



Deux vides urbains à Casablanca

Raphaël Fossorier

► To cite this version:

Raphaël Fossorier. Deux vides urbains à Casablanca. Architecture, aménagement de l'espace. 2017.
dumas-01812597

HAL Id: dumas-01812597

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01812597>

Submitted on 11 Jun 2018

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.

Copyright

Deux vides urbains à Casablanca

Quelle est la nature des vides urbains? Quels sont leurs usages ? Quel est leur rôle à l'échelle de la ville et quelle est leur perception?



Remerciements

Je tiens, dans un premier temps, à remercier tous les encadrants du Séminaire Images de Ville qui m'ont suivi au cours de cette année et qui m'ont soutenu dans ma recherche.

J'adresse en particulier mes remerciements à Clara Sandrini qui a accepté d'être ma lectrice

A Carl Hurtin, mon relecteur.

A Yahia Benzakour pour son chaleureux accueil à Casablanca.

Merci enfin à tous les marocains qui, par leurs échanges, auront nourri cette recherche.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Introduction

La genèse d'une réflexion

1. Introduction

Les vides urbains, ces espaces dessaisis de leur usage originel et parfois même de leur bâti, constitueront l'objet de cette étude. Ce choix s'explique principalement par une fascination personnelle pour la poétique inhérente à nombre de délaissés. Mais c'est aussi le potentiel de transformation éphémère de ce type de lieu, constaté lors de diverses expériences, qui m'y a conduit. Les vides urbains éveillent, depuis longtemps déjà, ma curiosité et cette étude, je l'espère, me permettra de l'assouvir tout en partageant cet intérêt.

La ville contemporaine est en crise : toutes ses anciennes structures fonctionnelles se délitent alors que les nouvelles n'ont pas encore vu le jour. Dans cet interstice temporel prolifèrent des espaces à l'avenir incertain : les délaissés. Leur durée de vie est inconnue, ils se trouvent dans des phases de transition. Le statut de ces espaces dérange, exclus de la machine urbaine parce qu'inefficaces, ils semblent retourner lentement à leur état primitif sauvage. Si nous les dénommons vides, c'est que nous sommes bercés par une vision utilitaire de l'espace, ne considérant que leur indétermination fonctionnelle. Mais pourtant lorsque nous les observons nous constatons que leur vacuité est irréaliste : ils sont pleins de gens, d'objet, de signes, de sens. L'intérêt croissant porté à ces lieux s'illustre par le développement d'un nouvel urbanisme les intégrant : un urbanisme informel. Mais avant de s'intéresser à ce qu'ils peuvent devenir convient-il de s'interroger pleinement sur ce qu'ils sont.

L'objet de ce mémoire est la quête de l'essence des délaissés, une tentative de les caractériser par le biais d'une étude de deux de ces espaces à Casablanca. Particulièrement propice à ce travail, la ville accueille nombre d'espaces délaissés au sein de son tissu. Cette enquête s'appuie sur une base théorique formée de trois notions imposées par le thème : appropriation, perception et vide urbain, qui sont explorées en préliminaires. S'en suit une analyse urbaine de la métropole Marocaine, puis une autre recentrée sur la zone de travail, servant à cerner le contexte de l'intervention. Enfin arrive la partie majeure consacrée au travail de recherche, débutée par un rapport des observations in-situ puis continuée par une analyse de ces observations.



Fig. 1 : 10 images

2. Dix images

En chemin vers la problématisation du sujet, dix images furent choisies de manière intuitive. Elles serviront plus tard à mettre en place la problématique de cette recherche sous la forme d'un collage.

La première des thématiques que j'ai choisie est « La ville et l'absurde ». Dans cette partie j'ai choisi de regrouper deux images illustrant une conception défailante de la ville. Une troisième image, simple expression de l'absurdité, vient compléter la série en illustrant mon interprétation de ces images de la ville. La première photo de cette thématique présente le décor du film Metropolis. Elle montre une vision, imaginée dans les années 30, de la ville du futur : une ville extrêmement dense, fortement verticale et monumentale. Conséquence à cela, l'échelle humaine semble avoir disparu. De fait, cette ville a l'air d'avoir perdu son essence et me paraît donc absurde.

L'autre photo que j'ai classée dans cette catégorie montre la destruction d'un bâtiment par explosion. Mais ce n'est pas le seul élément présent sur cette image, on peut aussi y voir deux barres d'immeubles qui, elles, restent en place. Ce contraste de la destruction dynamique avec l'immobilité des bâtiments attenants évoque pour moi l'absurdité de notre propension à l'utilisation éphémère des objets. Plutôt que de transformer et adapter notre patrimoine bâti, nous préférons le reconstruire de manière cyclique.

La troisième image de la catégorie est une image tirée du film Brazil qui provoque chez moi l'incompréhension. N'ayant pas vu le film, je ne peux appréhender la cohérence de cette image composée d'un masque joufflu de bébé, d'un personnage au second plan assis sur ce qui semble être une table d'opération et le décor fantastique.

Dans une deuxième catégorie, j'ai décidé de ranger des images présentant des « Ambiances construites » appréciables à mon goût. Il s'agit de lieux ou de représentation de lieux illustrant différentes qualités conférant à un endroit une atmosphère séduisante.

L'une des photos est celle d'un marché, couvert par des tentures multicolores. Elle montre la magie qui naît de la transformation éphémère d'un lieu, et exprime selon moi la facilité et la rapidité avec laquelle nous pouvons transformer un espace.

Une autre de ces images présente un exemple habituel de l'évolution d'un lieu laissé à l'abandon. Dans ce cas, l'homme et la nature se réapproprient le lieu, l'un par le biais du graffiti, l'autre par sa prolifération. Ainsi, le lieu abandonné se métamorphose et semble toujours avoir du sens par l'ambiance qu'il crée.

Une photo de cette série propose une ambiance un peu similaire à celle précédemment décrite. Au premier plan, une allée de garages en tôle rouillée est comme cernée par la végétation qui s'insère entre les boxs. En arrière-plan, nous pouvons voir le voile impénétrable d'une succession de façades. L'alliance entre la matérialité des garages, le sol et la végétation crée un univers merveilleux dans un lieu qui semble se soustraire à la ville.

Dans cette thématique, j'ai choisi de placer la toile d'Edward Hopper, « Office in a small city ». Au premier plan, il est possible de voir une pièce d'angle qui confère à l'employé un bel espace baigné de lumière. La ville qui se détache en arrière-plan sur fond bleu semble respirer et inviter à la rêverie.

La dernière thématique développe le thème de l'« Appropriation ». J'ai regroupé ici des images qui mettent en scène des éléments, tous différents, qui ont été sujet d'une appropriation tant par la nature que par l'homme.

Dans l'eau croupie contenue dans une baignoire, semblant abandonnée en extérieur, s'est développé jusqu'à fleurissement un nénuphar. Cette image présente pour moi l'omniprésence de la beauté végétale, qui parvient ici à s'exprimer de manière incongrue dans un environnement quelconque.

Une image de cette série montre un des nombreux boîtiers électriques qui s'affichent dans nos rues. La particularité de celui-ci est qu'il a été totalement peint par un artiste, transformant un objet urbain généralement laid en œuvre d'art, exposé à tous.

La dernière image de cette thématique est une œuvre d'art présentant la superposition d'une composition colorée sur la photo d'une grande pièce. La beauté simple et rigoureuse de l'espace présenté est sublimée par l'appropriation de l'artiste et révèle une nouvelle potentialité du lieu.



Fig. 2 : L'image de la problématique

3. Formulation de la problématique par l'image

M'intéressant aux vides urbains, il s'imposait à moi lors de la conception de l'image de la problématique de faire apparaître l'espace construit de la ville. Pour cela j'ai volontairement choisi une image de ville très dense et verticale, tirée du film Métropolis, afin que le contraste entre vide et plein soit plus fort. Au centre de cette image de la ville, volontairement mis en symétrie, se détache un bâtiment en cours de démolition, qui déjà fait apparaître le vide que sa destruction va produire. Au pied de ce bâtiment figure un tag, faisant la séparation entre ce vide en création et la rue. Sa présence témoigne de la simultanéité entre l'apparition de ces vides et leur appropriation. De plus, j'ai choisi de déformer ce tag et de l'étendre sur la surface de la rue afin d'évoquer l'incidence et la perception de ce type d'espace à l'échelle de la rue.

J'ai par la suite tenté de reposer cette question de la perception et de l'impact des friches urbaines, cette fois à l'échelle de la ville, en utilisant un contraste entre le noir et blanc et la couleur. En fond j'ai utilisé un tableau de George Seurat (Seascape) que j'ai découpé de sorte que seules certaines parties soient en couleur. Le bâtiment en cours de démolition se détache sur une partie du fond en couleur afin qu'apparaisse le lien que j'ai voulu mettre en place entre couleur et vides. Ce choix était pour moi une manière de signifier que ces espaces qui pourraient sembler délaissés, inactifs, ne le sont en réalité pas. Si la bande de couleur s'étend sur toute la hauteur de l'image, au-dessus des toits de tous ces grands bâtiments, c'est finalement pour indiquer que ces vides urbains ont un impact à l'échelle de la ville et la construisent. J'ai ensuite reproduit ce système de colorisation du fond de part et d'autre du vide central en faisant disparaître certains bâtiments dont l'absence peut être identifiée par la symétrie de l'image.

A gauche de l'image apparaît un observateur, tiré du tableau « Office in a small city » d'Edward Hopper. Ce spectateur est le témoin de toute la scène précédemment décrite. On pourra comprendre qu'il se prend à rêver de l'évolution de ce vide naissant (identifiable par le tag) en y projetant des usages.

En résumé, j'ai tenté d'évoquer par le biais de cette image la genèse des vides urbains, leurs usages et leur impact sur la ville, ce qui correspond à mon questionnement sur le sujet. Ce dernier pourrait être synthétisé par les questions suivantes :

Quelle est la nature des vides urbains ? Quels sont leurs usages ? Quel est leur rôle à l'échelle de la ville et quelle est leur perception ?

Mon questionnement sur le sujet part d'un constat : la présence d'un grand nombre d'espaces délaissés en milieu urbain. Par délaissés je veux parler d'espaces vides, que ce soit en terme de bâti ou d'usages. Cette présence de vides me paraît contradictoire dans la logique de densification qui accompagne aujourd'hui le développement de nos villes. De plus j'ai été confronté récemment à des réutilisations de ce type d'endroit de manière temporaire que j'ai trouvé valorisantes à la fois pour le lieu et pour son contexte. Ainsi mon premier questionnement sur les vides urbains portait sur leur utilisation temporaire. Puis cette vision qui était très focalisée sur un type d'usage spécifique s'est finalement élargie aux autres usages que pouvaient recueillir les espaces délaissés, qui peut être sont moins visibles. Une autre question est apparue en parallèle de cela, celle de la création de ces lieux car elle me paraît désormais indispensable à leur appréhension et donc préalable à toute recherche sur le sujet. Enfin en interrogeant les usages, j'en suis venu à me demander ce que cela impliquait sur la perception de ces lieux et leur rôle dans la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Chapitre I

Etat de l'art

1. Vide urbain

1.1. Vide urbain et espace délaissé

Un vide urbain est un espace qui se caractérise par « une sous-utilisation et un délaissement patents »¹, un lieu qui n'a plus de fonction économique ou sociale reconnu. C'est un « rebut provisoire de l'aménagement urbain »².

Cette définition sous-entend une extrême diversité des réalités recouvrant ces termes, et il convient désormais de définir plus précisément l'objet de cette étude par un critère d'échelle spatiale. Au regard de cette échelle, on définira deux catégories de vides urbains : les friches et les délaissés. Le terme de friche désignera plutôt un terrain de dimension conséquente, pouvant aller jusqu'à l'échelle d'un quartier d'une ville. Le délaissé quant à lui sera d'une échelle bien plus réduite et pourra se résumer à « un morceau «d'espace extérieur» à qui personne n'a su donner ni fonction, ni usage, ni sens »³. Et ce sont bien ces derniers qui seront au cœur de cette recherche.

La caractéristique spatiale d'un vide urbain n'est pas la seule notion nécessaire à sa définition. L'échelle de temps est elle aussi cruciale puisque cet espace peut être considéré comme une transition, entre un emploi passé et un futur. Ces critères d'échelle (spatiale et temporelle) sont alors à croiser avec des considérations de localisation et de contexte urbain qui en conditionneront les enjeux.

Le vide urbain est une typologie complexe, dans l'absolu difficilement catégorisable. Cependant on peut recenser, de manière non exhaustive, sans regard du type de propriété ni du statut juridique des sols :

- Les friches économiques, surtout d'origine industrielle: zones minières et sidérurgiques, chantiers navals, usines à gaz, etc. ;
- Les installations obsolètes : bases militaires, docks, gares de marchandises ;
- Les sites en déshérence : abords d'infrastructures (routes, aéroports, voies ferrées) dont les nuisances ou l'aspect général compromettent l'utilisation ;
- Les opérations d'aménagement en difficulté ;
- Les franges des grands ensembles, zones commerciales et lotissements pavillonnaires aux limites floues.

1.2. Un espace en creux

Les délaissés font partie de l'espace en creux urbain qui, en opposition au plein de l'espace construit, « forment le négatif de la ville bâtie »⁴. Cet espace creux urbain est de fait l'espace du corps, un « espace physique à trois dimensions au sein duquel nous nous déplaçons »⁵. Il est un espace à la fois artificiel, puisque façonné par les projets de l'homme, et anthropologique. Cette définition du vide urbain comme espace en creux est importante dans le sens où elle induit le corps, qui sera l'outil de la perception.

1.3. Le reflet des mutations de la ville

Les vides urbains cristallisent dans leur formation les mutations et bouleversements de la ville contemporaine, bien que le phénomène des délaissés ne soit pas spécifique de l'époque actuelle. Il semble exister depuis longtemps des périodes de transition pendant lesquelles des territoires ou des édifices sont laissés à l'abandon avant d'être transformés ou réaffectés. Ces transformations, permettant au tissu urbain d'évoluer pour s'adapter au contexte économique et social, se faisaient historiquement sur une temporalité assez courte et n'engendraient pas d'accumulation d'espaces délaissés. Cependant notre

¹ L'Atelier, «*La Forêt des délaissés*», in *Nature & Paysage - Les rencontres*, 2009, n°1, p. 50

² Perla Serfaty-Garzon, «*La ville et ses restes*», in *L'aménagement urbain - promesses et défis*, Institut Québécois de la recherche et de la culture, 1991, p. 22

³ Jean Nika, «*Friches, jachères et autres délaissés*», in *Nature & Paysage - Les rencontres*, 2009, n°1, p. 17

⁴ Stalker, *Stalker : à travers les territoires actuels : Rome 5, 6, 7, 8, octobre 1995*, Paris, Jean-Michel Place, 2000, p.3

⁵ Claude Thiberge, *La ville en creux*, Paris, Ed. Du Linteau, 2002, p. 8

époque contemporaine se singularise par l'ampleur du phénomène : ces territoires ne parviennent plus à être résorbés par le développement urbain et de fait s'accumulent. Il convient donc de s'intéresser à ces mutations de la ville dont les délaissés se font le reflet, et tout spécialement aux trois plus importantes.

Le premier des facteurs à l'origine de la formation de vides urbains est la mutation et les innovations technologiques, notamment dans les secteurs de l'énergie, du transport et du secteur productif. Ces secteurs sont devenus de grands consommateurs d'espace, nécessaire à leurs installations. Le secteur des transports, avec les installations routières et ferroviaires, a rendu impossible l'urbanisation de territoires du fait des nuisances et coupures qu'il induit. Dans le cas du secteur productif, ce sont de grands pans de territoires qui peuvent se retrouver vacants, lors d'une cessation d'activité ou d'une délocalisation.

La mutation économique post-industrielle est une autre raison de la formation de vides urbains. Les logiques de localisation et délocalisation d'activités dans un contexte d'une nouvelle répartition mondiale du travail ont entraîné la vacance d'un certain nombre de terrains.

Le mode d'urbanisation extensif développé par les modernes est une autre raison de la création des vides urbains. En favorisant l'étalement périphérique, le recyclage des espaces vacants n'a su être pris en compte dans le développement et leur accumulation s'est accélérée. De plus avec la mise en place du zonage systématique des fonctions, sont apparus des espaces intermédiaires sans usages ou des espaces à usage unique difficilement reconvertis.

Les mutations de la ville contemporaine précédemment citées ne sont cependant pas les seules causes de la formation et l'accumulation de vides urbains et n'ont pas valeur universelle. A ces trois raisons principales nous pourrions ajouter les récentes crises immobilières qui ont bousculé la rentabilité des terrains, ou encore le désengagement des Etats. Nous verrons plus tard que d'autres facteurs encore existent, plutôt en lien avec un contexte local.

