



HAL
open science

La ville nouvelle coloniale au Maroc : moderne, salubre, verte, vaste.

Gaëlle Gillot

► **To cite this version:**

Gaëlle Gillot. La ville nouvelle coloniale au Maroc : moderne, salubre, verte, vaste.. François Leimdorfer. Dire les villes nouvelles, 5, Editions de la Maison des sciences de l'homme, pp.71-96, 2014, collection Les mots de la ville, 978-2-7351-1761-1. <halshs-01272511>

HAL Id: halshs-01272511

<https://shs.hal.science/halshs-01272511v1>

Submitted on 10 Feb 2016

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

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



Distributed under a Creative Commons CC BY 4.0 - Attribution - International License

Gillot, Gaëlle. 2014. « La ville nouvelle coloniale au Maroc : moderne, salubre, verte, vaste », in Leimdorfer, François (dir.), *Dire les villes nouvelles*, Paris, Edition de la Maison des sciences de l'homme : 71-96.

Gaëlle Gillot*

La ville nouvelle coloniale au Maroc : moderne, salubre, verte, vaste

Introduction

Lors du Congrès International d'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale qui s'est tenu du 10 au 15 octobre au cœur de l'Exposition coloniale de 1931 au bois de Vincennes, les travaux portèrent sur les principes de création des villes coloniales. Placé sous la direction de Henri Prost et de Jean Royer, deux architectes urbanistes qui jouent un rôle central dans la construction de ce qu'on appelle la « ville européenne » au Maroc, et sous le commissariat général du Maréchal Lyautey, résident général de la France au Maroc à la même époque et qui y joua un rôle déterminant, ce congrès renseigne sur le vocabulaire utilisé par les acteurs principaux des aménagements pour l'élaboration et la réalisation de ces villes nouvelles. Le compte rendu général publié dès 1932 sert ici de base pour comprendre la chaîne des logiques que traduisent les mots utilisés dans la construction des villes. La confrontation du lexique employé et des réalisations permet de décrypter quelles valeurs s'incarnent dans les villes et quelles intentions sous-tendent leur réalisation. Ainsi les termes qui reviennent le plus souvent dans le cadre de la construction des villes nouvelles coloniales au Maroc sont « nouveau », « hygiène », « confort », « moderne », « nature », « grand/vaste ». Ils entraînent dans leur sillage les notions de progrès et de science, l'hygiénisme, la représentation et le respect d'un Etat fort.

L'urbanisme est une science nouvelle dans les années 1930¹, dont Jean Royer dans le compte rendu général qu'il fait du congrès international de l'urbanisme aux colonies, reconnaît qu'elle a « encore des incertitudes et des tâtonnements » (p.15). Malgré tout, prévoir des plans d'aménagement, d'extension, d'embellissement pour les villes dans leur globalité et non plus par quartier, raisonner en zones (industrielle,

* IEDES/Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UMR 201 Développement et sociétés.
Gaelle.Gillot@univ-paris1.fr

¹ Le terme « urbanisme » (en français) apparaît pour la première fois en 1910 dans un article de Paul Clerger dans le *Bulletin de la Société géographique de Neuchâtel* (Bardet, 1972 : 19).

commerciale, d'habitation, de loisir...) semblent des pratiques extrêmement efficaces et rationnelles, dont l'assise scientifique garantit la validité voire le caractère universalisable ; cela permet d'inscrire les travaux des villes nouvelles dans les colonies dans une démarche de modernité dont la France est porteuse, forte de son expérience de modernisation urbaine parisienne, vue comme un idéal.

Les professionnels de l'urbain s'accordent à « reconnaître le rôle essentiel que doivent jouer les cités dans le monde moderne et l'influence que peuvent avoir, sur la destinée des peuples qui commencent à évoluer, leur emplacement, leur organisation, leur salubrité, leur esthétique » (du Vivier, 1932 : 9). Ce qui se joue avec l'implantation des villes nouvelles sont l'ordre et la sécurité dans les colonies, mais également l'établissement d'une société idéale grâce aux expérimentations qui y sont possibles : « Dans un pays vierge, où tout est à créer, il est naturel qu'on fasse du nouveau, qu'on établisse des plans audacieux, que l'on réalise des idées dont l'envergure s'adapte à l'immensité des territoires et aux perspectives sans limite d'un avenir sans passé ! » (Ibid).

Dans la perspective de la création d'une civilisation nouvelle, notamment grâce aux villes nouvelles coloniales, le Maroc est présenté lors du congrès de 1931 comme « une leçon magistrale, écoutée et respectée de toutes les nations » (Royer, 1932 : 15). C'est à cette toute première période des années 1930 que cet article s'attache.

En 1912, le traité de Fès établit le protectorat français sur le Maroc. Le maréchal Lyautey y est nommé résident général. Cet homme très charismatique possède tous les pouvoirs au Maroc et est décrit comme « le plus grand urbaniste des temps modernes ». Dans la préface de *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, Lyautey affirme que « dans [sa] longue carrière coloniale, deux questions [l']ont passionné entre toutes, la Politique Indigène, l'urbanisme ». Les deux domaines, à son sens, sont de la même famille. Prost ajoute que « l'urbanisme apporte l'aisance de la vie, le confort, le charme et la beauté » parce qu'il permet « l'organisation logique des agglomérations humaines » (Prost, 1932a: 21). Ainsi, la création de villes nouvelles au Maroc « pacifié » a été une des occupations majeures du maréchal Lyautey et de son équipe, qui tous étaient convaincus d'œuvrer pour un monde meilleur grâce aux villes nouvelles.

**Bâtir du « neuf » à côté du « traditionnel » pour créer un contraste
entre
la ville « européenne » et la « ville indigène »**

Très vite après son arrivée au Maroc, Lyautey s'entoure de professionnels modernistes et progressistes, spécialistes, techniciens reconnus de l'urbain, afin d'imprimer sur le territoire marocain la marque de la civilisation et de la domination françaises et de permettre aux nombreux candidats français à l'aventure marocaine de s'installer dans des conditions optimales. La

séparation entre la ville européenne et la ville indigène est tout de suite reconnue comme un principe à respecter absolument et de nouvelles procédures de construction, des plans d'aménagement globaux pour les villes sont conçus très rapidement après l'établissement du protectorat français sur le Maroc.

