléments du code au certificat d'études comme certaines notions de civisme, seraient pour beaucoup dans l'amélioration des relations sociales.** Une faute d'orthographe ne tue pas. Une fausse manœuvre en traversant, oui. Et cette forme d'instruction devrait se prolonger dans la vie quotidienne. Pensons qu'au Maroc, nous avons apporté la route et des voitures à une population qui circulait à dos d'âne. Vulgariser le code par les textes ou l'image, ne serait pas diffi-

cile. L'automobiliste lui-même qui a passé son permis, il y a dix ans, qu'en a-t-il retenu ? Il serait intéressant de prendre au hasard une centaine de conducteurs et de leur poser quelques questions sur la signalisation par exemple.

Le signalement lui-même a ses défauts. Les panneaux de France ont été apposés sur les routes marocaines. Qui a pensé, au passage, à les réviser ? En effet, ces triangles pointés en bas ou en haut, ces ronds rouges barrés blancs ou centre bleu barrés rouge, ressemblent parfois à des conventions pour intellectuels. Il suffirait de mettre une autorité publicitaire sur la question pour que cesse cette gymnastique de l'esprit préjudiciable à la rapidité des réflexes.

Notre indiscipline est quelquefois à l'origine de nos maux circulatoires. On met souvent sur le compte de l'esprit frondeur des hommes et du Français en particulier, les entorses à la réglementation maintes fois constatées. Nous sommes tentés de dire qu'une réglementation est inapplicable si elle n'est pas comprise. On fait la loi, mais on oublie trop souvent de donner les raisons qui la motive. L'esprit du législateur qui le connaît ? La magistrature ! Mais le public... A ce niveau entre en jeu le commentaire radiophonique le rappel cinématographique, l'affiche, le timbre, etc...

Les adjuvants du code de la route sont nombreux. A Casablanca, par exemple, en matière de circulation, nous traversons une période transitoire : il y

a trop et pas assez de voitures en circulation : trop parce que cela est capable de faire un embouteillage ; pas assez parce que le conducteur par le fait des voies assez larges qui lui donnent un sentiment d'aisance, multiplie les gestes inconsidérés. Il faut publier les avertissements de ce genre — « prendre une file et s'y tenir quoi qu'il arrive » — « se porter graduellement et suffisamment à temps dans la file de droite pour tourner à droite, de gauche pour tourner à gauche » — « rouler à une allure constante et à bonne moyenne » (les voitures américaines excellent dans ce film au ralenti). « Quand la voie est libre, forcer plutôt l'allure pour dégager » (la Préfecture de Paris a aboli la notion de vitesse limite maximum, elle s'insurge désormais contre les lampions).

Comme il va de toutes les relations sociales, le civisme peut améliorer les problèmes de la circulation. Pourquoi la courtoisie quitte-t-elle M. Dupont dès qu'il a un volant dans les mains ? Les injures que peuvent se lancer au pare-brise deux automobilistes en litige sont indescriptibles.

La voiture, au début de sa création, était une conquête, il faut en convenir ; mais peu à peu, la modestie aidant, elle prend rang d'outil, de moyen. On avait vu en elle la supériorité du porte à porte.

Cette prérogative subsiste mais elle nécessite de sérieux amendements. De même qu'elle ne permet pas de monter à l'étage, il faudrait bien admettre qu'elle ne doit pas obligatoirement finir au seuil de la maison. Quelques mètres à couvrir à pied, surtout quand on peut se ranger dans un parking, n'est pas déchoir. Nous savons tout le mal qui nous en coûte de faire adopter aux usagers les garages communs. Si certains pouvaient rentrer la voiture au salon, ils le feraient. Les notions élémentaires de n'utiliser sa voiture qu'à bon escient, de s'écarter du centre aux heures d'encombrement, de gagner le parking le plus proche de préférence au trottoir en façade, simplifieraient sérieusement le trafic.

Nous sommes pour l'éducation du public, pour l'enseignement d'un civisme social. Après quoi, comme par enchantement, le gendarme sortira du P.V. pour venir en aide aux usagers.

f) UNE TROISIEME DIMENSION

Les découvertes techniques incessantes pourraient très bien nous ouvrir la voie d'une circulation toute différente de celle que nous connaissons. Jusqu'à présent, le sol est le support du trafic. On manque de sol pour qu'il nous soit venu à l'idée de rouler ou de parquer en souterrain ou en aérien. On peut



Stockholm : Important nœud routier au cœur même de la ville (reproduction de carte postale)

évidemment envisager le dégagement du sol par la construction généralisée des immeubles sur pilotis. Ce serait un remède et nous le souhaitons. Mais quand nous parlons d'évolution, nous pensons à un usage beaucoup plus grand de la troisième dimension par des machines volantes, cette fois.

Cela n'est pas nouveau ! Le trafic aérien existe, certes, mais à l'échelon ville. Et cependant l'hélicoptère semble ouvrir une ère nouvelle. En Belgique, depuis quelques années déjà, le transport du courrier se fait ainsi. Cela représente quelques camionnettes postales enlevées au roulement. D'autres applications sont à trouver. Le domaine de la science tient en réserve de quoi nous étonner, et peut aussi donner nouvelles matières à complication.

CONCLUSIONS GENERALES

La voiture à « cent à l'heure » est sortie du domaine de la compétition. Elle est dans la rue aussi empêtrée qu'un albatros tombé sur le pont d'un bateau. Tout un passé envieux lui colle des bâtons dans les roues.

Nous faisons figure d'apprentis sorciers victimes de la magie du moteur. Il nous faut admettre qu'une technique en appelle une autre pour la contenir : le réacteur a sa piste de 3.000 mètres, l'automobile attend la voie à sa mesure.

La contradiction est au départ de nos principes même. Qui dit technique dit spécialiste, or le monde est plein de spécialistes du détail et l'ordonnance du tout est parfois laissée à l'incompétence d'un

non-technicien. C'est le cas pour la ville : il y a l'architecte, l'ingénieur, mais l'ensemble, — les maisons entre elles, les routes entre elles — est laissé à la fantaisie d'un « lotisseur » qui engage la ville pour des siècles peut-être.

Ce n'est évidemment pas à cette dernière personne qu'il faut demander de renouveler les formes du passé. Elle vend du terrain, c'est son but. Mais que ceux qui ont la charge de la chose publique admettent au moins que les nouvelles formes justifient une transformation des institutions. Pas d'additif, pas d'amendement, faisons en sorte que tout soit remis au creuset et ressorte neuf.

Les dépenses pour redresser nos villes seraient colossales. Les villes anciennes y pourvoient-elles jamais ?... A Casablanca, sauver le centre compromis nécessiterait un effort considérable, mais là n'est pas toute la ville : il y a encore des terrains vierges, un drap neuf qu'il ne faut pas laisser découper en petits morceaux pour la vente au détail. Cette étude atteindrait son but si elle parvenait à convaincre les pouvoirs publics d'adopter une autre formule pour tout ce qui va se construire, pour les kilomètres de voirie à revêtir, pour les terrains vides du centre de la ville qu'il serait souhaitable de consacrer au parking.

Economie ! Nous attendions ce mot. Ce n'est pas en réaliser que de rabouter des éléments disparates. Seuls l'ordre et les bonnes relations entre les éléments urbains peuvent être générateurs d'économie.

En bref, toutes les fonctions urbaines forment un ensemble ; elles ne sont ni à confondre ni à dissocier les unes des autres. La mesure de dépendance se trouve dans l'urbanisme compris cette fois comme un ordonnateur social, une harmonie.