2. Perception du lieu

La notion de perception prend une valeur toute particulière lorsqu'il s'agit d'appréhender un espace délaissé dans le sens où il n'est plus l'expression de la seule conception de l'homme. On s'attachera dans cette partie à appréhender les mécanismes de perception mais aussi à un de ses moyens facilitateurs, le déplacement du corps dans l'espace, la promenade.

2.1. Le lieu

Le lieu sera défini ici non pas comme un espace abstrait et objectif mais bien plutôt comme un lieu d'exposition qui imprègne l'homme. Jean-Paul Thibaud définit dans cette vision du lieu, deux types de grandeurs : la « grandeur extensive » et la « grandeur intensive »⁶. Il définit la grandeur extensive comme ce qui est « de l'ordre du nombre et de la sommation »⁷. Ce sont les éléments physiques d'un lieu qu'il est possible de dénombrer et dont l'addition forme une unité. La grandeur intensive est quant à elle « de l'ordre du degré et du différentiel »⁸. Il s'agit là des qualités sensibles du lieu telles la luminosité, la chaleur ou la rugosité qui sont amenées à varier. Selon cette vision, le lieu relève d'une « réalité d'ordre rythmique et énergétique »⁹.

Cette conception intensive du lieu fait prévaloir l'expérience sensori-motrice et impliquera une importance toute particulière du déplacement du corps dans l'expérience d'un lieu.

2.2. La perception

La perception se définit pour Leslie Ware comme une « opération psychique complexe par laquelle l'esprit, en organisant les données sensorielles qui lui adviennent, se forme une représentation des objets extérieurs et prend connaissance du réel »¹⁰. Dans l'expérience immédiate d'un lieu, l'ensemble de nos sens est mobilisé et ils se combinent pour nous permettre d'en créer une représentation mentale subjective. Cependant il semblerait qu'un sens tende à dominer les autres dans les sociétés occidentales : la vue. Dans une société caractérisée par la suprématie de l'image, l'hégémonie de la vue « amoindrit nos capacités de compassion, d'empathie et de participation au monde »¹¹.

En complément des cinq sens, le mouvement du corps s'affirme comme une composante essentielle dans l'expérience d'un lieu puisque « l'être dans le monde se manifeste par des gestes »¹². C'est par le mouvement que le corps habite l'espace et ce mouvement va anticiper les actions permettant de percevoir. Pour Alain Berthoz, « le mouvement est l'expression de l'acte »¹³, faisant du déplacement un processus générateur de mécanismes attentionnels permettant d'appréhender les espaces.

S'approprier un espace en le rendant intérieur est chez l'homme une réalité existentielle. Cette appropriation passe par la mise en forme des espaces, qui consiste à « organiser leur hiérarchies, leurs articulations, leurs transitions et leurs ruptures »¹⁴. Lorsque nous faisons l'expérience des espaces, nous établissons des rapports entre eux, nous appréhendons les différences d'échelle, de proportions, de rythmes, tout cela « confrontés à l'étalon que constitue notre propre corps »¹⁵.

⁶ Jean-Paul Thibaud, « *L'horizon des ambiances urbaines* », in Communications, De Gruyter, 2002, p. 186

⁷ Ibid.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Leslie Ware, « *Chair et enveloppe, une étoffe spatiale* », in Perception/Architecture/Urbain, Gollion, Infolio, 2014, p. 43

¹¹ Xavier Bonnaud, « *L'actualité sensorielle et perceptive de l'architecture contemporaine* », in Perception/Architecture/Urbain, Gollion, Infolio, 2014, p. 127

¹² Vilem Flusser, *Les Gestes*, Montreuil, Hors commerce, 2004, p. 185

¹³ Chris Younès et Xavier Bonnaud, « *Neurophysiologie et architecture : entretien avec Alain Berthoz* », in Perception/Architecture/Urbain, Gollion, Infolio, 2014, p. 94

¹⁴ Claude Thiberge, *La ville en creux*, op. cit., p. 210

¹⁵ Ibid.

La perception d'un lieu ne pourrait être définie complètement sans l'intervention de la mémoire de l'individu. Les expériences spatiales passées influent sur la perception de l'individu, modelant l'image mentale qu'il va produire, et sur ses sensations.

2.3. Ville et perception

Pour tenter de saisir ce qui constitue la perception urbaine, il convient de s'intéresser à la manière dont la ville pénètre l'homme, sa représentation mentale qu'est l'image. L'image, ou bien plutôt les images, constituent une synthèse incomplète de cet ensemble complexe qu'est la ville. Si l'image peut être qualifiée de subjective, il faut, pour caractériser la ville, user d'images communes à un grand nombre de ses usagers : des images collectives. Elles permettront de faire apparaître deux composantes indispensables à l'appréhension de la ville que sont la forme et la temporalité.

La composante formelle est essentielle dans la définition de la ville à travers l'image, dans le sens où elle conditionne la perception. Kevin Lynch a mis en avant cette importance de la forme au travers d'entretiens avec des usagers de la ville. Cette dernière s'illustre comme un emboîtement d'espaces, et « l'espace, c'est ce qui arrête le regard, ce sur quoi la vue butte [...] : l'espace, c'est quand ça fait un angle, quand ça s'arrête... »¹⁶. Aussi ces espaces nécessitent-ils d'être définis pour pouvoir être identifiés, et c'est bien là qu'intervient la forme. Par des caractéristiques formelles communes, les composantes physiques de la ville apparaissent et peuvent être reconnues par les utilisateurs.

Un autre aspect essentiel dans l'appréhension d'une ville réside en la temporalité. Il ne s'agit pas ici de la temporalité qui règle les mécanismes urbains, mais de la temporalité comme constituant de l'expérience de l'être urbain. Le facteur temps va influencer à deux échelles dans le rapport de l'homme à la ville d'après Kevin Lynch. C'est tout d'abord dans la perception de l'environnement urbain que la temporalité va s'exprimer puisque la perception d'un usager de la ville va se voir modifiée suivant l'heure ou la saison. L'autre intervention de la temporalité dans le vécu de la ville est liée à un attachement à l'histoire ou au passé. On observe que ce rapport au temps conditionne l'identité des espaces.

¹⁶ Georges Perec, *Espèces d'espaces*, Paris, Galilée, 1974, p. 98

3. Appropriation

L'appropriation est une notion importante à aborder pour cette étude afin de pouvoir définir à la fois les usages et l'expérience des vides urbains.

« La notion d'appropriation véhicule deux idées dominantes. D'une part, celle d'adaptation de quelque chose à un usage défini ou à une destination précise; d'autre part, celle, qui découle de la première, d'action visant à rendre propre quelque chose »¹⁷. La notion d'adaptation traduit la recherche d'une adéquation entre une chose et l'usage à laquelle on la destine. Le sujet de l'appropriation nécessite d'être un potentiel support à l'intervention humaine et de pouvoir être possédé. La propriété est accessible ici par l'action de l'homme qui lui permet de se rendre propre un objet, de le faire sien. « La propriété est ici d'ordre moral, psychologique et affectif »¹⁸, elle ne dépend donc pas du cadre juridique mais peut cependant s'y rattacher.

L'appropriation, si elle traduit l'action de se rendre propre quelque chose, fait de l'objet adapté un support de l'expression de soi. Elle correspond ainsi à une spatialisation de valeurs, les objets de l'appropriation apparaissant alors comme des « références utilisées par un et/ou des acteurs (...) pour se définir en se distinguant des autres acteurs »¹⁹. L'appropriation apparaît alors comme un processus de distinction et une quête de reconnaissance sociale et participe aussi dans le processus de construction identitaire de l'individu.

Les actions d'appropriation à l'initiative des habitants sont souvent issues de l'interprétation que font ces derniers de l'espace qui les entoure. Elles se font le reflet des carences ou de l'inadaptation des espaces qu'ils habitent quotidiennement. C'est pour trouver une adéquation entre leurs besoins et les espaces de l'habiter que la population transgresse la limite de son logement et s'approprient certains espaces. C'est ainsi que Francine Dansereau affirme que les espaces de l'habiter vont au-delà du logement : « L'habiter ne se réduit pas au niveau de l'unité d'habitation, au logement occupé par le ménage. Il importe de tenir compte des différentes échelles d'espaces dans lesquels s'expriment les pratiques et les modèles d'habiter »²⁰.

¹⁷ Perla Serfaty-Garzon, « *L'Appropriation* », in Dictionnaire critique de l'habitat et du logement, Paris, Editions Armand Colin, 2003, p. 27

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Francine Dansereau, « *Les pratiques d'habiter. Une clé pour la compréhension des dynamiques de changement socio-culturel* », in Les mondes urbains : le parcours engagé de Françoise Navez-Bouchanine, Paris : Karthala, 2013, p.38.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Chapitre II

Casablanca et terrain d'étude

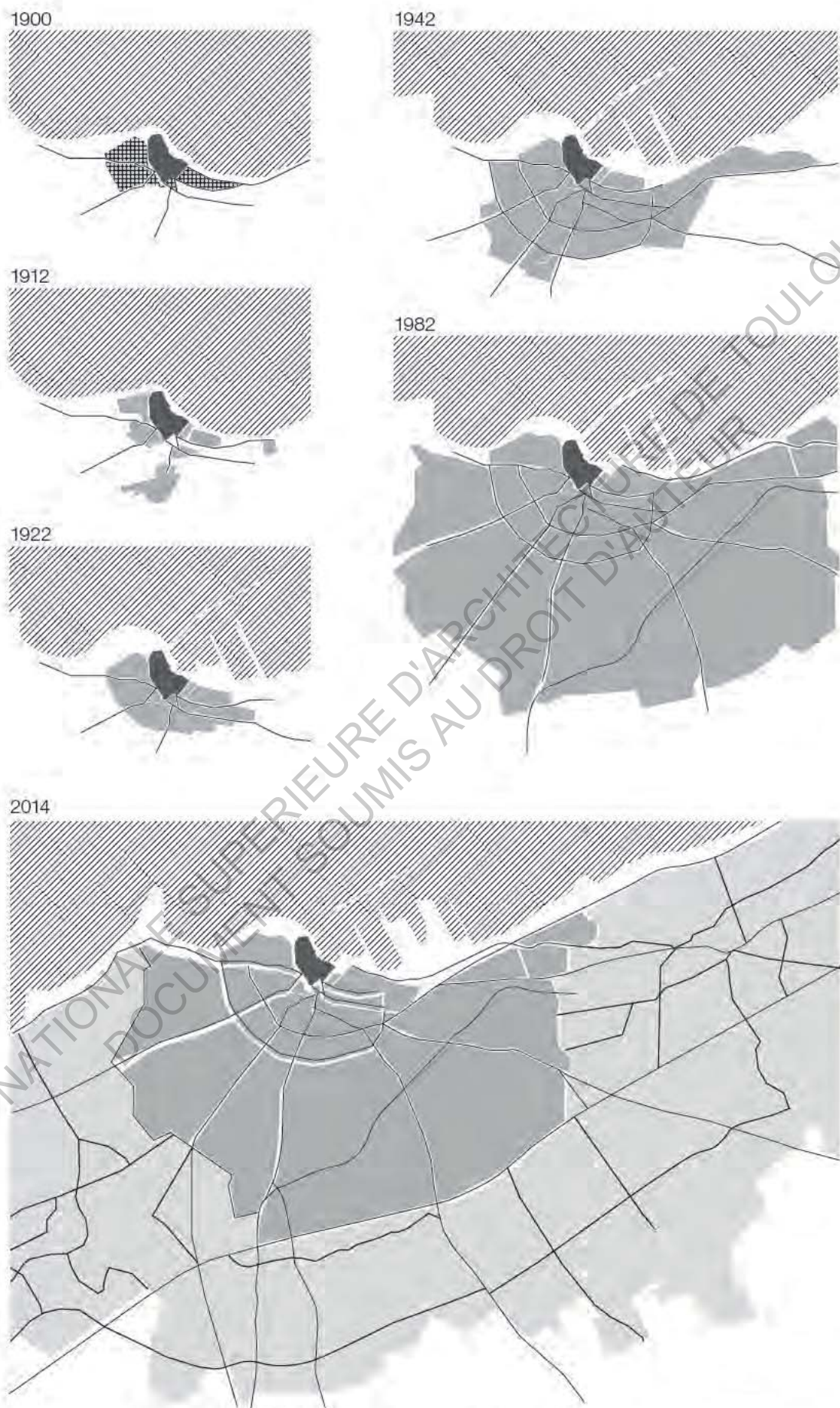


Fig. 3 : Développement urbain de Casablanca

1. Analyse urbaine de Casablanca

1.1. Introduction

Avant de présenter l'objet de l'analyse urbaine, Casablanca, il semble important d'introduire brièvement le contexte Marocain. Ce pays de 33 008 000 d'habitants, qui a pour capitale administrative Rabat, a connu de profondes évolutions au cours du XXème siècle. Ces dernières sont liées à la fois à un contexte d'exode rural fort et à une influence européenne, exercée principalement sous la forme du protectorat français qui dura de 1912 à 1956. Casablanca est la plus grande ville du Maroc et sa capitale économique. La métropole de plus de 4 millions d'habitants s'étend sur une superficie de près de 386 km². Elle s'est développée de manière fulgurante à partir des années 1900, en moins d'un siècle, pour devenir aujourd'hui la première métropole du Maghreb.

C'est cette métropole dynamique qui sera le support de cette recherche et qui de fait a été analysée afin de connaître son évolution à travers le temps et d'appréhender son fonctionnement et ses enjeux. Dans une première lecture de la ville, il semble apparaître une forte densité bâtie tournée vers la mer. En plan, cette ville paraît fragmentée, exhibant un tissu urbain irrégulier. Il semble ainsi se dégager à premier abord une organisation particulière ne relevant pas d'un tissu ancien dominant, autour duquel la ville aurait pu s'organiser. En tentant de comprendre son caractère actuel, s'est posée la question suivante qui a dirigé cette analyse urbaine : Comment expliquer la fragmentation et la densité de Casablanca ? Une première hypothèse fut formulée : cela serait dû à un développement anarchique de la ville suite au fort exode rural qu'a connu le Maroc au XXème siècle. L'analyse s'est tournée vers la compréhension de l'organisation de la ville, ainsi que de son développement, en prenant en compte les aspects historiques, culturels, et économique, qui ont induit la forme actuelle de la ville.

1.2. Planification

L'histoire de la ville débute au IXème siècle, peuplée par des populations musulmanes et juives. La ville se développe sur le front maritime car elle vit du commerce entre les pays Européens et ceux du continent Africain. C'est cette situation géographique qui lui a permis d'être un lieu attractif pour son pays, et les autres continents.

En 1906, après le traité d'Al Jasira, la ville est en partie occupée par la France, un regard critique est alors posé sur la capacité d'évolution de la ville en vue de la forme de la Medina.

La ville, entourée d'enceintes, rassemble plusieurs générations de constructions, des maisons cubiques repliées sur des patios intérieurs, des maisons de négociants avec leurs entrepôts en rez-de-chaussée, mais aussi des petits immeubles à balcons et hôtels le long des rues. L'ensemble reste compact et faiblement praticable dans la vision Européenne.

L'accueil des populations Européenne devient alors un problème pour l'évolution de la ville. Le centre ancien pour ces nouveaux arrivants n'a pas une forme urbaine évolutive, et adaptable pour le développement souhaité de la ville. C'est alors qu'elle s'extravertit aux évolutions culturelles de ces nouveaux arrivants.

Le général Français Lyautey, aspire tout de même à un respect et la préservation de l'ancienne ville et de l'artisanat actuel, ce qui a permis de conserver la médina dans les plans d'extensions de la ville.