Les influences du modernisme et du progressisme

L'administration française mise en place par Lyautey ne laisse aucune place aux Marocains. Il s'agit de tout prendre en main dans ce pays où « tout était à construire », surtout les villes. A peine arrivé, Lyautey s'entoure de spécialistes de diverses disciplines et appelle au Maroc pour des missions limitées des figures de l'urbanisme français. Parmi elles, Jean-Claude-Nicolas Forestier, conservateur des promenades de Paris, est convié à mener au Maroc une étude sur les « réserves de terrains pour la création dans les villes du Protectorat de parcs et jardins publics »². Il remet son rapport en décembre (Forestier, 1913). En novembre de la même année 1913, sur les conseils de Forestier, Lyautey appelle Henri Prost, urbaniste, Grand Prix de Rome en 1902, pour une mission de trois mois au Maroc. Prost revient en janvier 1914, accompagné du juriste Guillaume de Tarde et y reste dix ans. Forestier et Prost se connaissent bien et ont l'habitude de travailler ensemble. Ils sont tous les deux membres fondateurs de la Société française des architectes urbanistes qui travaille à définir une nouvelle science que serait l'urbanisme.

L'école française d'urbanisme est issue du débat culturel et professionnel français sur les formes de transformation de la ville à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, à une période où les nouvelles questions relatives à l'aménagement des villes s'élaborent et se précisent, et où de nombreuses études sont réalisées à propos de l'hygiène, de l'habitat insalubre, des nouvelles conditions de travail et de vie. Des spécialistes, dont certains sont issus de l'expérience du Musée Social³, œuvrent à la constitution d'un nouveau savoir, l'urbanisme, à travers des enquêtes, des conférences, des débats, des études sur l'habitat et l'extension des villes. Ils définissent des usages techniques et établissent un lexique spécifique pour l'édification des villes qu'ils souhaitaient idéales.

Lecteurs assidus des ouvrages publiés en Angleterre, en Allemagne ou aux Etats-Unis, ils suivent les expériences de construction de villes nouvelles à l'étranger. Ainsi Jean-Claude-Nicolas Forestier connaît bien le travail d'Olmsted et son *Park System* à Boston, New York ou Baltimore ; il suit et décrit la création des *garden cities* en Angleterre d'après le modèle

² Courrier du ministre des Affaires étrangères au préfet de la Seine du 6 janvier 1913, cité par Leclerc : 1994 : 189.

³ Le Musée social est issu du mouvement d'économie sociale mené par Frédéric le Play dont le but est d'attirer l'attention sur la nécessaire amélioration des conditions sanitaires et de vie des ouvriers. Devenu fondation en 1894 sous la direction de Jules Siegfried, le Musée social a largement contribué à établir et à faire circuler les théories et principes d'organisation et d'aménagement des villes.

théorique d'Ebenezer Howard, et celle d'Adélaïde City en Australie ; il s'inspire des villes européennes de Londres, Vienne et Cologne. Pour lui, « les hommes ne sont point faits pour être entassés en fourmilières, mais épars sur la terre qu'ils doivent cultiver. Plus ils se rassemblent, plus ils se corrompent. Les infirmités du corps ainsi que les vices de l'âme sont l'infaillible effet de ce concours trop nombreux. (...). Le remède serait de fuir les grandes villes et de retourner à la campagne. Peut-être y viendra-t-on un jour, mais aujourd'hui l'organisation sociale exige ces groupements énormes. A leurs dangers, à leurs inconvénients, il est possible d'apporter des palliatifs, sinon un remède, et les municipalités peuvent tenter d'éviter, en partie, des conséquences qui sont vraiment redoutables, encore faut-il le faire avec méthode » (Forestier, 1997 : 51). Ce qui est visé est « l'amélioration des conditions de vie de la masse des habitants (...) [et] l'accroissement de la moralité » (*ibid.* : 57).

La réforme sociale s'exprime pour les membres de l'école française d'urbanisme qui travaillent au Maroc (qui se rattachent d'après Françoise Choay plus au progressisme qu'au culturalisme) notamment à travers la notion d'embellissement de la ville (Leclerc et Tarago i Cid, 1997). Une des idées qu'ils cherchent à expérimenter et à imposer est la planification globale de la construction des villes. Cette planification (« le plan ») doit répondre à trois principes clés : le zoning, le choix d'artères de circulation comme éléments structurants de l'organisation de la ville, et l'introduction de la nature dans la ville pour lui apporter l'hygiène nécessaire. Elle permet ainsi de construire une ville moderne dont la conception se fonde sur des considérations scientifiques⁴.

Un certain nombre de principes fondés sur des raisonnements scientifiques sont proclamés lors du Congrès, qui affirment en filigrane la supériorité des Européens sur les indigènes considérés comme des peuples-enfants en retard, à éduquer, tout comme l'étaient alors les couches ouvrières françaises. L'urbanisme comme science est alors en cours d'universalisation et les intervenants au Congrès de 1931 considèrent que s'il se fonde sur des doctrines et des pratiques dans les pays d'Europe et d'Amérique alors que « dans bien des colonies il en est aux incertitudes et tâtonnements » (Royer 1932 : 15). Par conséquent ce congrès, par l'échange de pratiques doit « arriver à dégager une expérience d'ensemble pour rejoindre une doctrine générale » de construction des villes (Royer 1932 : 15). Une différence est faite entre « l'urbanisme » comme discipline et « l'urbanisme colonial » qui s'en distingue, l'alimente et l'expérimente (tant à travers ses méthodes que ses principes pratiques) par « les spécificités qu'il soulève et qui dépendent de la géographie, du climat, des mœurs » (Tarde 1932 : 27). A partir de ce congrès, on ne fait plus d'urbanisme colonial, mais de l'urbanisme aux colonies, ce qui ancre géographiquement une pratique qui s'inscrit désormais dans un domaine général. Une ville coloniale désormais est une ville aux colonies - c'est-à-dire ailleurs qu'en France (voir Du Vivier de Streele 1932 : 10) – qui, par sa

⁴ Françoise Choay déconstruit cependant cette foi en la science en affirmant que « les systèmes de valeurs sur lesquels l'urbanisme repose en dernier ressort ont été masqués par l'illusion naïve et persistante d'une assise scientifique » (Choay 1965 : 77).

conception, sa forme et son hygiène apportera la civilisation là où elle sera bâtie.