C'est en 1912 qu'un premier plan d'aménagement de la ville apparaît par l'architecte Urbaniste Henry Prost. Il organise la ville de manière circulaire, et l'étend vers l'Est afin d'agrandir le petit port existant pour en faire le port de commerce principal du pays. Il réorganise aussi la ville autour de différentes centralités, il conserve l'Ancienne Médina, mais dessine une nouvelle centralité reliée au port, qui paraît plus logique dans la forme que l'ancienne ville. Ses connaissances culturelles des pays arabes, ses références

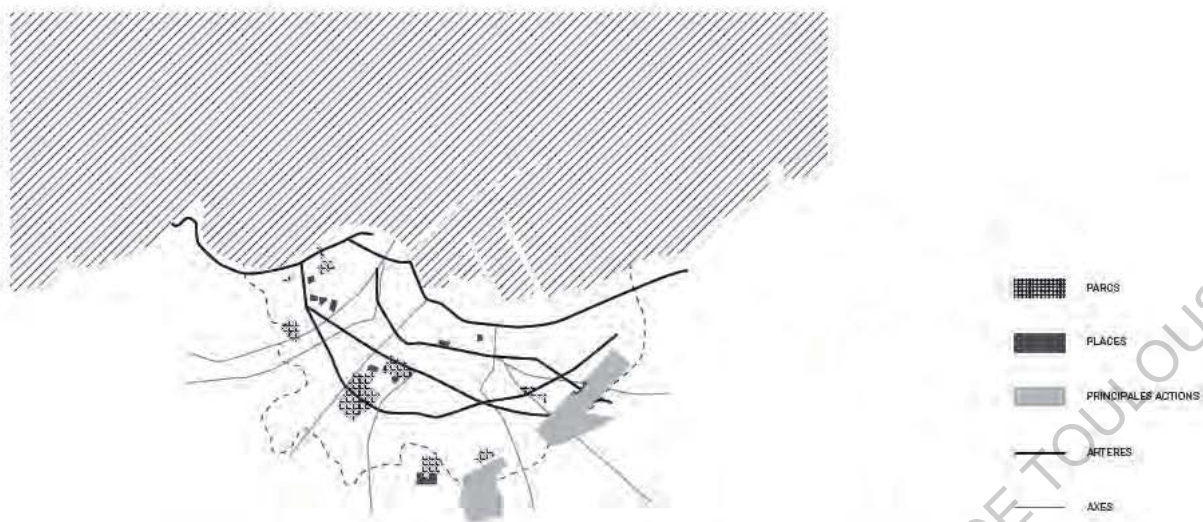


Fig. 4 : Planification, Plan Prost

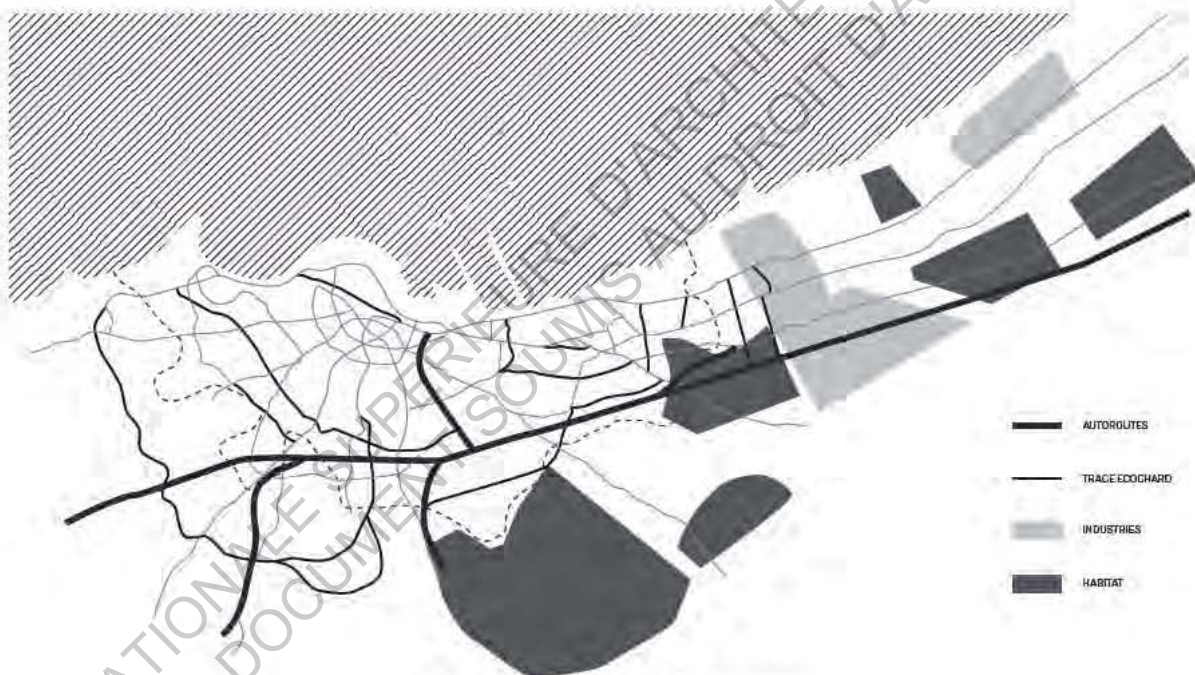


Fig. 5 : Planification, Plan Ecochard

aux villes étasuniennes, sa collaboration au nouveau plan de la ville de Paris (percées Haussmanniennes), et ses outils avant-gardistes pour l'élaboration du plan d'aménagement l'amènent à organiser la ville en fonction des nouvelles mobilités (routes), mais aussi d'intégrer des parcs (poche vertes) dans la construction de la ville. Sa volonté est de créer la ville par zonages, et non de tout penser d'un bloc, afin de gérer son évolution en fonction de son développement économique et démographique.

Ses connaissances du site dans sa géographie, l'amène à organiser la ville en fonction de ses ressources territoriales. A l'Ouest, là où la terre est fertile, des espaces résidentiels y sont implantés, à l'Est le terrain y est plus rocailleux, et propice à une occupation industrielle (usine, port, et gare). Enfin, au Sud, il instaure des équipements (hôpitaux, activités commerciales, nouveau centre, places administrative, parcs...). Les réseaux sont donc pensés en premier, et le bâti est construit après.

Les plans de Prost sont suivis jusqu'en 1940, la ville vit une forte augmentation démographique, et passe de 20 000 habitants en 1900, à 120 000 habitants en 1927 (départ de Prost). Ceci est dû à la venue des marocains vivant en milieux ruraux qui, attirés par l'attractivité de la ville, viennent travailler à Casablanca. Cette venue massive cause des soucis d'image de la ville par son manque de logements adaptés à ses nouveaux arrivants, qui s'installent comme ils peuvent, et cela crée de grandes zones de bidonvilles dans les quartiers industriels (Ben M'Sick, carrière).

En effet, les immeubles conçus durant la période 1912-32, sont pensés pour des célibataires, ou jeunes couples, qui ne permettent pas l'accueil de grandes familles, qui vise en particulier les Européens et jeunes personnes actives.

Alexandre Courtois est l'un des premiers à évoquer un problème lié à l'étendue de la ville qui laisse beaucoup trop de zones abandonnées, c'est pourquoi le plan de Prost est révisé. C'est à Michel Ecochard qu'est donnée la révision du plan Prost, afin de pallier aux problèmes des bidonvilles, et de la forte démographie que subit la ville à cette époque.

Ses volontés sont de désengorger l'Ancienne Médina, et de résorber les bidonvilles. Il cherche à limiter le développement de la ville autour de ce qu'il appelle une ceinture verte, qui suit le tracé de l'autoroute, nouvel équipement phare de son projet urbain. Il développe aussi la ville vers l'Est là où se situe le port, mais aussi d'autres villes importantes pour le développement maritime de la ville (Rabat).

Ecochard est un architecte urbaniste, qui fait partie du CIAM, il développe des projets architecturaux afin de pallier aux bidonvilles, tout en assurant une appropriation des lieux, dans le temps par les habitants. Il établit une trame de construction, dans laquelle les architectures vont évoluer, de la maison en rez-de-chaussée, jusqu'à prendre la forme d'immeuble d'habitation, qui respectent la vision hygiénique de l'époque, mais aussi la vision de l'habitat moderne qui se doit être orienté Est-Ouest, et mutualisent les éléments techniques (déchets, eaux...) afin de répondre à une densification raisonnée mais aussi aux impacts de l'emprise au sol.

Le plan établi par Ecochard a permis de canaliser l'extension de la ville, et de remplir les « vides » urbains qui s'étaient augmentés depuis le plan de Prost.

La dissolution du protectorat a lieu en 1956. Jusqu'en 1985, il n'y a pas de grande évolution de Casablanca, qui se construit par grands ensembles de lotissements successifs, en respectant le zoning des quartiers dessinés par Ecochard. La démographie de la ville est toujours en constante augmentation passant de 682 000 habitants en 1952 à 1.5 millions d'habitants en 1970, et à 2.2 millions d'habitants en 1982. Cela démontre l'attractivité constante de la ville à ces époques-ci.

Cette évolution impacte sur le territoire et sur le besoin de combler les vides urbains, mais aussi de canaliser toujours davantage la ville. Sa gestion tend en 1985 à diviser en cinq préfectures les différents quartiers de la ville, afin de gérer au mieux les développements urbains de chaque quartier.

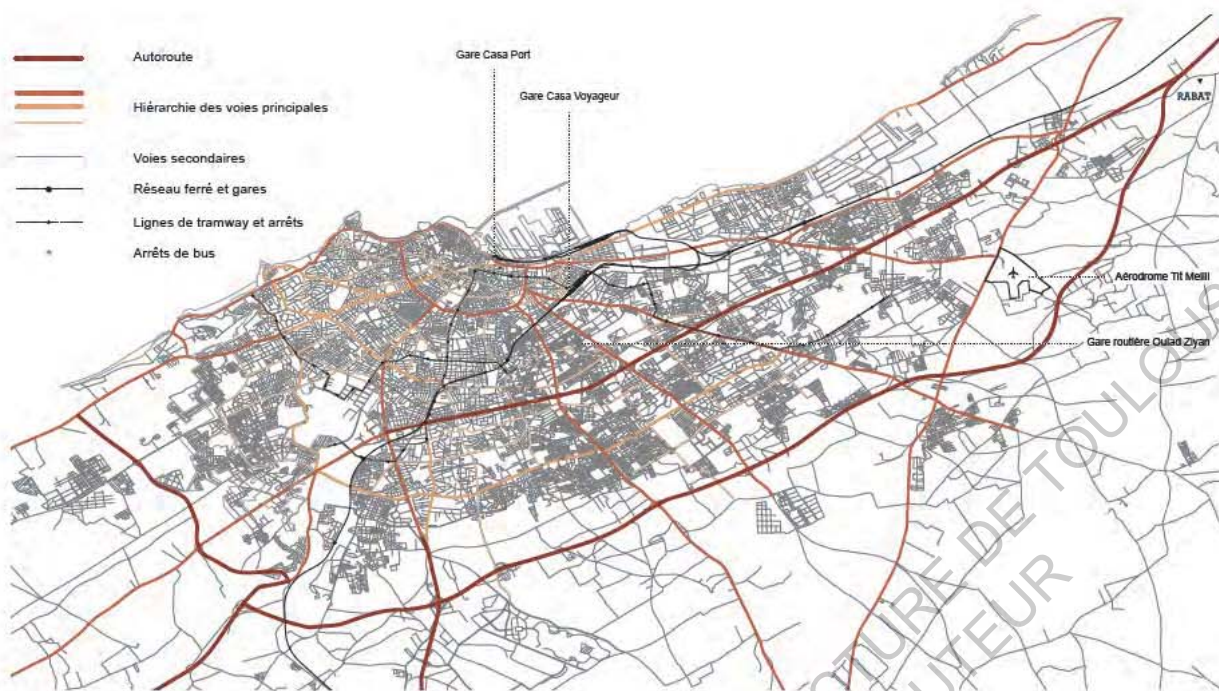


Fig. 6 : Carte des transports

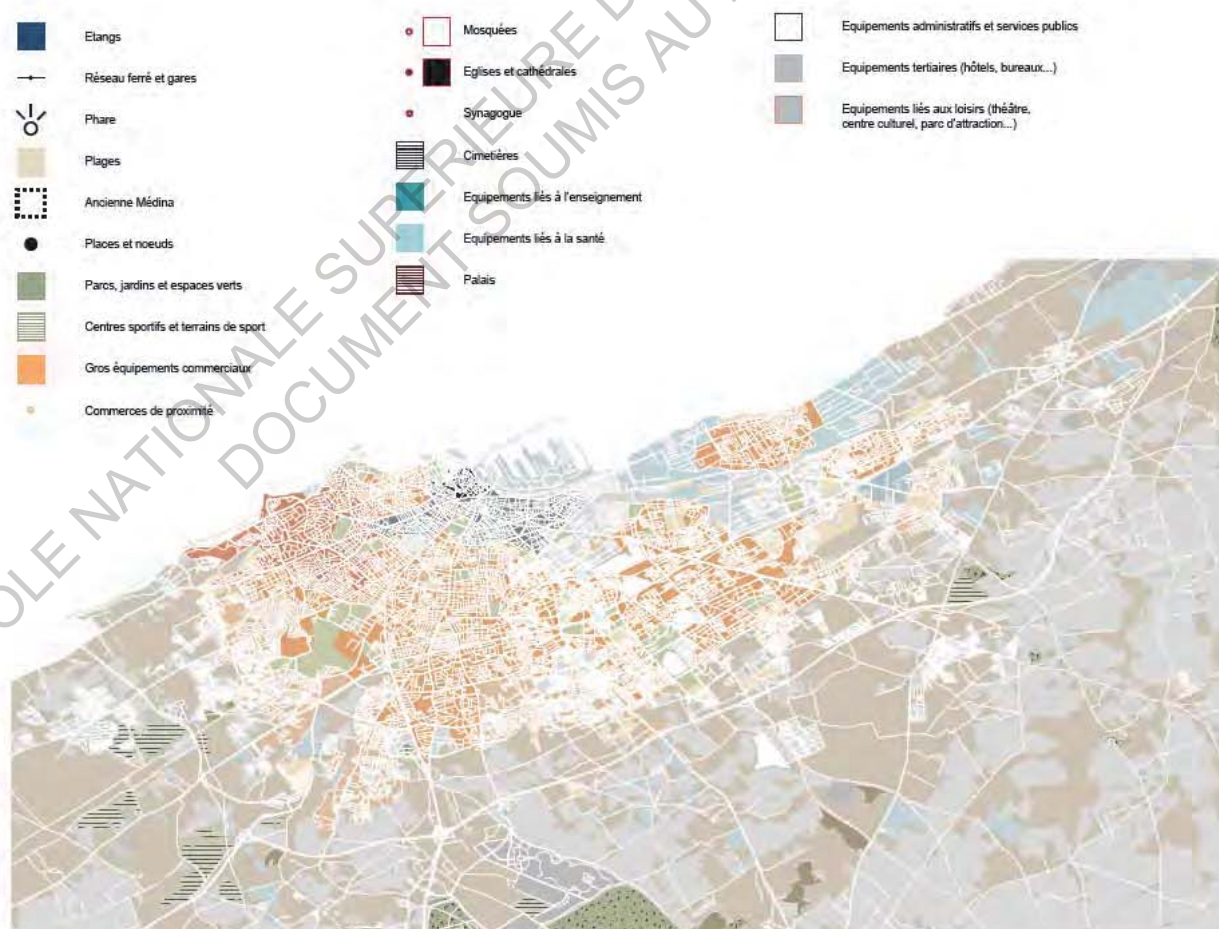


Fig. 7 : Organisation du territoire

Aujourd'hui, le Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement (SOFA) met en place 3 axes stratégiques pour le développement urbain. De nouvelles centralités sont créées et un nouveau découpage des fonctions est mis en place afin de désengorger le centre-ville actuel. La ville se décompose en trois axes que sont les loisirs, la logistique, et les affaires, qui doivent la réorganiser et lui permettre de s'ouvrir vers les autres villes côtières.

1.3. Réseaux de transports et de circulations

Casablanca est une ville à la croisée des chemins du pays et une plaque tournante nationale et internationale. Elle détient le premier aéroport du Maghreb, l'aéroport international Mohammed V situé à l'extrême sud de la ville. Actuellement le réseau ferroviaire relie Casablanca à Tanger et Marrakech, ainsi que de nombreuses villes du littoral. Mais une ligne ferroviaire à grande vitesse est en cours de réalisation, la première du continent africain, qui devrait relier Tanger à Rabat et à Casablanca plus rapidement. Dix gares parsèment l'intérieur de la ville dont les deux principales sont Casa Port et Casa Voyageur.

Les grandes voies principales encadrent la ville selon son évolution radio centrique et s'étirent le long du littoral. Ces axes sont révélateurs de l'évolution urbaine puisqu'on a d'abord pensé un réseau urbain, structurant du développement de la ville le long des axes routiers. L'autoroute, en limite de la ville semble la contenir dans son état actuel, mais de nouveaux projets sont proposés le long des percées, et vont sûrement étendre la ville vers Mohammedia, Rabat et Marrakech.

La vision de la ville s'est vue évoluer à l'image des villes américaines, où tout est pensé avec la voiture. Les boulevards reçoivent des stations essence, les cheminements piétons sont délaissés pour la voiture, ce qui impacte sur l'éloignement des quartiers entre eux. En effet, le système de réseau semble efficace mais les transports en communs sont de moins bonnes qualités, et peu utilisés, engendrant un trafic routier dense et engorgé notamment jusqu'à la première autoroute. Le réseau de bus est existant mais peu d'habitants l'utilisent, malgré que les arrêts représentent des pôles de centralités. D'autres grandes lignes sont projetées et également, la ligne de tramway T2 est en cours de réalisation et devrait apporter de nouvelles centralités.

1.4. Organisation du territoire et des activités

Casablanca bénéficie d'un hyper centre très commercial. L'ancienne Médina est considérée comme une zone de commerce artisanal et traditionnel. Elle est bordée par une zone commerciale de moyenne gamme, qui devient plus luxueuse lorsqu'on se rapproche de l'Ouest. Au Nord-Ouest en effet, se trouve une zone résidentielle aisée, avec un développement côtier plus touristique. Il s'ensuit une large bande d'habitations type nouvelle Médina, comprenant des immeubles et des villas. Enfin, en pourtour, on retrouve une ceinture de logements sociaux et quelques zones résidentielles excentrées. Parsemés ci et là, les bidonvilles restent présents jusqu'à la lisière de l'ancienne Médina. Il s'agit d'une ville pleine de contrastes où se confrontent de fortes inégalités sociales et économiques, ce qui est le cas dans la plupart des villes du Maroc.

L'Est de la ville est principalement marqué par son caractère industriel, qui représente 60% de l'économie marocaine, avant le commerce, l'agriculture et le tourisme.

Le port de Casablanca datant du début du XX^{ème} siècle, est considéré comme le plus grand complexe portuaire du Maroc et le quatrième port d'Afrique. A partir de 1920, le développement économique de la région, intensifié par l'activité portuaire draine les investissements nationaux et étrangers. Ainsi, il donna naissance à la capitale économique que l'on connaît aujourd'hui.

Enfin, marqué par son historique agricole et son autosuffisance dans le domaine, tout le pourtour de la ville est constitué de zones cultivées. Elle comprend aussi quelques bois, forêts, réserves naturelles et des carrières. L'emprise agricole est encore forte, preuve d'une ville qui se construit encore et qui s'accapare

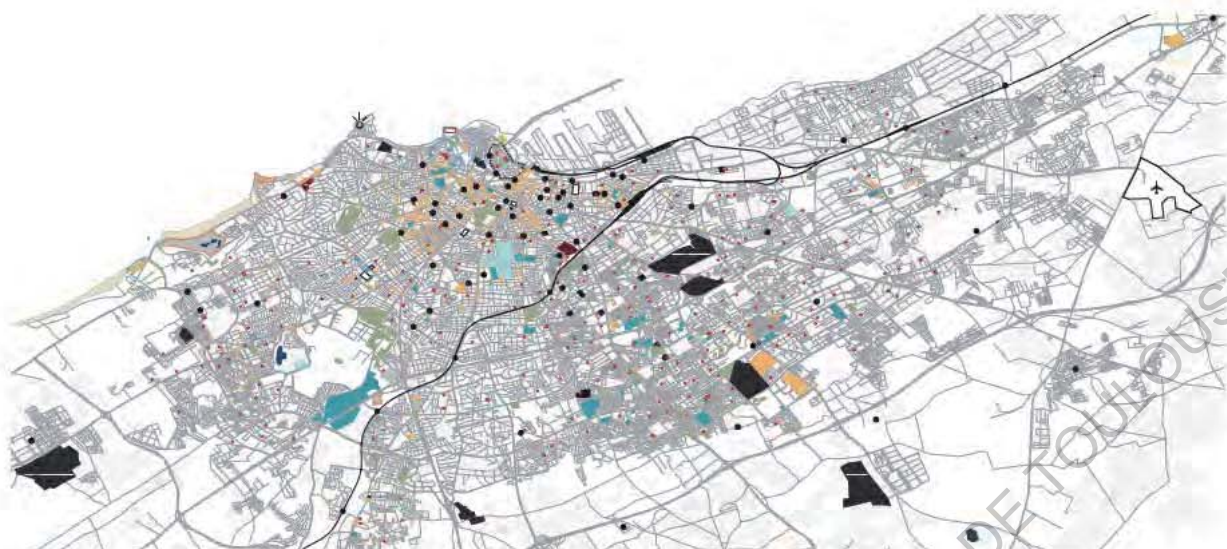


Fig. 8 : Repartition des équipements et activités

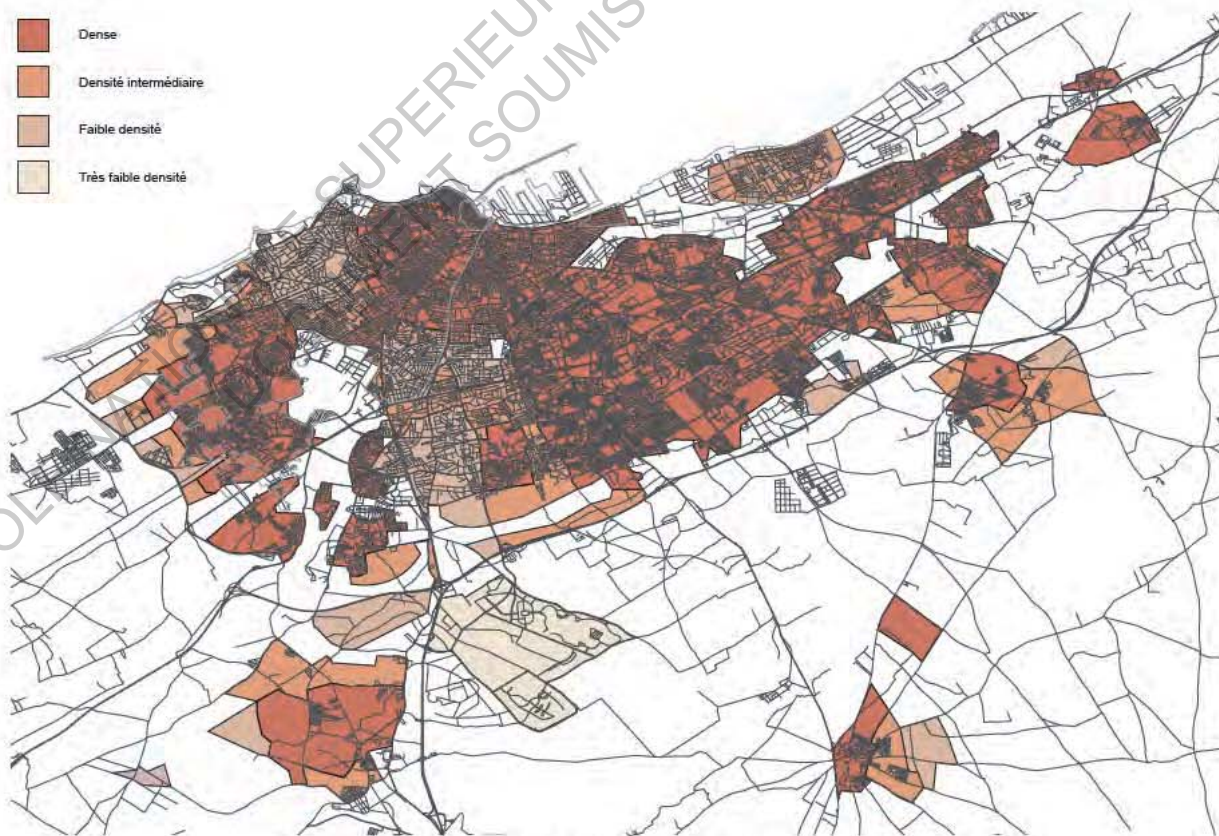


Fig. 9 : Densités de population

les terres petit à petit.

Cette organisation du territoire et des activités répond aux zonages établis par Prost, voulant séparer les fonctions dans la ville, avec à l'ouest les parties de plaisance, à l'est l'industrie et un centre dédié aux activités commerciales.

1.5. Répartition des équipements et des activités

Cet état des lieux nous permet globalement de lire un certain éclatement des activités dans la ville. On repère un grand nombre de places, notamment autour du centre, qui créent des points de contact au niveau des grands boulevards. Beaucoup de places semblent inscrites à la croisée des espaces de circulation, créant des nœuds dans la ville, comme la Place des Nations-Unies par exemple.

Il est important de répertorier les équipements, les éléments, les activités car les habitants s'orientent selon des repères physiques. On en retrouve un grand nombre à l'extérieur de l'ancienne Médina et ce jusqu'au boulevard Mohammed Zerktouni. L'importance historique et commerciale de cette « zone centre » est accentuée par de nombreux bâtiments patrimoniaux, notamment l'Ancienne Médina, le Parc de la Ligue Arabe et le Quartier Art Déco.

Mais autour, les activités sont diverses et s'étendent le long des grands boulevards, notamment pour les commerces. En effet, il existe plusieurs centres et une dispersion des lieux attractifs.

La ville ayant des origines géographiques multiples issues de la colonisation, les lieux de cultes sont divers (synagogue, églises, mosquées) et parsemés dans la ville, tout comme leurs cimetières. Mais le territoire est particulièrement marqué par un grand nombre de mosquées qui représente un repère physique mais aussi temporel, rythmant chacune des journées. De plus, elles influent sur l'organisation des quartiers (hauteur, visibilité, absence de bar dans une aire d'influence). Par exemple, la Grande Mosquée Hassan II représente un repère religieux et touristique, qui est accentué par le nom du Roi, au bout d'une avenue importante et de par sa visibilité tant en journée que la nuit.

Les lieux d'enseignement sont eux aussi divers et dispersés. Selon leur origine, ils peuvent être affiliés à un quartier et à une identité (formation musulmane ou au contraire quartier européen s'il est public).

A Casablanca, sans considérer le pourtour de la ville, on repère cependant un faible nombre d'espaces verts, de rares respirations mais qui peuvent cependant accentuer leur caractère repérable.

Certaines zones restent vierges, notamment le long de l'autoroute du sud, au nord ouest plus résidentiel. Mais on voit que la ville tire vers le sud est, avec de nombreux équipements scolaires, les abattoirs et le marché de gros. D'autres zones forment des dents creuses dans la ville, comme l'ancien aéroport d'Anfa, en attente de projet. Mais elles tendent à s'étendre vers le sud à partir des grands axes, avec de nouveaux équipements structurants.

1.6. Quartiers, densités et typologies bâties

Aujourd'hui la ville accueille plus de 4 millions d'habitants, et sa démographie n'est plus aussi croissante qu'avant. Le centre est très dense d'un point de vue démographie. On repère également la projection du plan Ecochard qui tire la ville vers l'est et vers les industries pour loger la masse ouvrière. Le littoral n'est pas particulièrement dense du point de vue habitable, mais plutôt marqué par le tourisme et l'emprise industrielle.

Des comparatifs de villes de même démographie ont révélé que la ville est de trop grande densité, ce qui a remis en cause le plan dessiné par Ecochard et la ceinture verte, qui était sensée retenir la ville.

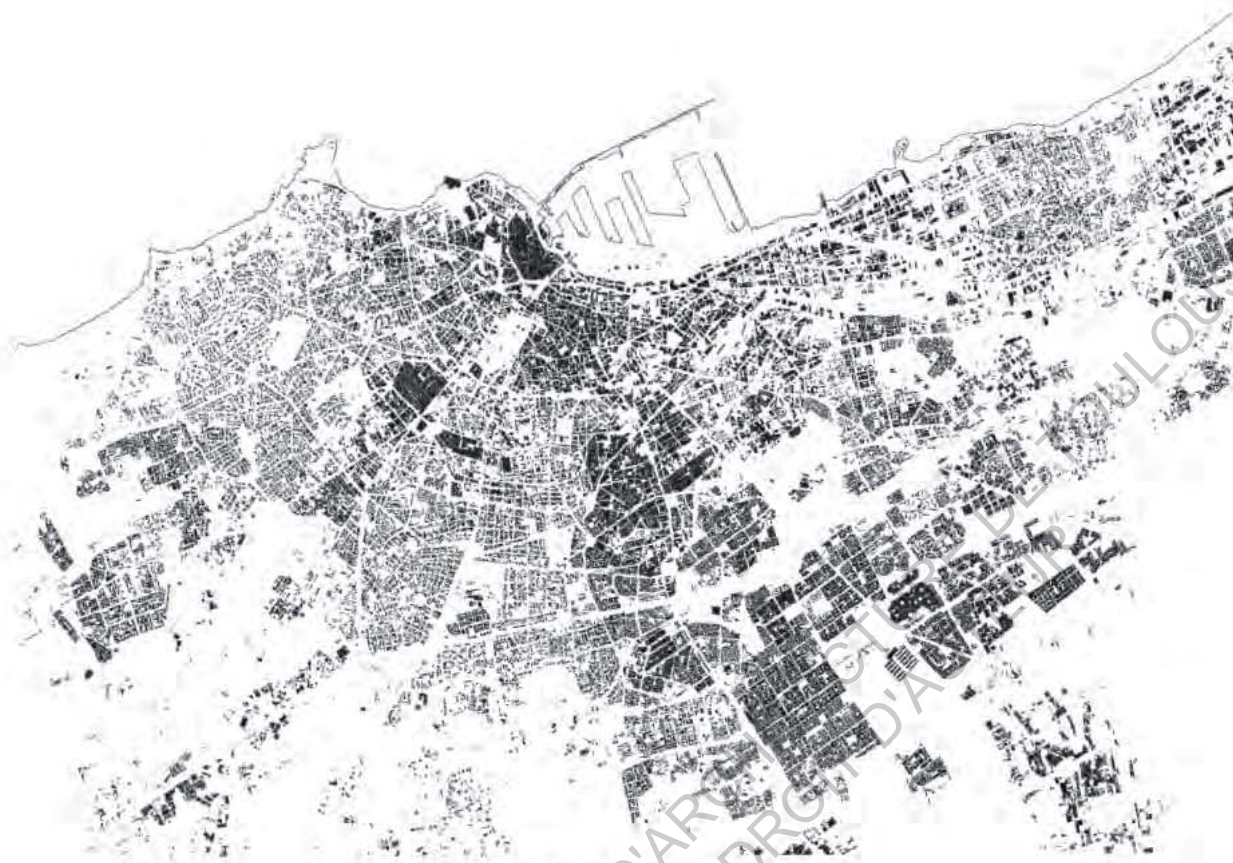


Fig. 10 : Densités bâties

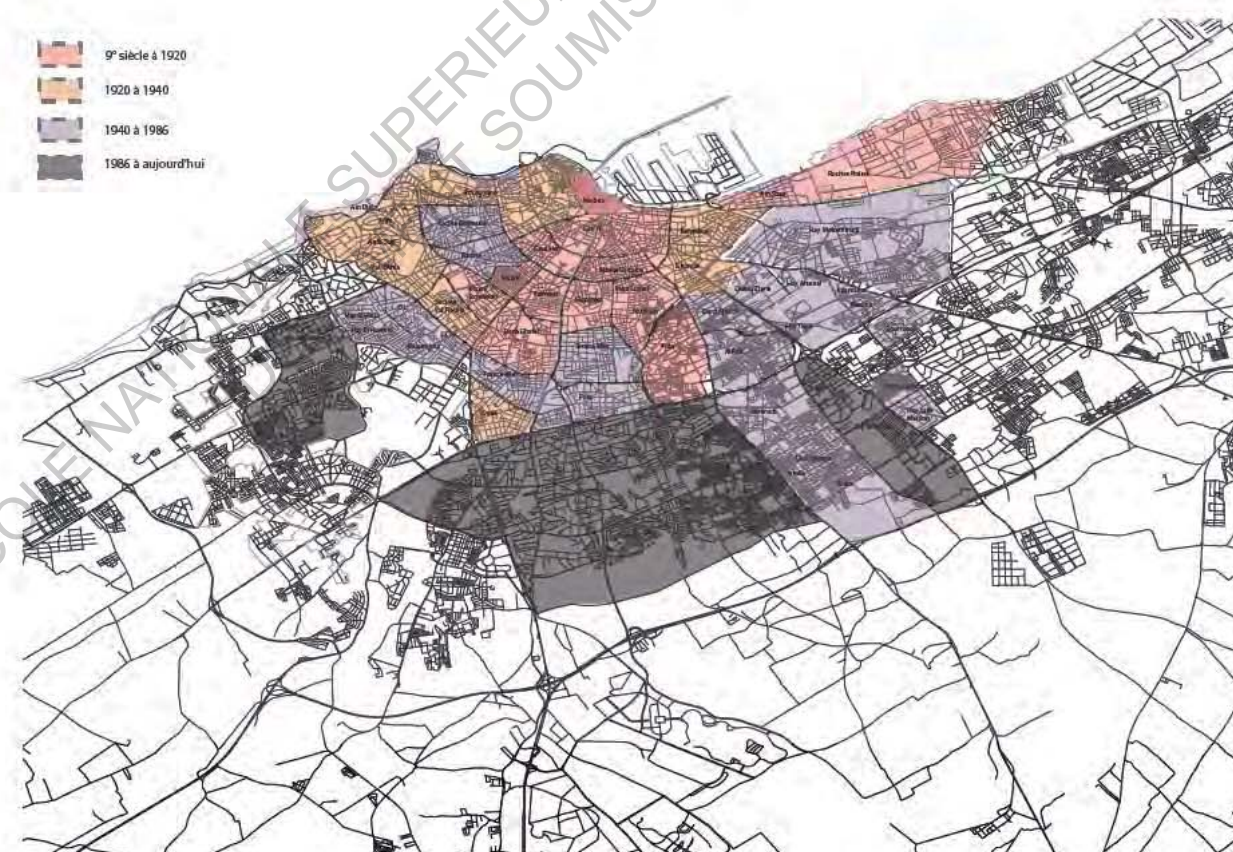


Fig. 11 : Dates de construction des quartiers

On remarque qu'il existe une différence entre densité démographique et densité bâtie, qui est liée aux typologies d'habitats. En effet, la démographie varie beaucoup selon le type de quartier et d'habitat car, contrairement à l'Ancienne Médina, certains abritent des lotissements dans lesquels les îlots sont fermés et les immeubles sont de grandes hauteurs. La variété du tissu urbain et de la densité bâtie résulte de la diversité architecturale que la ville a connue pendant le xxe siècle, où elle était alors le « laboratoire de la modernité ». En effet, la ville a été un terrain d'expérimentation pour les architectes et les urbanistes, du premier plan de Prost à la nouvelle organisation par Ecochard, et ce jusqu'à aujourd'hui encore. C'est pourquoi, la lecture historique de chaque quartier de la ville démontre la vision fragmentée de sa forme urbaine.