Le premier principe, énoncé comme *desiderata* par Du Vivier de Streel, ancien directeur des congrès de l'Exposition coloniale, au nom des « colons soucieux de l'avenir de l'œuvre française et du bien être des Européens émigrés ou de nos sujets indigènes » est « de ne jamais mélanger dans une agglomération urbaine la population indigène et la population européenne » (Du Vivier de Streel 1932 : 10-11).

La ville « moderne » doit être séparée de la ville indigène

Dans les colonies, un des principes généraux pratiques d'aménagement des villes repose sur la séparation stricte des villes indigènes et des villes européennes, que le vocabulaire utilisé au cours du Congrès d'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux distingue nettement. L'utilisation des expressions n'est pas homogène. « Ville nouvelle », « ville moderne », « ville européenne » mais aussi « nouvelle agglomération » sont employées comme synonymes par les différents auteurs. Il semble cependant que « ville nouvelle » mette davantage l'accent sur la création, la réalisation, le fait de construire quelque chose qui n'existait pas auparavant. En effet, « ville nouvelle » figure aussi dans les textes à la place de « nouvelle agglomération en formation » (par exemple Prost 1932b : 76) ou « future ville » (Durand 1932 : 86). Le vocabulaire en revanche distingue franchement la ville destinée aux Européens (le « nouveau Rabat », « nouveau Oujda », etc., qui reprend le vocabulaire ci-dessus) et la ville affectée aux « indigènes ». Cette dernière peut être ancienne ou nouvelle elle aussi. Pour décrire les constructions réservées aux indigènes, les auteurs du congrès de 1931 utilisent surtout les expressions « nouveaux quartiers indigènes » (Prost 1932b : 72), « nouvelle ville indigène » (Prost 1932b : 73) ou encore « fonder un centre indigène » (Laprade 1932 : 95). Le terme « nouveau » vient s'accoler à « indigène » afin de bien faire la différence entre ces espaces créés par les Européens, et les villes anciennes, traditionnelles précoloniales, stigmatisées pour leur très faible adaptation à la vie moderne. Si « ville indigène » a été abandonné en 1930 par le *Guide bleu* au profit de « médina », qui montre un retournement dans l'intérêt porté à ces villes anciennes (Cattedra 2010 : 731), les participants au congrès de 1931 n'ont pas encore opéré ce changement. Ils utilisent les expressions « vieilles cités indigènes » (Royer 1932 : 16), « cités musulmanes » (Prost 1932b : 60), « villes anciennes » ou « villes indigènes » majoritairement, en accolant parfois un jugement à ces expressions -« pittoresques agglomérations indigènes » (Prost 1932b : 67)-, seule concession au regain d'intérêt noté dans le *Guide bleu*. Toutes les cartes, tous les écrits font ainsi une distinction très forte entre ces deux types de villes à séparer, l'une ancienne et archaïque, l'autre moderne, nouvelle, en cours de construction ou à construire « dans la joie de la création » et « l'ivresse des bâtisseurs » (Tarde 1932 : 31).

Guillaume de Tarde évoque les « raisons politiques, hygiéniques, économiques, esthétiques, qui imposent cette solution » (Tarde 1932 : 29)

sans y revenir. Cependant il attire l'attention des lecteurs sur le fait qu'il ne s'agit pas selon lui d'une « séparation radicale » : « Il ne s'agit pas ici d'un éloignement, si je puis dire, distant, d'une sorte d'attitude de mépris à l'égard de la ville indigène (attitude que je crois être la méthode anglaise), mais au contraire, d'une séparation discrète de deux villes, par ailleurs étroitement unies » (*ibid.*). Les arguments qui suivent, notamment sous la plume d'Henri Prost reposent sur des raisonnements qui se veulent rationnels mais soulignent cette séparation physique importante entre les deux villes, réalisée par la mise en place de servitudes *non aedificandi* d'une largeur d'environ 50 mètres que Forestier appelait de ses vœux dans son rapport de mission au Maroc en 1913. A Rabat cette zone non constructible avait finalement été fixée à 250 mètres de large.

Henri Prost revient donc sur ce principe de séparation qui est considéré comme essentiel dans l'œuvre d'urbanisme de Lyautey et résume les « raisons politiques économiques, sanitaires, édilitaires et esthétiques » de cette organisation urbaine.

Tout d'abord pour Prost, *la ville indigène n'est culturellement pas adaptée aux Européens*. Il indique l'impossible cohabitation entre la vie musulmane et la vie européenne qui ne peut s'adapter aux obligations musulmanes. Or, écrit-il « nous sommes venus au Maroc pour apporter une collaboration qui ne doit troubler en rien les conditions d'existence de ses habitants. [...] Les femmes musulmanes n'ont que les terrasses de leurs habitations pour se dévoiler et vivre à la lumière. Il en résulte une obligation formelle : toute fenêtre ayant vue sur les terrasses et cours est interdite. On comprend facilement combien une telle règle est inapplicable aux coutumes européennes » (Prost 1932b : 60).

Ensuite, « les voies de ces villes n'ont aucun rapport avec les nécessités du trafic moderne » (*ibid.*). Le commerce et les déplacements réalisés de plus en plus en automobile ne peuvent donc pas prendre place dans la ville indigène, inadaptée de ce fait aux activités économiques des Européens au Maroc. Pour réaliser des voies dignes d'une ville moderne il aurait fallu éventrer la ville indigène, exproprier difficilement, pour finalement sans doute ne pas réussir à réaliser les voies de la largeur nécessaire au trafic automobile.

Les réseaux d'adduction d'eau et d'égouts ne sont pas considérés comme utilisables par les Européens car insuffisants, ce que Prost lie au fait que « la situation sanitaire de ces villes est bien souvent défectueuse, malgré les efforts des services d'hygiène, pour lutter contre les pratiques d'une population qui n'accepte pas toujours favorablement les conseils de la science moderne » (*ibid.*). Le docteur Marcel Léger, qui fait part de ses réflexions sur « l'habitation coloniale du point de vue médical », insiste lui aussi sur « la nécessité d'éloigner l'élément indigène de l'élément européen, ou tout au moins de diminuer au maximum le contact entre eux surtout durant la nuit [en pratiquant] la ségrégation des indigènes en des villages, ou tout au moins des quartiers, accolés aux villes européennes. Les indigènes sont, en effet, pour certaines maladies locales, des réservoirs de virus qu'il est bon d'éloigner ». De plus, « les habitations que l'on trouve aux colonies sont encore loin de répondre, pour le plus grand

nombre, aux règles de l'hygiène la plus élémentaire. Elles ont été établies généralement au petit bonheur, en dehors de toute surveillance hygiénique, l'administration s'en étant désintéressée ». Ainsi « [l]es logements des indigènes, généralement mal tenus, attirent les rats, dont les puces sont des agents principaux dans la transmission de la peste » (Léger 1935 : 46).

Pour toutes ces raisons, la plupart des acteurs de la colonisation semblent d'accord⁵ pour aller s'installer ailleurs, dans une ville nouvelle et moderne, construite de toutes pièces à l'image de l'idéal de modernité qui habite les urbanistes français au Maroc, et laisser là une ville indigène qui en est tellement éloignée à leurs yeux qu'elle n'évoque finalement qu'un relent insupportable d'archaïsme urbain et social. En effet, « on doit reconnaître l'infériorité [des populations indigènes] » (Du Vivier de Streel 1932 : 11).

Enfin, une autre raison pousse à la séparation entre les deux villes qui réside dans le « désir [du maréchal Lyautey] de conserver l'esthétique si particulière des cités indigènes d'un pays parvenu au XX^e siècle sans avoir été influencé par la civilisation moderne », de « préserver l'aspect des villes indigènes, les monuments historiques ou religieux, les vieilles murailles pittoresques, maintenir enfin dans son cadre une civilisation intacte depuis des siècles : patrimoine formant un incomparable sujet d'études et un capital touristique dont l'importance est considérable. Cette autonomie des villes indigènes leur permettra de conserver les physionomies si caractéristiques de leurs merveilleux aspects panoramiques qui restent de superbes points de vue pour les principales perspectives de nos villes modernes » (*ibid.*).

Le respect notamment de ce premier principe d'urbanisme de séparation des villes indigènes et des villes européennes est à même, d'après Edmond du Vivier de Streel, d'assurer l'ordre, la sécurité, la paix sociale, la prospérité nationale et la formation artistique (*ibid* : 9). Il est ainsi absolument indispensable.

Une fois réglée la place des indigènes dans les villes nouvelles du Maroc (théoriquement aucune place, sinon dans des quartiers séparés), reste à les réaliser. Les villes nouvelles coloniales constituent des pièces stratégiques de l'emprise spatiale de la métropole tout comme elles permettent d'expérimenter, pour des urbanistes héritiers de la construction d'une « science des villes », de nouvelles techniques de rationalisation de l'organisation de l'espace urbain. Terrains opérationnels, lieux d'expérimentations, les villes nouvelles marocaines sont aussi des opportunités professionnelles où les urbanistes vont tester de nouvelles procédures, de nouveaux matériaux, vont penser la ville dans sa globalité et aboutir à la théorie d'un « urbanisme aux colonies ». Hélène Vacher souligne que « les techniques de l'aménagement ont agi dans l'espace

⁵ Emmanuel Durand souligne cependant la « difficulté que l'on a éprouvée à décider les premiers habitants européens à résider dans les villes que l'on dessinait et aménageait pour eux ». Ainsi la réalité n'est sans doute pas aussi unanime que les participants au congrès d'urbanisme aux colonies ne le laissent entendre. En effet, les Européens s'installaient là où ils trouvaient des logements et où ils pouvaient monter leurs activités économiques, c'est-à-dire dans les « quartiers indigènes ». (Durand 1932 : 81).

colonial en même temps qu'elles ont été agies par ce même contexte » (Vacher 2005 : 18), contexte qui a toute son importance pour évaluer les spécificités.

***La nouveauté permet l'expérimentation :
procédures nouvelles, matériaux nouveaux, plans nouveaux...
ou comment la ville marocaine a été une pépinière d'innovations
de l'urbanisme français.***

L'espace colonial et plus particulièrement le Maroc, conçu comme une école d'énergie par Lyautey⁶, a apporté une contribution fondamentale dans la préfiguration, la formalisation de l'urbanisme en France et la consolidation de la méthodologie planiste à l'époque où l'urbanisme en France avait du mal à se déployer, empêché par la jurisprudence et les enjeux fonciers. « Allez voir, écrit le maréchal Hubert Lyautey, [...] comment [...] on peut concevoir des villes nouvelles et les réaliser, dès qu'on est dégagé des inextricables routines, des servitudes administratives, du formalisme négatif, qui dans la Métropole, s'opposent sans répit à toute initiative et s'entendent supérieurement à organiser l'obstruction contre toute réalisation rapide et pratique » (Lyautey 1932 : 7-8). Au Maroc, tous les pouvoirs sont dans ses mains, une équipe est constituée autour de lui, qui partage ses convictions en matière d'édification urbaine : les conditions semblent donc réunies pour pouvoir librement mettre en place une planification réglementaire et des dispositifs juridiques efficaces. Toutes les villes nouvelles ne se sont pas construites au Maroc selon les mêmes modalités. Certaines étaient déjà en partie construites avant toute planification, c'est le cas de Casablanca, d'autres ont pu être édifiées en terrain libre comme Rabat, Fès ou Marrakech.

A Casablanca, avant même l'établissement du protectorat français en 1912, de nombreux Européens⁷ avides de faire des affaires s'étaient installés dans et à proximité de la médina, la ville traditionnelle qui comptait alors environ 25 000 habitants. A l'extérieur de la médina, des bâtisseurs privés qui agissaient dans le plus grand désordre achetaient et vendaient des terrains⁸ sans que les pouvoirs locaux interviennent pour réguler la très forte spéculation en résultant, une spéculation qualifiée par Lyautey et Prost de véritable fléau.