La médina est la première forme urbaine autour de laquelle se sont construits les premiers quartiers. Roches Noires (1913), fût le premier quartier industriel de la ville. En 1917, le quartier de Habous, réservé à l'habitation et aux commerces, se voit accueillir les riches négociants qui avaient pour vocation d'organiser l'attribution des logements dans la médina. Ce quartier a pour vocation de devenir la nouvelle médina de la ville, et abrite aujourd'hui de nombreux artisans.

En 1920, les quartiers d'Anfa, qui accueillent des logements résidentiels (Ouest) et de Derb el-Baladiya, à destination industrielle (Sud voie ferrée), sont construits. Ils subissent longtemps l'éloignement du centre, et c'est aussi à cette époque que les bidonvilles apparaissent au Sud de la ville (Ben M'Sick, Carrières). Entre 1932 et 1939, de nombreuses cités ouvrières se construisent (Sucrière, Cité ouvrière indigène...), mais n'arrivent pas à pallier à l'accueil des populations venues de la campagne qui se réfugient alors dans les bidonvilles.

A cette époque, l'éloignement des quartiers est toujours visible, et c'est à partir de 1940 à l'arrivée du plan Ecochard que les quartiers se connectent entre eux.

En 1949, la création du quartier de CIL (Comité Interprofessionnel pour le Logement) relie le quartier d'Anfa au centre, dans lequel s'est construite la cité des jeunes en 1950, qui est à destination de jeunes couples, ou célibataires. C'est aussi en 1950 qu'est construite l'autoroute.

En 1953-55, la Cité Beaulieu est l'une des premières à cette époque à être conçue pour accueillir des familles. Elle regroupe des logements différents allant de la villa à la barre d'immeubles.

On remarque aussi l'évolution dans les destinations des quartiers comme 1954, avec la cité Bournazel, qui est construite à destination des familles les plus modestes.

L'évolution de la ville continue, avec la création du quartier Hay Mohammadi qui se bâtit sur l'ancien bidonville des carrières. Puis en 1955, la création du quartier Hay Hassani est le produit d'une opération coordonnée de relogement de bidonville à l'Ouest de la ville.

Au départ, les quartiers étaient isolés dans le souhait d'une organisation urbaine qui puisse évoluer avec le temps. Puis ils se sont connectés, adaptés, et transformés selon les volontés des habitants. La forme qui en résulte paraît fragmentée mais elle est, dans la lecture de son histoire, une trace des accommodations successives qui lui ont permis de devenir une des villes les plus importantes du continent.

1.7. Conclusion

Casablanca, capitale économique et plus grande ville du Maroc, est une ville très dense et compacte qui présente une fragmentation apparente, caractéristique d'un développement accéléré qui a eu lieu à partir du début du XXème siècle. L'étude a infirmé la première hypothèse qui était d'associer cette fragmentation à un défaut de planification urbaine. Bien au contraire les différentes stratégies de planification, dont les plans d'Henri Prost et Michel Ecochard, ont largement participé au découpage de la ville. Nous avons pu constater l'importance des tracés qui ont généré les implantations, les axes routiers, les « zones » et séparé les quartiers. Casablanca présente notamment la particularité de s'être en partie développée sous la forme de lotissements éloignés tendant à se rapprocher avec le temps et la pression démographique.

La ville a été durant le XXème siècle un lieu d'expérimentation, un « laboratoire de la modernité », pour les urbanistes qui tentèrent de réagir à une son urbanisation accélérée. Elle garde aujourd'hui la trace de ces expérimentations qui l'ont doté d'un patrimoine architectural moderne conséquent et très divers. Nous avons de plus pris conscience des différences considérables qui peuvent exister entre ce qui est planifié et ce qui est réellement construit. La temporalité semble être un facteur important expliquant l'apparence fragmentée de la ville, le rythme des constructions ne semblant pas toujours pouvoir supporter celui de la planification. Enfin cette fragmentation semble aussi s'expliquer par les différentes populations, tant d'un point de vue social qu'ethnique, qui composent la ville.

Casablanca est finalement une ville polycentrique, caractérisée par une répartition de ses équipements et de ses activités. Elle impose aujourd'hui une image de ville dynamique et moderne, mais sa fragmentation témoigne toujours de son développement accéléré.

2. Premières hypothèses liées à l'étude de Casablanca

L'analyse urbaine de Casablanca a permis de comprendre l'évolution de Casablanca à travers le temps et d'appréhender son fonctionnement et ses enjeux. Mais plus que cela, elle m'a poussé à avancer de premières hypothèses en lien avec mon étude sur les vides urbains. Nous allons voir que c'est en particulier sur mon questionnement sur la nature des vides qu'elle s'est révélée enrichissante.

Le premier fonctionnement créateur de vides mis en avant par l'analyse urbaine est la planification. Différentes phases de planification qu'a connue la ville ont programmé son développement sous la forme de nouvelles centralités éloignées les unes des autres, qui avec le temps devaient tendre à se rejoindre. Henry Prost fut le premier à penser l'évolution de la ville de cette manière. Dans le contexte de fort développement urbain lié à un exode rural massif qui a caractérisé l'époque de ses projections, cette méthode s'est révélée relativement efficace. Cependant même à cette période, certaines zones se sont soustraites à cet important développement et sont restées quasiment vides. C'est ce phénomène que Michel Ecochard critiqua et tenta d'endiguer. Ce dernier ceintura la ville par le tracé de l'autoroute afin de limiter son développement, action qui remplira largement ses objectifs faisant de Casablanca une ville singulièrement dense. Aujourd'hui c'est à nouveau la dédensification qui est recherchée dans les actions planificatrices et le développement de la ville est de nouveau pensé par la création de zones bâties ponctuelles, éloignées les unes des autres. Cependant, la pression démographique étant plus faible qu'à l'époque d'Henry Prost, cet étalement urbain contemporain crée de vastes friches urbaines.

La seconde explication de la formation des vides à Casablanca est une conséquence des opérations de planification et du développement accéléré de la ville. Il s'agit des projets actés mais en attente de réalisation, qui parfois n'arrivera jamais. L'exemple de grande ampleur illustrant ce phénomène se trouve pour moi le long de l'autoroute urbaine. Lors de son élaboration, il fut prévu par Michel Ecochard un retrait de 200m des bâtiments venant la border. Cette zone devait être investie par des espaces verts et de loisirs, mais elle reste aujourd'hui toujours vide.

Les vides de Casablanca peuvent aussi s'expliquer par des contraintes liées au caractère religieux de certains bâtiments. La religion musulmane tenant une large place dans la société marocaine, elle régit même en partie l'urbanisme. A Casablanca, c'est notamment une bande conséquente du littoral à proximité de la mosquée Hassan II qui est inconstructible.

Enfin la perte de vitesse du port et des industries implantées à proximités, à l'Est, génère aujourd'hui des délaisés. Il semblerait cependant que certains de ces espaces soient exploités de manière temporaire en raison des structures qui y sont présentes. C'est par exemple le cas du marché de volaille qui s'est installé sur un des sites abandonnés le temps que des travaux de rénovations soient accomplis sur celui existant.

L'analyse urbaine de Casablanca m'a permis d'avancer des hypothèses concernant la formation des vides dans la métropole. J'ai ainsi pu dégager quatre voies de formation des vides. Cependant cette première réponse à la question de la nature des vides, basée sur une analyse hors site, est très certainement incomplète et sera enrichie par l'étude in-situ.



Fig. 12 : Localisation des terrains d'études



Fig. 13 : Site n°1 et site n°2

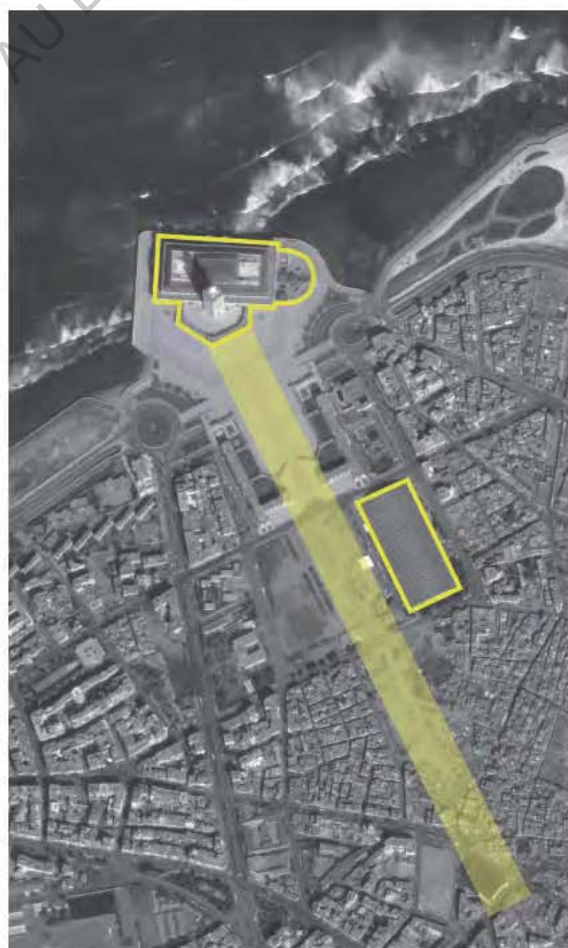


Fig. 14 : Elements structurant

3. Choix du terrain d'étude

3.1. Un premier choix de site

En réalisant l'analyse urbaine de Casablanca, j'ai pu mettre en avant quatre grandes voies de formations de vides urbains que sont : les vides planifiés, les vides laissés par des projets non réalisés, les vides liés à des contraintes de bâtiments religieux, et les vides engendrés par la perte de vitesse du port et des industries. C'est à partir de ces phénomènes identifiés que j'ai pu réfléchir à un premier terrain d'étude. Mon intérêt pour les espaces délaissés s'est dès le début de ma réflexion orienté vers les vides en milieu urbain dense, conduisant au choix de Casablanca comme lieu d'étude. C'est cette caractéristique que j'ai tenté de retrouver lors de ma recherche de mon terrain d'étude. Ainsi j'ai commencé à m'intéresser aux espaces vides ayant été engendrés par le retrait de 200m des bâtiments planifié par Ecochard lors de la réalisation de l'autoroute urbaine. Cette dernière avait pour but de limiter l'étalement de la ville en définissant clairement ses nouvelles limites et devait être bordée par une ceinture verte. L'autoroute est achevée au cours des années 1970, mais ses abords qui étaient amenés à devenir des espaces verts et de loisirs ne seront jamais transformés. De plus la ville s'est développée et a progressivement transgressé cette limite tracée par Ecochard. Aussi la rocade urbaine se retrouve-t-elle aujourd'hui dans le tissu urbain casablancais tout en regorgeant d'espaces délaissés. En diminuant d'échelle, je me suis finalement rapproché de la partie est de l'autoroute urbaine. Cette portion semblait tout particulièrement présenter une densité de vides intéressante, me poussant à la choisir comme terrain d'étude.

3.2. Un choix remis en question

Cependant ce premier choix de terrain, qui avait été fait hors site, fut remis en question lors de l'arrivée sur Casablanca. Il se trouve que le quartier initialement choisi était un quartier jeune, qui était encore en voie de construction. De fait les vides qui y étaient présents étaient principalement de potentiels terrains de construction, dont la présence était due à la simple spéculation foncière.

3.3. Nouveau choix de site et nouveau type de vide urbain

Mon choix de terrain s'est alors tourné vers un vide urbain qui présenterait un caractère suffisamment durable pour pouvoir être un support fiable à mon étude. Ce terrain a été trouvé dans le tissu urbain bien plus ancien du quartier Sour Jdid, proche de la grande mosquée Hassan II. Il s'agit en réalité de deux terrains d'études, deux vides urbains bien distincts mais contigus et présentant des caractéristiques fort différentes.

Le premier site (site n°1), aura permis d'identifier un nouveau type de vide urbain : le vide par gestion institutionnelle. Terrain dépendant d'un bâtiment de type institutionnel, son existence en tant que vide urbain est la conséquence de son délaissement par l'institution. Dans cette étude, il s'agit d'un grand espace appartenant initialement à la foire internationale de Casablanca et laissé vacant par une inadaptation entre sa taille et les besoins de l'institution.

Le second (site n°2), celui situé le plus au Sud, tire quant à lui son origine d'un projet qui n'a pas encore été réalisé. Il fait donc partie des types de vides qui avaient déjà été identifiés lors de l'étude de Casablanca. Sa persistance est liée à la temporalité de réalisation d'un grand projet : celui d'une large percée qui reliera la mosquée Hassan II à un grand carrefour existant.



Fig. 15 : Tissu urbain et chronologie de formation



Fig. 16 : Tissu urbain type ancienne Medina



Fig. 17 : Tissu urbain moderne

4. Analyse du contexte de l'étude

Le terrain d'étude se situe au cœur de la ville, proche de la mer, dans le quartier de Sour Jdid. Le cadrage au 1 : 5000ème, support de l'étude urbaine, englobe quant à lui plusieurs autres quartiers : Bourgogne, Gauthier et celui de l'ancienne Medina.

4.1. Quatre tissus urbains

Quatre tissus urbains, dont deux profondément différents, caractérisent le cadrage étudié. Ces deux tissus témoignent de deux époques de développement urbain de Casablanca et présentent chacun des typologies bâties caractéristiques.

Le premier tissu, facilement identifiable par son extraordinaire concentration bâtie et son aspect organique, se trouve à l'Est et correspond à celui de l'ancienne Medina. Il s'agit de la forme urbaine première de Casablanca, avant son développement accéléré au XXème siècle : un regroupement de petites maisons situées à proximité immédiate de l'eau. Car Casablanca était initialement un village côtier vivant des ressources de la mer. Avec le développement rapide et massif qu'a connu la ville au XXème siècle, ce tissu historique s'est densifié verticalement. Initialement ne dépassant pas le R+1, les bâtiments affichent aujourd'hui des gabarits de l'ordre du R+2 et R+3 et continuent encore de s'élever par des transformations successives réalisées par les habitants. La médina affiche aujourd'hui des bâtiments dégradés affichant les stigmates de leurs transformations successives. La médina est une zone résidentielle : Les bâtiments présents sont de l'ordre de la maison familiale où cohabitent jusqu'à trois ou quatre générations. Leurs habitants sont issus des classes populaires, tirant leurs maigres revenus de différents petits métiers et vivant toujours selon des modes de vie traditionnels. Les vides perçant ce tissu dense sont rares et correspondent plutôt à des élargissements de la rue. Les artères les plus larges de la Medina sont le foyer de vie de ce tissu : elles sont le lieu social et de vie du quartier. Ce sont dans ces dernières que sont installés la plupart des commerces, en RDC des bâtiments d'habitation, et les nombreux marchés à ciel ouvert. Ce tissu se caractérise par une omniprésence du minéral et les rares traces de végétation signalent la présence d'une institution.

Autour de la Médina, aujourd'hui enserrée dans un mur d'enceinte, s'est développé un tissu urbain aux caractéristiques semblables, visibles à l'Ouest sur le cadrage. Sa principale singularité réside dans le tracé rectiligne de ses rues.

Le second tissu urbain caractéristique de la zone étudiée est quant à lui bien plus moderne. Il est le fruit du développement urbain impulsé par le protectorat français. Ce tissu est lui aussi principalement résidentiel. La forme urbaine caractéristique qu'il présente est celle de l'ilot : la limite est bâtie en alignement sur la voirie et le bâtiment s'ouvre sur un cœur d'ilot. Les bâtiments sont principalement de petits immeubles ne dépassant pas le R+4/R+5, à l'exception de ceux implantés le long des grandes avenues qui peuvent aller eux jusqu'au R+7. De nombreux commerces sont installés en RDC de ces immeubles. Le tissu est très aéré, les vides et les espaces verts sont multiples.