Guillaume de Tarde insiste tout particulièrement sur les conditions nécessaires à l'urbanisme. La première est selon lui la législation : « pas d'urbanisme sans une législation, [...] aussi simple, aussi pratique que possible » (Tarde 1932 : 28). Cette législation doit « prévoir un plan d'ensemble avec ses servitudes ; de larges expropriations par zones ; des

⁶ Lyautey déclarait au Lycée d'Oran, le 12 juillet 1907 : « C'est bien ici pour notre race ce qu'est le Far-West pour l'Amérique, c'est-à-dire le champ par excellence de l'énergie, du rajeunissement et de la fécondité » (Vacher 1997 : 295).

⁷ En 1907, 1 500 Européens habitent à Casablanca ; ils sont 11 930 en décembre 1912.

⁸ « Aucune législation n'avait pu être faite réglementant les dispositions des lotissements ; rien n'empêchait un étranger de construire où bon lui semblait, aucun alignement ne lui étant imposable. » (Prost 1932b : 71)

redistributions de terrains [...] ; d'importantes contributions des riverains aux travaux généraux ; une réglementation étroite des lotissements des constructions en général » (*ibid*).

Dès l'établissement du protectorat par conséquent, « l'administration française adopte des mesures pour redresser le « désordre » et « vertébrer » la croissance anarchique de la cité » (Garret 2005 : 28)⁹. Ainsi une commission municipale est créée en avril 1913, un premier *dahir* (décret) est adopté en août 1914 relatif aux alignements, plans d'aménagement et d'extension des villes, aux servitudes et taxes de voiries ; le même mois un second décret est applicable relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique et d'occupation temporaire. Le plan d'aménagement proposé par Henri Prost est adopté en 1915. Un nouveau *dahir* en novembre 1917 institue les associations syndicales de propriétaires urbains, dont le principe avait déjà été inscrit dans le *dahir* de 1914 sur les alignements. Enfin, en 1917 ce dernier décret est renforcé, et des précisions y sont apportées pour pouvoir procéder à une redistribution complète des parcelles à l'intérieur de périmètres prédéfinis. Largement inspiré des expériences allemandes et nord-européennes, le système des associations syndicales de propriétaires urbains est ainsi instauré. Son principe repose sur la mise en commun de tous les terrains concernés et leur redistribution aux propriétaires par l'administration sur la base du plan d'aménagement de la ville, ceci afin de mettre immédiatement à disposition des autorités municipales les emprises des voies de circulation, boulevards et alignements prévus. Ce système a beaucoup été appliqué au Maroc. Il a permis notamment la création du boulevard de la gare à Casablanca. Ainsi, l'administration française se dote des moyens techniques et juridiques pour intervenir sur la structure de la ville de Casablanca, considérée comme la porte d'entrée au Maroc et qu'il fallait par conséquent particulièrement soigner.

Un des principes de l'urbanisme des villes nouvelles au Maroc est la réalisation d'un plan général de développement de la ville (les « plans directeurs des villes nouvelles ») par zones spécialisées et dédiées. La ville nouvelle marocaine est fonctionnaliste par essence, profondément inspirée par les débats qui animent les rencontres internationales d'architecture moderne. La ville doit aménager des zones qui regroupent ses différentes fonctions : l'industrie, l'administration, l'habitation, la circulation, les zones de récréation. Cette division par zones est, de l'avis de Guillaume de Tarde, « d'une importance capitale pour leur avenir » (Tarde 1932 : 30). Ce qui sera plus tard nommé le zonage ou le zoning (pour l'instant on parle d'aménagement par zones) y est appliqué systématiquement sur le fondement de l'aménagement rationnel. Chaque zone est délimitée en fonction de la nature du sol, de la direction des vents, des infrastructures déjà en place (voies ferrées...). Scientifiques, calculées, les zones sont réalisées au Maroc avant même de figurer à l'état de théorie dans la Charte d'Athènes, ce résumé brillant des débats des congrès internationaux d'architecture moderne, publié par Le Corbusier en 1933, qui servira de

⁹ Ce paragraphe est inspiré du texte de Pascal Garret.

référence, presque de livre sacré, aux architectes urbanistes du mouvement moderne soucieux de donner à l'urbanisme une vocation universelle et un statut de science. Ainsi des plans directeurs, des plans parcellaires, des plans d'alignement avec des servitudes d'arcades, de limitation d'étages, d'occupation du sol, des règlements de la voirie contenant des prescriptions précises sur la largeur des rues, des prescriptions relatives à la construction des immeubles ayant trait à leur solidité, aux dangers d'incendie, aux installations sanitaires etc. sont adoptés et appliqués dès 1912. On détermine de façon précise et en fonction du futur développement de la ville l'emplacement des bâtiments publics : les gares, les postes, les administrations, « ces divers bâtiments, qui sont les plus puissants foyers d'attraction d'une ville à créer, doivent être placés non pas au centre des intérêts actuels, mais des intérêts futurs qu'ils ont à desservir » (*ibid.* : 64). Les plans d'aménagement sont destinés à « prévoir largement l'avenir » (*ibid.* : 30). Des agents spécialement recrutés et formés sont alors chargés de faire respecter ces plans et de négocier pour, lorsqu'il en est besoin, libérer les emprises de voies publiques. En France, la loi Cornudet faisant obligation aux communes de se doter d'un plan d'extension et d'embellissement n'est votée qu'en 1919.

Ainsi, la ville nouvelle marocaine a été une occasion formidable pour les architectes et urbanistes présents de mettre en œuvre des principes à base scientifique, des procédures et des techniques pratiques expérimentales qu'ils estimaient modernes et novatrices. Il n'est pas étonnant (et sans doute pas faux) alors de lire sous la plume de Guillaume de Tarde que « c'est par l'urbanisme colonial et plus spécialement africain que l'urbanisme tout court a pénétré en France [...] » et que « le Maroc a pris la tête du mouvement urbaniste » (*ibid.* : 27), notamment sans doute parce qu'il a été gouverné par un homme ayant tous les pouvoirs et qui cherchait à réaliser une œuvre politique, économique et sociale à travers l'édification des villes nouvelles.