Enfin le dernier tissu urbain remarquable sur le cadrage étudié se trouve le long du front de mer. Il s'agit de la zone investie la plus tardivement et encore aujourd'hui en développement. On y trouve principalement des bâtiments autonomes, des institutions ou de grandes tours de bureaux et d'habitation. Le cadrage témoigne de cette construction tardive du front de mer puisqu'une large frange est toujours non aménagée à l'Ouest.

Il est intéressant de noter que les deux sites d'étude se trouvent à la rencontre de trois des tissus précédemment décrits.



Fig. 18 : Répartition des équipements et activités



Fig. 19 : Hiérarchies des voies et transports

4.2. Equipements et activités

La zone étudiée est une zone principalement résidentielle à forte densité de population, regroupant des typologies d'habitations allant de la maison familiale jusqu'à la tour de logement. Cette partie de la ville se caractérise aussi par une forte présence institutionnelle. Ces institutions rayonnent pour la plupart à l'échelle de la ville, comme par exemple la mosquée Hassan II et l'académie des arts traditionnels ou l'Institut National de Recherche halieutique adjacents. Certaines d'entre elles, à l'image de la foire internationale, affichent même une visibilité à une échelle plus large, du pays ou mondiale.

Le cadrage montre aussi une forte présence d'établissements scolaires, allant de la maternelle à l'école primaire. On dénombre ainsi pas moins de neuf de ces établissements, privé et public confondus. Les échelles de ces écoles sont variables, allant d'un simple bâtiment à un îlot entier.

Il est possible d'identifier un grand nombre d'espaces publics sur la partie de la ville analysée, relativement au contexte casablancais qui en est généralement avare. Ces espaces publics prennent principalement la forme de petits parcs. Seul l'immense parvis de la grande mosquée Hassan II affiche un caractère minéral. De grande ampleur, ce lieu constitue par ailleurs l'espace public le plus pratiqué du quartier.

Les équipements sont quant à eux plus rares sur cette partie de la ville. On pourra cependant identifier la médiathèque, construite dans le même temps que la mosquée Hassan II, ainsi qu'un gymnase multisport. Institutions, établissements scolaires, espaces publics et équipements ne sont pas répartis de manière homogène sur la zone d'étude. Ces lieux et bâtiments sont pour la très grande majorité intégrés au tissu urbain le plus récent, tandis que le tissu le plus ancien en est simplement privé. Cela tient de la densité et de la fragmentation du parcellaire de ce dernier, rejetant toute installation de taille conséquente.

Cependant c'est dans le tissu ancien que l'on trouve la plus grande concentration de marchés et de lieux religieux. Les marchés peuvent être couverts ou plus souvent, et notamment dans le quartier de la Médina, à ciel ouvert. De tout type, ils investissent grand nombre d'élargissement de rues chaque jour. Les lieux religieux sont principalement des mosquées. Ces dernières souvent multiples dans un même quartier accueillent cinq fois par jour les habitants de leur proximité immédiate. Seule la mosquée Hassan II, de par son rayonnement, sort de ce schéma et accueille des fidèles de toute la ville, voire du pays pour certaines célébrations.

Cette répartition des équipements et fonctions témoigne des oppositions de modes de vie des habitants de quartiers pourtant adjacents. Le degré de modernité des modes de vies semble se refléter dans la modernité du tissu urbain qui les accueille.

4.3. Axes routiers et transports

La zone d'étude est tout d'abord bordée en front de mer par un grand axe routier largement utilisé: le boulevard de la corniche qui longe la totalité de la ville. Cet axe est complété par un système de boulevards perpendiculaires qui desservent les différents quartiers, visible sur la partie Ouest du cadrage. Dans cette partie, le maillage est assez lâche et définit de grands îlots d'habitation. Les rues sont larges et témoignent du développement urbain récent de Casablanca, cité où le transport est essentiellement automobile. Un réseau de bus dessert de manière homogène cette partie de la ville avec des arrêts majoritairement localisés sur les grands boulevards.

A l'est du cadrage, correspondant au tissu type ancienne Médina, le maillage est beaucoup plus serré. Les rues sont minces, d'une largeur généralement proche de 5m, et non rectilignes, rendant difficile la circulation automobile. Les déplacements dans cette zone se font essentiellement à pieds ou en deux roues. Autre conséquence du gabarit des voiries de ce tissu, il n'est pas desservi par les transports en commun. Cette partie de la ville est particulièrement enclavée, très mal connectée aux autres quartiers.

4.4. Vides

Casablanca est une ville dense où les vides sont rares. Si la zone étudiée n'échappe pas à la règle, elle s'illustre cependant par une concentration de vides singulière pour Casablanca. Généralement de dimensions réduites, ces vides sont principalement des espaces verts. On trouve aussi deux cimetières dont un, le plus à l'Est correspondant à un cimetière juif, forme un espace en creux de grande ampleur. Les deux autres vides témoignant d'une telle ampleur sont ceux étudiés dans le cadre de cette étude.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

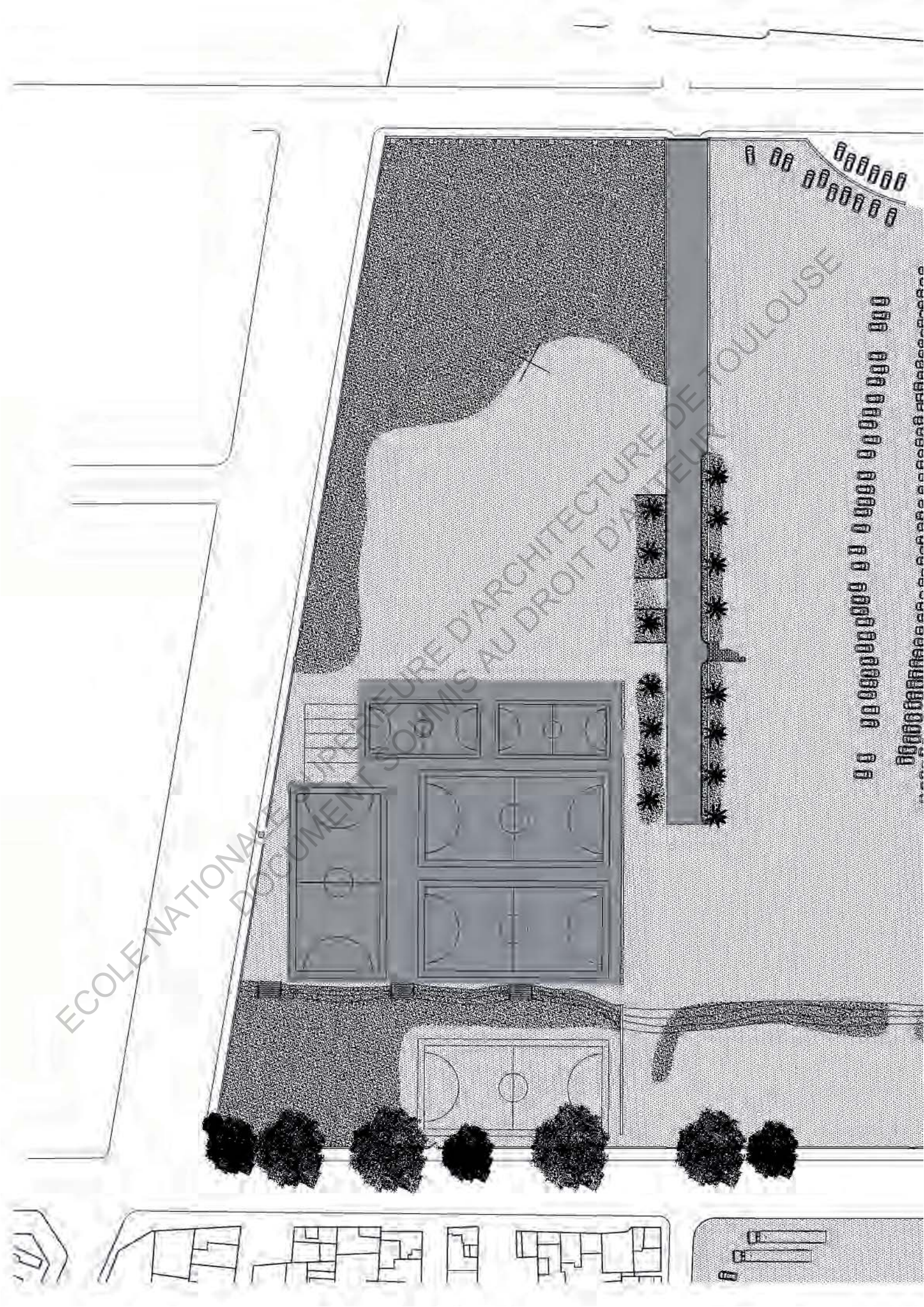
Chapitre III

La confrontation au terrain



Fig. 20 : Le site n°1 en images





Axe Rue TIZNIT

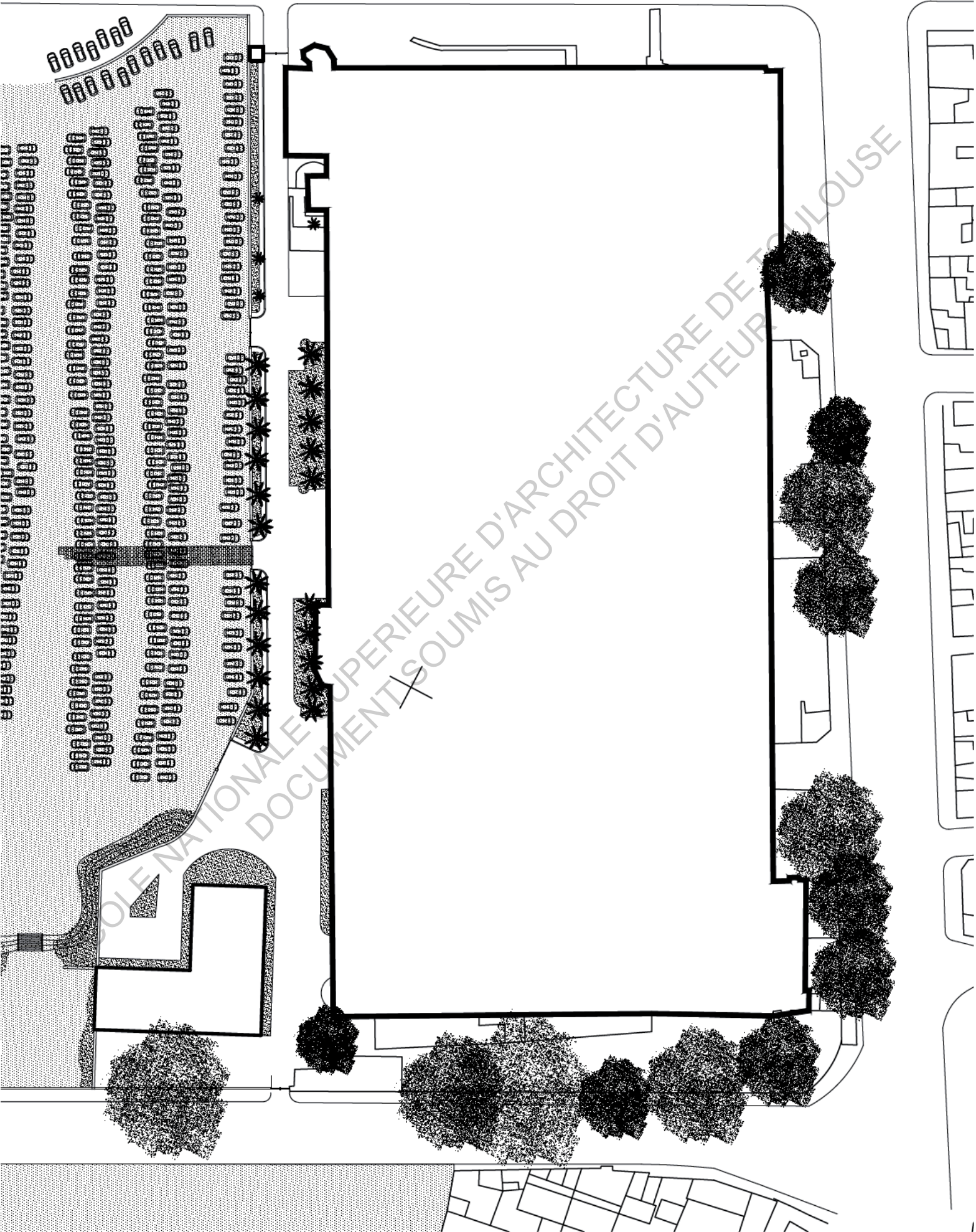




Fig. 21 : Le site n°2 en images







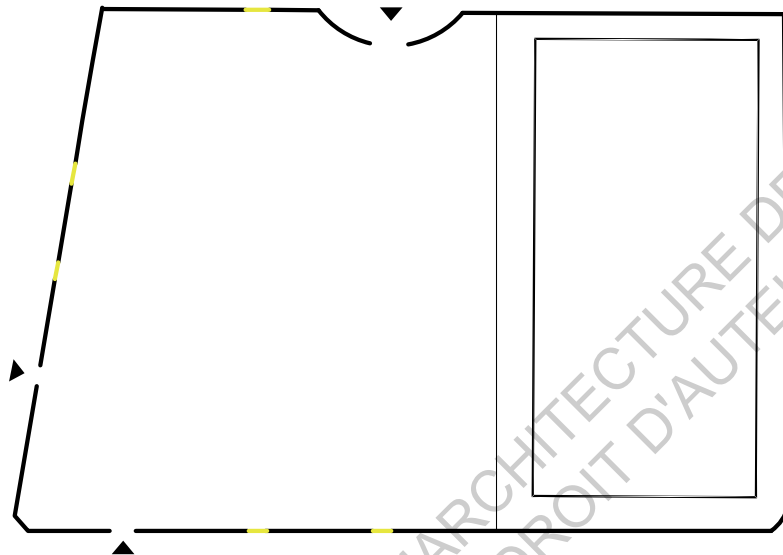


Fig. 21 : Limites et entrées du site n°1

1. Observations in-situ

La deuxième phase de l'étude fut l'occasion d'une analyse in-situ qui prit la forme de phases d'observations statiques et dynamiques, ainsi que d'entretiens avec les habitants. Les deux sites d'études furent pratiqués quotidiennement durant dix jours suivant différentes temporalités.

1.1. Caractéristiques physiques

1.1.1. Limites et entrées sur le site

Le site n°1 se caractérise par une limite physique présente sur la totalité de son périmètre. Cette limite va prendre trois formes différentes. Les limites Sud et Ouest du site sont formées par un mur continu, d'une hauteur proche de 3m. Ce mur est percé à six reprises, trois fois au Sud et trois fois à l'Ouest. Cependant toutes les ouvertures ne permettent pas l'accès au site, seulement deux constituent des entrées. La première sur la limite Sud est un portail qui est laissé ouvert. La seconde entrée est une simple interruption du mur et son accès est contrôlé par un plot en béton qui empêche l'entrée de véhicules motorisés. Au Nord le site est fermé par un muret d'une cinquantaine de centimètres de haut. On y retrouve une entrée qui est principalement destinée aux véhicules et dont l'accès est contrôlé par un gardien les jours de fonctionnement de la foire. Enfin la limite Est du site, du côté de la foire, est un muret surmontée d'une clôture qui comprend trois portails. Ces derniers ne sont ouverts que lors des jours de fonctionnement de la foire et permettent d'y accéder.

Le site n°2 ne présente lui qu'un seul type de limite construite : il s'agit du bâti qui n'a pas encore été détruit, que l'on retrouve au nord et à l'est du site. Ainsi cet espace délaissé est totalement accessible, tant par les hommes que par les véhicules.

1.1.2 Végétation

La végétation trouvée sur les deux sites d'étude est pauvre. Il s'agit principalement de quelques zones enherbées qui se sont développées en dehors tout contrôle et qui ne font pas l'objet d'un entretien. Cependant il est possible de noter sur le site n°1 un alignement de palmiers intéressant. Héritiers de l'ancien projet de la foire internationale, ces palmiers font aujourd'hui une dizaine de mètres de haut et leur bonne envergure permet d'apporter un peu d'ombre sur le site.

1.1.3 Sols

L'analyse de la nature des sols permet de comprendre les usages passés et présents des sites. Si la totalité du site n°2 est couverte par de la terre, le site n°1 présente lui un nombre de sols différents plus importants. Sur la partie Sud-Ouest du site on trouve une grande zone couverte d'enrobée, sur laquelle ont été installés de petits terrains multisport. On retrouve aussi une bande d'enrobée en milieu du site, entre les deux rangées de palmiers, qui matérialise l'ancien axe Nord-Sud du projet de la foire. Une autre nature de sol matérialise elle aussi un ancien axe du projet de la foire. Il s'agit d'un fragment de l'axe central Est-Ouest qui était constitué de pavés.

1.1.4 Topographie

De manière générale, on peut remarquer que le site descend doucement en direction de la mer. Mais on retrouve aussi des sauts de topographie notables sur les deux sites. Sur le site n°1 on note la présence d'un talus d'une hauteur proche de 2m. Ce talus constitue une fracture sur le site, venant le redécouper en deux parties distinctes. La liaison entre ces dernières se fait par le biais de quatre escaliers. Le site n°2 est quant à lui rehaussé d'environ 1m par rapport aux deux routes qui le bordent au Nord et à l'Ouest. Cette surélévation forme ainsi une limite autre que physique pour ce vide et permet de le définir clairement.

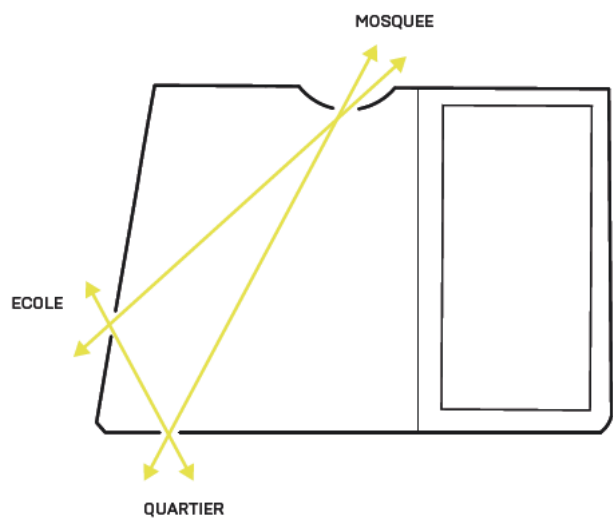


Fig. 22 : Traversées, site n°1



Fig. 23 : Traversées, site n°2

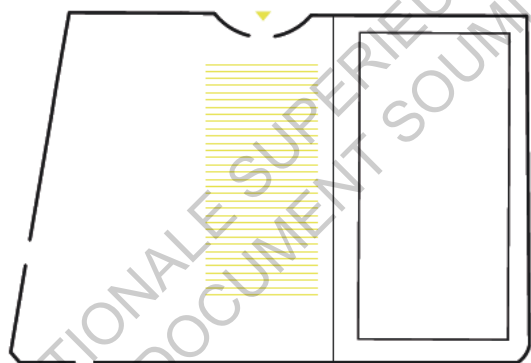


Fig. 24 : Stationnement, site n°1



Fig. 25 : Stationnement, site n°2

1.2. Usages et temporalités

L'étude des usages et de leurs temporalités a constitué la plus grande partie du travail d'observation sur site.

1.2.1 Traversées et arrêts

Les deux sites, du fait de leurs limites perméables, permettent le libre déplacement des hommes. Le site n°1, entouré par différents bâtiments public et un quartier densément peuplé au Sud, constitue un lieu de transition majeur. Il est principalement pratiqué pour relier le quartier, au Sud, à l'école ou à la mosquée Hassan 2. Ces traversées se font de manière ponctuelle et par des populations distinctes. La traversée quartier/école est empruntée par les jeunes écoliers aux horaires de début et de fin des cours. La traversée quartier/mosquée ne se caractérise pas par une population précise et se fait aux horaires de la prière (cinq fois par jour). Il a été possible d'observer que généralement les personnes traversant le site ne s'y arrêtent pas. Cependant certains usagers se rendent sur le site dans le but de s'y arrêter. Ils viennent profiter d'une des rares respirations de la ville et recherchent généralement l'ombre offerte par les palmiers ou par le mur de clôture.

Le site n°2 est quant à lui majoritairement traversé, il permet de rallier plus rapidement deux parties du quartier en offrant sa diagonale. Les arrêts y sont très rares, le site ne présentant pas d'atouts physiques particuliers.

1.2.2 Stationnement de véhicules

Casablanca est une ville engorgée par l'automobile et le manque de stationnement y est un problème majeur. C'est ainsi que le moindre espace vide est rapidement investi par des véhicules. Les deux sites d'étude n'échappent pas à cela, étant tous deux des lieux de stationnement. Cependant le type de stationnement diffère de l'un à l'autre.

Le site n°1 est un lieu de stationnement temporaire et ponctuel, en lien avec l'activité de la foire. La zone utilisée en parking correspond à la moitié du site n°1, à proximité immédiate de l'entrée du bâtiment de la foire. Lors d'expositions à la foire ce sont plusieurs centaines de voitures qui peuvent y être parkées le temps d'une journée. L'accès des véhicules au site est contrôlé par un gardien situé à l'entrée et le stationnement est payant.

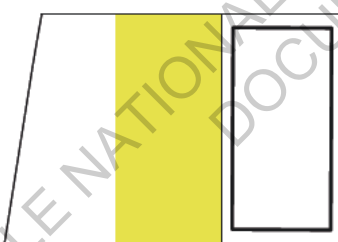
Sur le site n°2 on retrouve un stationnement plus sauvage et de nature diverse. Il peut s'agir aussi bien des véhicules des riverains que de poids lourds. Ces derniers sont nombreux à y stationner le weekend. Ce stationnement de poids lourds est rendu possible par la rare ampleur de ce vide qui facilite la manœuvre des véhicules. Il est possible d'observer que, malgré son caractère sauvage, le stationnement des véhicules est organisé. Ainsi le stationnement des poids lourds se fait toujours sur deux zones, l'une au nord et l'autre au sud du site. De même les automobiles sont garées sur la périphérie du site ou à proximité des habitations de type bidonville.

1.2.3 Activités sportives

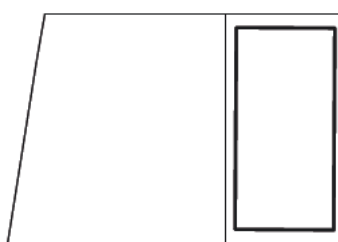
Sur la partie Sud-Ouest du site n°1 sont présentes des installations sportives à l'usage des habitants du quartier. Il s'agit de terrains multisport permettant la pratique du football et du basketball, installés il y a environ quatre ans. Leur création est le fruit du travail d'un organisme, l'INDH (Institut National du Développement Humain), qui avait pour but de faire baisser la forte criminalité de ce quartier populaire, qui jusqu'alors ne disposait d'aucune installation gratuite dédiée aux loisirs. Ces terrains de sports connaissent une intense fréquentation, de nombreux jeunes y viennent chaque jour pour pratiquer une activité sportive ou comme spectateur. En semaine, les terrains sont utilisés uniquement le soir, à la sortie du travail ou de l'école, tandis que lors des weekends il est possible d'y trouver de jeunes gens tout au long de la jour-



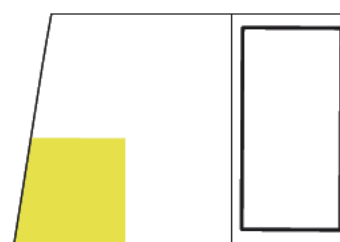
Fig. 26 : Bidonvilles, site n°2



journée, exposition à la foire



journée, pas d'exposition à la foire



soirée

Fig. 27 : Temporalités, site n°1

née. C'est lors des weekends que les terrains connaissent leur plus grande utilisation, et qu'il s'y déroule des événements que l'on ne retrouve pas la semaine. Ainsi il arrive que des tournois de football ou de basketball amateurs y soient organisés. Les terrains, entourés de spectateurs, deviennent alors le point de convergence de tout le quartier et sont aménagés en circonstance. On y voit fleurir des chapiteaux qui abritent arbitres et autres personnages d'influence locale. Les terrains de sports ont aujourd'hui une importance cruciale pour le quartier et ils sont devenus un vrai repère et point de rencontre pour les habitants. Ils constituent un véritable lieu social.

1.2.4 Habitations précaires

Les vides urbains peuvent aussi être le lieu où se développe un habitat précaire de type bidonville. C'est ce que montre le site n°2 qui abrite plusieurs habitations de ce type. Ces logements de fortune, construits avec des matériaux de récupération, sont pour la plupart présents au Sud du site sous la forme de deux groupements. L'un de ces groupements forme une bande qui s'adosse aux vestiges des bâtiments démolis. Seules quelques-unes de ces habitations se sont installées de manière isolée plus au nord. Il semblerait qu'une partie des habitants de ce bidonville soit d'anciens résidents des bâtiments détruits dans le cadre du projet de la percée royale. Ces populations aux faibles ressources, une fois leur logement racheté, n'ont pu trouver un endroit où se reloger et ont donc investi le vide nouvellement créé.

1.2.5 Petits métiers et activités diverses

Le dernier usage relevé lors de l'étude in-situ correspond à diverses activités qui se développent dans le vide. Tout comme pour les habitations précaires, ses activités sont présentes uniquement sur le site n°2. Il y a tout d'abord quelques petits métiers installés à divers endroits du site, souvent proches des habitations précaires. Durant la journée, il s'agit principalement de vendeurs à la sauvette, qui proposent des consommables en tout genre et des cigarettes de contrebande. Mais une fois la nuit tombée c'est un tout autre commerce qui se met en place, celui de la drogue et de l'alcool (dont la vente est extrêmement encadrée au Maroc). On trouve aussi des couturières qui, assises sur un tabouret, proposent leurs services. Enfin il arrive que certaines activités installées dans les bâtis autour du vide s'étendent sur ce dernier. C'est notamment le cas d'un garagiste au Nord du site qui utilise le vide pour entreposer les véhicules qu'il répare ou de vieilles carcasses de voiture.

1.2.6 Temporalités et occupation spatiale

L'étude des usages ne saurait être complète sans parler de leurs temporalités et de celle des sites en général. La mise en correspondance des temporalités des différents usages permet de définir une occupation spatiale du vide en fonction du temps.

Le site n°1 peut être découpé en trois zones définies par leurs usages. La première est la zone servant de parking pour la foire internationale. L'activité de cette zone est à mettre en relation avec l'activité de la foire : si la foire fonctionne alors cet espace est utilisé, et inversement s'il n'y a pas d'exposition à la foire, la zone de parking reste vide et inutilisée. La seconde zone correspond à celle des terrains de sport, qui est la plus dynamique du site. Elle s'anime chaque jour de la semaine à partir de la fin d'après-midi et jusqu'à la nuit tombée, ainsi que le weekend toute la journée. Enfin une dernière zone au Nord-Ouest du site se caractérise par une absence d'activité quasi permanente qui pourrait s'expliquer à la fois par son absence d'installations, de végétation et son éloignement par rapport à la foire. Ainsi le site n°1 se découpe-t-il en trois zones fonctionnant indépendamment la plupart du temps. L'une de ses zones, celle de parking, a un rayonnement à l'échelle de la ville de par son lien avec la foire, tandis que celle des terrains de sport a elle un rayonnement à l'échelle locale, se tournant vers le quartier adjacent. Il semblerait que sur certaines périodes d'exposition consécutive à la foire, le fonctionnement du site dans son ensemble change considérablement et que la totalité soit destinée à la foire.

Le site n°2 quant à lui se caractérise par une activité faible mais qui se maintient toute la journée. L'occupation spatiale y est diffuse et souvent transitoire, peu d'usagers s'y arrêtent. Il est toutefois possible de noter une concentration d'activité autour des deux groupements d'habitation.

1.3. L'avis des usagers

Pour tenter d'aborder la question de la perception, l'avis des usagers sur les deux sites d'études fut recueilli par le biais de conversations. De ces entretiens, souvent réduits à la plus simple expression du fait de la barrière de la langue, plusieurs constantes sont ressorties.

La sécurité, ou plutôt le sentiment de sécurité ou d'insécurité, est apparu comme la notion la plus fréquemment abordée. Pour comprendre cela, il faut se souvenir du contexte environnant : il s'agit d'un quartier populaire, très pauvre, où la criminalité est forte. Sur le sujet de la sécurité, les réponses s'accordaient toujours : le site n°1 était considéré comme sûr par les utilisateurs, tandis que le site n°2 était considéré comme incertain, potentiellement dangereux. Il me fut recommandé de ne pas y passer le soir, sous peine de me faire attaquer. La prédominance de la sécurité dans la réponse des personnes interrogées reste cependant à nuancer du fait de mon statut d'étranger, qui a pu les pousser à des recommandations de précaution.

La deuxième thématique la plus souvent abordée est celle de l'utilité. Cette réponse fut donnée par les utilisateurs du site n°1, le plus souvent par les jeunes présents autour des terrains de sport. Ainsi le site n°1, pour les terrains de sport qui y furent aménagés, est considéré comme utile pour la communauté. Sans cet espace, les jeunes n'auraient d'autre endroit que la rue pour évoluer durant leur temps libre.

C'est enfin du caractère agréable ou confortable des sites qu'il fut discuté lors des entretiens. Ces termes étaient évoqués pour décrire le site n°1. Il est en effet l'un des rares lieux du quartier où il est possible de profiter d'un moment de repos, à l'ombre des arbres, en étant légèrement en retrait de l'effervescence des rues.

2. Résultats de l'étude comparative de deux vides urbains à Casablanca

2.1. Des vides de nature plurielle

Les vides urbains se caractérisent avant tout par une diversité infinie. Tout délaissé étant singulier, il n'est pas possible d'en dresser une typologie complète. Lors de la mise en place de l'état de l'art, il a été énoncé les principaux types de vides urbains. L'analyse urbaine de Casablanca ainsi que l'expérience in-situ ont montré la limite de cette tentative de catégorisation en mettant la lumière sur de nouveaux types de délaissés. A Casablanca trois autres types de vides urbains supplémentaires ont pu être identifiés : les vides planifiés, ceux liés à l'influence d'un bâtiment religieux, et enfin les vides institutionnels. L'identification de ces types permet d'insister sur la diversité de ces espaces apportée par un contexte urbain précis, qui amène à des situations inédites.

Géométrie, échelle spatiale et temporelle, contexte, patrimoine matériel et immatériel, limite, usages sont autant de notions qui ont été abordées au cours de cette étude. Cette profusion de termes, évoquée dans le but de retranscrire fidèlement les observations de la complexité de deux délaissés, constitue un énième témoin de la pluralité essentielle des vides urbains.

2.2. Des usages définis par la nature, le contexte et la liberté d'appropriation des vides

Les usages relevés sur les différents lieux d'étude sont très divers et regroupent de nombreuses fonctions : habitat, travail, pratique sportive, loisirs. Comment peut-on expliquer l'installation de ces différentes fonctions précisément dans ces lieux et leur cohabitation ?

Le délaissé, en tant qu'espace en creux, est un espace relativement plastique, lui permettant de constituer un support à de multiples usages. Sans usage défini, puisque destitué de ses usages passés et en attente de ses futurs, le vide urbain offre sa liberté d'occupation spatiale et son appropriation. C'est cette liberté qui va être à l'origine de la diversité qui peut y être observée. Parce qu'il n'a pas un usage programmé unique, le délaissé peut en accueillir plusieurs. Mais cette utilisation du vide si elle a lieu, tient aussi d'un désir ou d'un besoin des usagers. C'est ainsi la rencontre entre un espace en attente d'un nouvel usage et des utilisateurs désireux de trouver un lieu pour leurs activités.

Nous avons pu constater précédemment que les deux sites d'études, pourtant contigus, hébergeaient des usages très différents. La première des raisons expliquant ces différences se trouve dans les caractéristiques physiques du délaissé. Prenons par exemple l'arrêt qui est pratiqué seulement sur le site n°1. Pour beaucoup des personnes qui le pratiquent, le choix de ce lieu tient du fait qu'il présente des zones d'ombres, apportées par les palmiers et le mur d'enceinte.

L'influence du contexte direct va être une autre raison expliquant l'installation des usages. Par exemple, les activités illicites du site n°2, absentes sur le site n°1, s'expliquent par l'environnement direct des sites. Le site n°1 est à proximité de la mosquée Hassan 2, de la foire internationale et d'un boulevard passant, impliquant une présence policière et un contrôle plus important que sur le site n°2, enserré plus profond dans le quartier. Ainsi l'influence des institutions, et les conditions de contrôle qu'elles impliquent, réduit les possibilités d'occupation spatiale et d'appropriation. Les bidonvilles du site n°2 montrent eux aussi l'influence du contexte sur l'apparition de certaines activités. Si ce site a été privilégié pour leur installation, c'est qu'il était situé au cœur d'un quartier résidentiel, qui souvent était le leur avant leur expulsion.