Une ville nouvelle construite selon les principes de l'hygiène sociale

En arrivant au Maroc, les Français sont animés du *credo* colonial qui veut que, au-delà de son intérêt économique, la colonisation soit un instrument de progrès et de paix et contribue à instaurer plus de justice, plus de sécurité et plus de bien-être. La conquête du Maroc ainsi que celle des autres pays sous influence française est, selon l'argumentation de Jules Ferry largement répandue dans la population française, sans conteste un instrument de grandeur et de puissance de la France. Mais celles-ci sont également mesurées « en terme de primauté intellectuelle et de rayonnement moral » : « Le drapeau de la France sur les continents étrangers ne signifie pas seulement l'orgueil des victoires remportées et des terres conquises. Il est le symbole d'une certaine forme de civilisation, d'une conception de l'homme, de tout un ensemble de valeurs spirituelles » (Girardet 1972 : 132-136). Ainsi, les conquérants qui partent ont une

mission et un devoir à accomplir ; ils se voient comme des libérateurs qui apportent les conditions du développement matériel, les techniques modernes, les découvertes récentes de la science, les moyens et les conditions de lutte contre la maladie et la mort. Et ceci passe notamment par l'hygiène et les œuvres sociales.

***Des références hygiénistes partout présentes :
l'injonction de l'ordre blanc***

Avec la colonisation, une préoccupation est partout présente : le « bon état physique » des populations, qu'il s'agisse des Européens ou des populations locales, puisque les germes circulent dans les villes considérées comme des organismes fonctionnant en circuit fermé. Très marqués par les dernières épidémies de choléra à Paris (en particulier celle de 1832), les urbanistes français au Maroc ont en tête que la principale cause de mortalité avait alors été l'insalubrité (Guerrand 2001 : 47). Le premier triomphe public de l'hygiène avait été le pavillon qui lui était consacré à l'Exposition universelle de 1889. Les acteurs du Musée social sont persuadés que l'ordre public passe par l'hygiène. Il en est bien entendu de même dans les colonies. Pasteur a fait des adeptes et dès le début du XX^{ème} siècle les architectes construisent des bâtiments interdits aux microbes, en conformité avec ses vues. L'hygiène sociale fait partie de la modernité et tous les textes relatifs aux villes nouvelles au Maroc sont saturés de références à l'hygiène, synonyme de modernité, de civilisation et de progrès social.

Ainsi Thérèse Danger affirme que « l'urbaniste doit arriver dans une ville coloniale avec le même idéal que nos grands colonisateurs, c'est-à-dire faire œuvre de civilisation. [...] Que faut-il donc pour que cette œuvre existe et subsiste et qu'elle soit utile ? C'est évidemment que les habitants soient pénétrés de son importance et qu'ils y collaborent. C'est là malheureusement le plus difficile, surtout aux colonies où l'indigène très routinier voit avec indifférence les travaux accomplis par les Français en vue d'un idéal qu'il ne comprend pas » (Danger 1935 : 10). Le médecin Marcel Léger, considère également « qu'il n'y aura jamais un véritable urbanisme colonial sans une entente parfaite entre médecins hygiénistes et architectes » et que les tâches des Français dans les colonies consistent entre autres à « répandre nos idées parmi ceux que nous devons guider et protéger ; imposer l'hygiène, non par la force mais par la persuasion et par l'exemple ; amener les indigènes à envier notre façon de procéder, en particulier, nos habitations, de manière à ce qu'ils nous imitent » (Léger 1935 : 46).

C'est pourquoi Thérèse Danger signale qu'une seule chose pourra faire comprendre à l'indigène les travaux des Français : « son éducation, son élévation morale et intellectuelle ». Et elle poursuit : l'urbaniste est, dans son genre, un peu un missionnaire chargé de propager et de faire rayonner au-delà des mers l'idéal français d'ordre, de méthode, de clarté, de perfectionnement continu, individuel et social, de générosité envers les

moins favorisés et de désir de bonheur pour tous les hommes » (Danger 1935 : 11).

Cela passe par des règles d'urbanisme qui fixent la largeur des voies de circulation en fonction notamment de la possibilité pour les logements riverains d'être éclairés/ensoleillés, d'être aérés. Les médecins et urbanistes signalent qu'aux colonies plus qu'ailleurs encore il est nécessaire de pourvoir les habitations de bains, de cabinets de toilette avec évacuation par des égouts. Un soin particulier est apporté aux circuits d'adduction d'eau et d'assainissement ; un service municipal d'enlèvement des ordures ménagères et de nettoyage de la ville est mis en place très rapidement dans les villes nouvelles (Jolé 1983). Partout les bâtiments de la ville nouvelle sont peints en blanc, concurrençant le blanchiment à la chaux des villes indigènes. La ventilation et l'assèchement des voies de circulation deviennent un principe d'aménagement. Les espaces libres doivent être développés afin que les populations aient plus d'air, de verdure et de lumière, et qu'ils ne s'étiolent pas entre les murs des grandes villes. La respiration de la ville est conçue dès le départ par souci de son hygiène et de sa beauté : « l'air et le soleil ne sont-ils pas au moins aussi nécessaires à la vie [que l'eau pure] ? » (Forestier 1997 : 94).

Dans son rapport sur les réserves d'espaces libres à constituer dans les villes, Forestier appelle « zone de défense militaire et d'hygiène » la zone *non aedificandi* entre la ville indigène et la ville moderne. Il invite tous ses collègues à employer cette expression, qui reflète selon lui parfaitement la réalité « car ces villes autrefois entourées d'air et de verdure deviendront assez désagréables à habiter si elles sont immédiatement entourées par les agglomérations denses de constructions nouvelles européennes » (*ibid.* : 201). En effet, écrit-il en conclusion de son rapport, « aujourd'hui, à la suite de la pacification du pays, des quartiers européens vont s'adjoindre aux anciennes villes arabes et, si l'on n'y prend garde, vont éloigner de plus en plus tout endroit de repos, d'exercice, de promenade, feront disparaître les terrains de culture, les jardins nécessaires à la bonne hygiène de la ville sans qu'on puisse prévoir la distance à laquelle s'étendront les agglomérations construites. Il recommande de « conserver en les frappant de servitude *non aedificandi* les zones de cultures et de jardins qui entourent, parallèlement à leurs remparts, les anciennes villes arabes – non seulement par mesure de sécurité militaire, mais aussi par mesure d'hygiène urbaine » (*ibid.*).