Les caractéristiques physiques et le contexte urbain d'un délaissé agiraient donc sur l'installation de certains usages en un lieu déterminé. Il est alors sensé de s'interroger sur les raisons de leur possible cohabitation. En observant la répartition spatiale des différentes activités relevées sur les deux sites, il est possible de voir que chacune d'entre elles a son emplacement défini. Lors des dix jours d'observation réalisés à

Casablanca, jamais les usages ne se sont-ils déplacés sur un site. La cohabitation des différentes activités semble tenir d'une organisation tacite issue d'un respect mutuel qui se manifeste par une mise à distance.

2.3. Formes d'appropriation

Lors de cette étude, nous avons pu constater que certains des usages relevés sur les sites constituaient des formes d'appropriation.

La forme d'appropriation la plus prégnante réside en les logements de type bidonville du site n°2. Les populations vivant dans ces logements se sont approprié l'espace du site n°2 par l'action de construire. C'est en effet cette action qui leur a permis de donner une fonction précise à un espace initialement non qualifié, celle d'habiter. Les habitants de ces logements ont fait leur une partie de l'espace en l'enserrant entre quatre murs, allant même jusqu'à le privatiser. Il s'agit là d'une forme d'appropriation très forte, qui se rapproche de la propriété, bien que cette dernière soit illégitime. N'ayant pas les ressources suffisantes pour se loger, les habitants ont investis et exploité le potentiel d'un site laissé béant par les démolitions. Cette appropriation est issue d'un besoin et de fait relève de la nécessité.

Une autre forme d'appropriation a pu être observée avec l'usage des délaissés comme parking. Bien que cet usage se retrouve sur le site n°1 et le site n°2, seulement sur ce dernier pouvons-nous parler d'appropriation. En effet le stationnement de véhicules sur le site n°1 est lié à l'activité de la foire et n'est pas l'initiative des utilisateurs mais bien plutôt une possibilité proposée par l'institution. Sur le site n°2, qui se caractérise par une absence de limite physique et de contrôle d'accès, l'usage parking peut être considéré comme une appropriation. Ici encore s'agit-il d'une forme d'appropriation motivée par un besoin. Face aux problématiques de stationnement que connaît Casablanca, les usagers ont investis un espace capable puisque vide, afin de répondre à leur besoin de stationnement. Le véhicule devient alors le prolongement du corps de l'homme qui par le biais de cet instrument occupe physiquement l'espace et se l'approprie.

Les appropriations des délaissés observées sont l'expression spatiale d'un besoin et se font le reflet des problématiques auxquelles la ville est confrontée : des populations pauvres qui ne parviennent pas à se loger et des lieux de stationnement insuffisants. Les formes d'appropriations sont donc fortement marquées par le contexte local. De plus, ces appropriations ont pu être observées uniquement sur le site n°2. Il semblerait que la nature des vides urbains conditionne leur potentiel d'appropriation. C'est ici la présence d'une limite et le contrôle dû à la présence d'une institution qui expliquent les différences de potentiel d'appropriation de deux délaissés voisins.

2.4. Potentialité et instrumentalisation : singularités du délaissé dans la complexité urbaine

Lors de cette étude, il a été possible de se rendre compte de la possible transformation de délaissés par l'installation de nouveaux usages. Cette voie de transformation d'un vide constitue la preuve la plus évidente de la propension de ces lieux à évoluer, à devenir autre chose. Mais alors comment ne pas parler de potentialité alors que l'on prend conscience que le délaissé ne tend qu'à devenir cet autre chose ; puisque le potentiel c'est ce qui existe en puissance, virtuellement.

Mais alors qu'est-ce que le potentiel d'un vide ? S'agit-il simplement de sa possibilité d'acquérir de nouveaux usages ? En effet cette possibilité à se métamorphoser par les usages fait partie de son potentiel, puisque cela constitue un de ces devenir possibles. Mais ce n'est pas là l'unique composante de la potentialité du vide car la seule présence de l'homme ne peut suffire à la définir. Plus généralement nous pourrions dire que c'est la possibilité que cet espace ne soit plus vide tant sémantiquement que physiquement, qu'il s'y passe quelque chose, qui illustre le potentiel du vide. Plus largement que d'être approprié, le potentiel du vide serait alors celui de se remplir. Le délaissé peut se remplir de sens sans l'intervention physique de l'homme, car il est partie intégrante du paysage urbain. Il peut alors constituer une respiration dans la ville, aérant le tissu en y apportant végétation et lumière, comme c'est le cas dans le quartier

dense autour du site n°2. Il peut aussi avoir valeur esthétique, en produisant une image poétique, celle d'une rencontre toujours changeante entre le minéral du passé du site et la végétation, lieu d'une diversité écologique. Espace potentiel car ses capacités ne sont jamais complètement exploitées, il y a toujours possibilité de nourrir sa diversité, de valoriser sa richesse. Si chaque site est singulier, alors chaque site aura un potentiel différent.

Se pose alors la question des moyens d'évaluer le potentiel d'un délaissé. Quels sont les éléments qui pourraient entrer en jeu dans ce processus ? Il faudrait tout d'abord s'intéresser à ses caractéristiques physiques, telle sa limite, qui conditionnent son potentiel d'appropriation et donc la présence de l'homme sur le lieu. Dans le cadre du potentiel d'appropriation, la durée supposée du délaissement est de même essentielle. Il y aurait aussi le passé du lieu à questionner, dans la valeur du patrimoine qu'il lègue, tant minéral que végétal, tels les palmiers du site n°1. Enfin l'environnement direct est de même à prendre en compte puisque nous avons pu voir que celui-ci conditionne grandement l'évolution d'un délaissé.

La caractéristique potentielle impose le vide urbain comme un support favorable à l'expression de l'homme. Il lui permet de constituer une réponse à une aspiration voire parfois même à une nécessité, comme par exemple celle de se loger relevée sur le site n°2. Peu d'espaces urbains affichent une telle permissivité, et c'est bien là que le délaissé affirme sa place indispensable dans la complexité urbaine. Le délaissé apparaît comme une pièce urbaine nécessaire ayant la capacité d'accueillir ce qui ne peut trouver de place ailleurs par défaut de planification.

L'installation d'usages dans le vide urbain lui confère aussi un potentiel social. Investi, il devient un lieu de rencontre entre les habitants. Cette potentialité est d'autant plus forte lorsque le contexte urbain est dense, comme à Casablanca.

Si le vide est potentiel, cela pousse parfois à son instrumentalisation. Cet exemple a pu être observé sur le site n°1 avec la présence des terrains de sports. L'Institut National du Développement Humain, dans le but de faire baisser la criminalité du quartier adjacent, a usé du délaissement d'une partie du vide situé devant la foire. Cette utilisation d'un délaissé pour servir un but précis correspond à une instrumentalisation de celui-ci, qui est alors considéré comme un moyen. Dans ce cas précis, on ne peut parler d'appropriation dans l'installation d'usages puisque ces derniers ont été dictés par un organisme étatique.

2.5. Perception

Le délaissé accueille souvent des usages qui ne sauraient trouver de place ailleurs dans la ville. Cela amène parfois à l'installation d'une certaine marginalité dans ce genre d'endroit. A Casablanca, cela s'est illustré par exemple par la présence de vendeurs de contrebande ou encore de bidonvilles sur le site n°2. Il s'est avéré que de cette marginalité naissait chez les habitants une image négative du délaissé, le site n°2 étant généralement considéré comme un lieu insécuritaire. Cette observation permet de mettre en avant le lien entre usages et perception : les voies d'utilisation d'un délaissé semblent conditionner sa perception. Cependant il est possible aussi que les usages affectent de manière positive la perception d'un vide urbain, comme c'est le cas sur le site n°1. La présence des terrains de sports, lieu largement pratiqué par les habitants du quartier, confère à ce délaissé une image positive.

La composante formelle a elle aussi une influence sur la perception du vide urbain. Le site n°2 est un agrégat d'usages disparates, allant de la simple occupation spatiale à la construction. Cet apparent désordre est très probablement en lien avec sa perception négative dans le sens où il fait naître une certaine ambiguïté sur ce lieu. Il ne peut être identifié en tant que forme urbaine connue : est-ce un lieu d'habitation, de parking ? Typologie urbaine informelle certes, le délaissé constitue cependant une forme urbaine. Sa complexité et le manque de visibilité de ses enjeux nuisent malheureusement parfois à son appréhension. La reconnaissance de l'importance de ces lieux passe par l'acceptation de l'impossibilité de les définir formellement.

Enfin cette étude a confirmé l'importance de la temporalité dans la perception des espaces. Si ce paramètre n'avait pas d'importance dans le cas d'une appréhension positive du lieu, comme pour le site n°1, elle en avait une pour le site n°2. Ce dernier était en effet déclaré plus dangereux encore à la nuit tombée. Cela tient d'une part à la noirceur de la nuit qui exacerbe le sentiment d'insécurité, mais aussi à la présence d'usagers proposant des services illicites qui s'y installent à la nuit tombée.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Conclusion

Les vides sont relativement nombreux à ajourer le tissu urbain dense casablancais. L'étude de deux d'entre eux, à travers leurs caractéristiques physiques, leurs usages et leur perception, a permis d'apporter des réponses à un questionnement sur l'essence des délaissés.

La présence de délaissés à Casablanca reflète, comme dans de nombreux autres pays, les bouleversements de la ville contemporaine. Pertes de vitesse des industries, opérations d'aménagement en difficulté, déshérence ou obsolescence de sites, sont autant de raisons génériques expliquant la formation des vides urbains. Mais cette étude a aussi prouvé qu'à un contexte local précis correspondait des situations inédites, rappelant dans le même temps une vérité première de ces espaces : tous singuliers, ils relèvent d'une typologie urbaine complexe. Si le délaissé se définit par une absence de fonction programmée et un délaissement temporaire, certaines de ses caractéristiques sont incontournables pour l'appréhension de ses enjeux : échelle spatiale, temporelle, localisation et contexte urbain local.

Bien que par essence dessaisi par la société d'une fonction définie, le délaissé agit dans la complexité urbaine. Le spectre des possibilités de rôles qu'il peut endosser est large, allant de la simple composante du paysage urbain jusqu'à être le support d'usages nés de besoins de la population. L'installation de ces usages relève de deux phénomènes : l'appropriation par les habitants ou l'instrumentalisation par les autorités. De par la relative plasticité de cet espace en creux, les usages pouvant s'y installer sont très divers et pourtant cohabitent en un même lieu. Ainsi au sein d'un même vide de cette étude a-t-il été possible de dénombrer jusqu'à quatre usages distincts. Ces usages dérivent d'aspirations bien différentes, allant du désir de loisir à la nécessité du logement. Par le choix de deux sites d'études, il a été possible de mettre en évidence les paramètres influant sur l'installation des usages : caractéristiques physiques, contexte local et liberté d'appropriation. C'est toujours en s'intéressant aux usages qu'il fut possible d'appréhender une réalité première des vides urbains : leur propension à tendre vers autre chose que ce qu'ils sont. De l'interprétation de ce constat a surgit une autre propriété du délaissé : sa potentialité. Son potentiel, celui de remplir tant sémantiquement que physiquement le vide laissé par son dessaisissement, permet alors de comprendre son importance dans le contexte urbain. Il peut tout à la fois constituer une respiration dans la ville, être un lieu de diversité et accueillir des usages répondant aux besoins de la population.

Dernier aspect des délaissés abordé dans cette étude, celui de la perception de ces espaces. Ces lieux renvoient fréquemment une image négative de par leur statut ambiguë, les usages marginaux qu'ils peuvent accueillir et leur complexité formelle. Mais il a été montré que les transformations impulsées par leurs nouveaux usages peuvent modifier leur perception, faisant du délaissé un événement heureux dans le tissu urbain.

A l'issue de ce travail, il ne tient qu'à nous de poser un nouveau regard sur les vides urbains et par là de participer à leur intégration urbaine.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

L'Atelier, «*La Forêt des délaissés*», in *Nature & Paysage - Les rencontres*, 2009, n°1, p. 46-59

Perla Serfaty-Garzon, «*La ville et ses restes*», in *L'aménagement urbain - promesses et défis*, Institut Québécois de la recherche et de la culture, 1991, p. 232-267

Jean Nika, «*Friches, jachères et autres délaissés*», in *Nature & Paysage - Les rencontres*, 2009, n°1, p. 17

Stalker, *Stalker : à travers les territoires actuels : Rome 5, 6, 7, 8, octobre 1995*, Paris, Jean-Michel Place, 2000, 62 p.

Claude Thiberge, *La ville en creux*, Paris, Ed. Du Linteau, 2002, 336 p.

Claude Chaline, *La régénération urbaine*, Paris, PUF, 1999, 127 p.

Klaus Overmeyer, « *Lieux incertains, incubateurs d'urbanisme informel* », in *L'Architecture d'aujourd'hui* n°368, janvier/février 2007, p. 66-71

Jean-Paul Thibaud, « *L'horizon des ambiances urbaines* », in *Communications*, De Gruyter, 2002, p. 185-201

Michel Foucault, *Le corps utopique - Les hétérotopies*, Fécamp, Nouvelles Éditions Lignes, 2009, 64 p.

Jean-Christophe Bailly, *La ville à l'œuvre*, Paris, Jacques Bertoin, 1992, 144 p.

Gilles Clément, *Manifeste du Tiers paysage*, Paris, Sujet/Objet, 2004, 66 p.

L'Atelier, *La forêt des délaissés*, Paris, Institut Français d'Architecture, 2000, 43 p.

Vilém Flusser, *Les Gestes*, Montreuil, Hors commerce, 2004, 211 p.

Georges Perec, *Espèces d'espaces*, Paris, Galilée, 1974, 125 p.

Perla Serfaty-Garzon, «*L'Appropriation*», in *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*, Paris, Editions Armand Colin, 2003, p. 27-30

Francine Dansereau, «*Les pratiques d'habiter. Une clé pour la compréhension des dynamiques de changement socio-culturel*», in *Les mondes urbains : le parcours engagé de Françoise Navez-Bouchanine*, Paris : Karthala, 2013, p. 40-45

Chris Younès (Directeur de la publication) et Xavier Bonnaud (Directeur de la publication), *Perception/Architecture/Urbain*, Gollion, Infolio, 2014, 347 p.

Table des matières

Remerciements.....	5
Introduction : La genèse d'une réflexion.....	7
1. Introduction.....	9
2. Dix images.....	11
3. Formulation de la problématique par l'image.....	13
Chapitre I : Etat de l'art.....	15
1. Vide urbain.....	17
1.1. Vide urbain et espace délaissé.....	17
1.2. Un espace en creux.....	17
1.3. Le reflet des mutations de la ville.....	19
2. Perception du lieu.....	19
2.1. Le lieu.....	19
2.2. La perception.....	19
2.3. Ville et perception.....	20
3. Appropriation.....	21
Chapitre II : Casablanca et terrain d'étude.....	23
1. Analyse urbaine de Casablanca.....	25
1.1. Introduction.....	25
1.2. Planification.....	25
1.3. Réseaux de transports et de circulations.....	29
1.4. Organisation du territoire et des activités.....	29
1.5. Répartition des équipements et des activités.....	31
1.6. Quartiers, densités et typologies bâties.....	31
1.7. Conclusion.....	33
2. Premières hypothèses liées à l'étude de Casablanca.....	35
3. Choix du terrain d'étude.....	37
3.1. Un premier choix de site.....	37
3.2. Un choix remis en question.....	37
3.3. Nouveau choix de site et nouveau type de vide urbain.....	37
4. Analyse du contexte de l'étude.....	39
4.1. Quatre tissus urbains.....	39
4.2. Equipements et activités.....	41
4.3. Axes routiers et transports.....	41
4.4. Vides.....	42
Chapitre III : La confrontation au terrain.....	45
1. Observations in-situ.....	55
1.1. Caractéristiques physiques.....	55
1.1.1. Limites et entrées sur le site.....	55
1.1.2. Végétation.....	55
1.1.3. Sols.....	55
1.1.4. Topographie.....	55
1.2. Usages et temporalités.....	57
1.2.1. Traversées et arrêts.....	57
1.2.2. Stationnement de véhicules.....	57
1.2.3. Activités sportives.....	57
1.2.4. Habitations précaires.....	59
1.2.5. Petits métiers et activités diverses.....	59
1.2.6. Temporalités et occupation spatiale.....	59
1.3. L'avis des usagers.....	60

2. Résultats de l'étude comparative de deux vides urbains à Casablanca.....	61
2.1. Des vides de nature plurielle.....	61
2.2. Des usages définis par la nature, le contexte et la liberté d'appropriation des vides...	61
2.3. Formes d'appropriation.....	62
2.4. Potentialité et instrumentalisation : singularités du délaissé dans la complexité urbaine.....	62
2.5. Perception.....	63
 Conclusion.....	 67
 Bibliographie.....	 71

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

	OUI	NON
Consultation sur place		
Impression		
Diffusion Intranet		
Diffusion Internet		
Exposition		
Publication non commerciale		