Ainsi, l'hygiène n'est plus seulement un principe, mais elle est un devoir et une règle d'urbanisme, de même que la salubrité recherchée à tout prix dans la ville nouvelle et moderne qui s'oppose de fait, selon les observateurs de l'époque, à la tradition des indigènes et à l'insalubrité prétendue de leurs villes.

***Une perception très contrastée d'une ville double :
« modernité et hygiène » s'opposent à « tradition indigène
et insalubrité » dans le Maroc colonial***

Très vite, deux villes se font face : une ville européenne animée « par l'universel mouvement de création » (Zimmermann 1923 : 154), qui s'édifie selon les canons de la modernité, des dernières découvertes scientifiques et des techniques de construction respectant les règles d'hygiène édictées en lois, et la ville indigène, « préservée » pour les points de vue et le panorama qu'elle offre à la ville moderne. Ainsi cette ville indigène doit être sauvegardée comme telle pour constituer le « cadre », « l'élément de décor » de la ville européenne, dans laquelle il faut conserver « quelques emplacements pour [l'] admirer et [la] contempler à l'aise » (Prost 1932b : 68). « Panorama » de la ville européenne, la ville indigène est considérée favorablement lorsqu'elle n'est qu'une « admirable silhouette blanche » (*ibid* : 70).

En effet, lorsque les Européens y pénètrent, les descriptions sont tout autres. La tradition indigène est vue comme contraire à la modernité et à la salubrité. La preuve se trouve dans l'aménagement de la ville traditionnelle, dont les Européens ont le sentiment qu'elle n'a pas bougé depuis des siècles, qu'elle est restée sourde aux modifications urbaines qu'ont connues les villes européennes, ce qui est significatif à leurs yeux du retard des Marocains. Les stéréotypes à propos de « l'Orient mystérieux » et arriéré, lentement assimilés dans la culture française avaient forgé un imaginaire différent de la réalité. On observe donc chez les Français ce que Edward. W. Saïd appelle un « désappointement », né de la différence entre l'Orient qu'ils ont devant les yeux et celui qu'ils ont lu. Confrontés à un désenchantement de l'Orient, confrontés aussi à des difficultés de fonctionnement économique notamment, les Français perçoivent les villes de façon négative et trouvent qu'elles ne correspondent pas à leurs besoins. Leurs structures labyrinthiques leur font peur, ils parlent de fouillis inextricable ; « on circule peu la nuit, les rues ne sont pas encore éclairées et les rares noctambules doivent se munir d'une lanterne pour reconnaître leur chemin » (Navarre 1913 : 29-30). La foule des rues qui bouscule et fait entrer le voyageur dans une promiscuité qui ne lui convient pas fait écrire à Albert Navarre que « les rues deviennent, à certaines heures du jour, très animées ; on a peine à circuler librement. A tout instant un Marocain outrageusement chargé, passe devant vous ou vous bouscule » (*ibid* : 30). Maurice Zimmermann rapporte à propos de Casablanca que « la ville strictement enclose derrière ses murs, n'était d'ailleurs encore qu'une sorte de cloaque malodorant, aux ruelles délavées et nauséabondes, remplies d'ordures, à demi effondrées sur des égouts noirâtres ; le grand Socco, futur emplacement de la place de France [n'était] qu'une sentine fétide au-delà de laquelle s'étendait le bled pierreux et broussailleux de la Chaouïa » (Zimmermann 1923 : 30).

Ces descriptions de ruines et de saleté sont très nombreuses dans les récits de voyageurs. L'Américaine Edith Wharton qui voyage au Maroc en 1917 à l'invitation de Lyautey, croit comprendre pourquoi règne partout la décrépitude observée par les voyageurs et Européens résidents : c'est, écrit-elle, parce que « l'Arabe marocain [...] a comme tous les Orientaux, une répugnance définitive pour tout travail de réparation ou de restauration, et [que] les unes après les autres les fragiles structures arabes,

avec leurs cours non protégées et leurs toits en terrasse mal construits, finissent par tomber en ruines » (Wharton 1996 : 30).

Ils ne comprennent ni n'admettent que ces villes fonctionnent selon des représentations et des structures qui ne sont pas les mêmes que celles en vigueur dans les villes modernisées de l'Europe, et les dénigrent par conséquent, persuadés que le Maroc « est parvenu au XX^{ème} siècle sans avoir été influencé par la civilisation moderne » (Prost 1932b : 60).

Prost souligne que ces villes indigènes sont par essence insalubres car les personnes qui y vivent « sont habitué[e]s à coucher sous la tente ou dans des gourbis disséminés dans le bled, dont le soleil est l'unique, mais énergique, agent d'assainissement. Les campements improvisés par ces hommes, simples et primitifs, autour des villes, constituent des foyers de contamination des plus dangereux, malgré l'intervention incessante des Services d'hygiène, complètement débordés. Ces gens sont courageux mais pauvres » (*ibid* : 24). Attirés par le « mirage d'une bamboula quotidienne » les indigènes, « amusé[s] par ces moyens de transports qui viennent s'offrir à [eux] », quittent leur village et s'installent dans les quartiers indigènes des grandes cités qui sont désormais surpeuplés avec une densité incroyable, ou dans « les banlieues éloignées, d'informes agglomérations, composées d'abris précaires, [constitués] au hasard, échappant à la vigilance des Municipalités » (*ibid.*). Ainsi, attirés par des salaires plus élevés en ville qu'à la campagne, les Marocains s'installent de façon informelle dans les banlieues de Casablanca d'abord, mais aussi de Rabat et des autres grandes villes du Maroc.

Or, si la préoccupation de l'administration française était d'abord la création des villes nouvelles européennes, il devient vite urgent, pour ne pas les déprécier par la présence des habitats précaires, de s'occuper également du logement des indigènes puisque la ville traditionnelle ne suffit pas et que « cette invasion de pauvres gens qui vivaient parqués dans des quartiers invraisemblables, sans eau, sans égouts, sans latrine, sous des tentes misérables en toiles loqueteuses, sous des cagnas infâmes en roseaux, en planches, en tôles de bidons de pétrole [constituait un] maximum d'inconfort et [un] milieu rêvé pour le typhus » (Laprade 1932 : 95). Ainsi, l'idée prend forme de créer une « ville nouvelle indigène ».

Des réalisations marquées par le souci prophylactique devenu règlement : « la nouvelle ville indigène »

En 1916, le résident général Lyautey, « chef tout animé du plus large esprit social, considérant les indigènes non comme des sujets méprisables, mais comme des hommes dignes d'être respectés et aimés », donne l'autorisation à Prost de créer « une nouvelle ville indigène [...] de toutes pièces [...] œuvre de bienfaisance et d'hygiène » à l'extérieur de la ville européenne, à proximité du palais du sultan nouvellement bâti (Prost 1932b : 73). Cet emplacement devait « permettre aux caravanes, à tous ces troupeaux de chameaux et de bourricots, de faire halte sans défiler dans les rues de la ville européenne, au milieu de l'agitation des autos ». (*ibid.*). Par ailleurs, cette ville étant située à proximité d'une artère importante, mais

non directement dessus, « aucun courant de circulation important ne la traverse, elle forme un peu cul-de-sac, excellente condition de tranquillité pour les indigènes qui peuvent ainsi flâner dans leurs rues sans être bousculés par les automobiles » (Laprade 1932 : 97). Elle est construite selon les règles de l'urbanisme moderne et hygiénique, toutes les maisons ayant « un patio, une petite cuisine et un W.-C. relié à l'égout » (*ibid.*). Mais pour respecter le style vernaculaire, l'architecte qui a travaillé sur cette nouvelle ville indigène se félicite de s'être ingénié « à rendre au maximum l'impression de laisser-aller si chère au Musulman » (*ibid.*) dans un ensemble revendiqué comme très simple, « cubiste ». Les éléments qui sont considérés comme nécessaires pour faire une ville marocaine ont été inclus dans le projet. C'est ainsi que l'on trouve des styles de caravansérails, des boutiques, un marché, une grande mosquée, un bain maure et des bazars. Les rues sont zigzagantes et « d'une maison, le regard ne peut plonger dans une autre. Dans une même rue, les portes des maisons ne sont jamais face à face. Tout a été combiné pour respecter le goût de mystère dont chaque Musulman enveloppe sa vie privée » (*ibid.* : 98).

Ainsi, cette « nouvelle ville indigène » (rarement l'expression de « ville nouvelle indigène » est utilisée) destinée aux populations locales a été créée en quinze ans, « une cité indigène moderne, hygiéniquement équipée [où] agriculteurs arrivant du bled, ouvriers du port et des usines peuvent vendre ou acheter, prier ou s'amuser sans aller encombrer la ville européenne. On a évité de ce fait, le maximum de frictions. On a donné à l'indigène le maximum de confort, d'hygiène, de distraction, dans le cadre traditionnel qui lui est cher » (*ibid.* : 99). La mission civilisatrice de la France est donc réalisée dans cet habitat social vernaculaire, où l'on fait semblant de respecter la « tradition locale » tout en conformant les sujets à leur nouvel environnement contraignant, et la ville nouvelle de Casablanca est considérée comme sauvée du risque d'invasion que les indigènes faisaient peser sur elle, à la fois par leurs baraques, mais aussi par leurs activités économiques et les mobilités afférentes.

Débarassée (en théorie) des noyaux d'insalubrité et de précarité par l'édification de cette nouvelle ville indigène, Casablanca peut donc continuer à se développer : « saine et pratique », la ville nouvelle promet du nouveau et de l'hygiénique pour tout le monde, mais adapté à chaque culture et surtout dans un cadre de développement séparé. Cette idéologie civilisatrice est à deux vitesses puisque les rues ne sont pas aussi larges qu'il aurait fallu et qu'aucun espace libre n'a pu être préservé dans la nouvelle ville indigène construite « à très bon compte avec de la main-d'œuvre et des matériaux indigènes » (*ibid.* : 97).

Il semble que les urbanistes aient prévu une croissance de la ville mais seulement de la ville européenne, car les villes indigènes, qu'elles soient anciennes ou nouvelles, sont enfermées dans leurs remparts, circonscrites par la ville européenne, et ne possèdent pas de terrain de réserve pour leur expansion future. La juxtaposition des deux villes a été pensée, réfléchie, planifiée et considérée comme un bien dans la mesure où elle répondait à la fois à des préoccupations sanitaires, culturelles et de domination économique, culturelle et politique.

**La ville nouvelle doit être « confortable »,
verte et pratique pour que les Européens
y restent majoritaires et y fassent des affaires**

Plus de 40 000 Français s'installent au Maroc entre 1919 et 1922 et plus de 120 000 dans les quinze années qui suivent la première guerre mondiale. Le Maroc est une colonie de peuplement et les personnes qui quittent la métropole pour s'y établir ont en tête que leur domination doit être durable. Beaucoup souhaitent s'enrichir dans ce *far West* français, y vivre dans de meilleures conditions que celles qu'ils connaissent en France, et habiter dans une ville nouvelle dotée de tous les aménagements et avantages de la modernité constitue une motivation pour partir. La « vieille France » n'offre pas un cadre aussi prometteur que Casablanca ou Rabat. Un enthousiasme extrême anime ceux qui « font le Maroc » de cette époque, ainsi qu'une foi sans retenue dans l'avenir et le progrès. Les villes traduisent ce désir de progrès et de modernité, synonyme de vie meilleure. Pour des raisons de souveraineté également, les villes coloniales doivent attirer les Européens. Ainsi, Edmond. Du Vivier de Streel rappelle dans son introduction des actes du congrès d'urbanisme de 1931 que « dans les villes coloniales habitent des Européens à côté des indigènes. Il est souhaitable que leur nombre aille, sans cesse, en croissant, car ils constituent la meilleure sauvegarde de la souveraineté européenne. [...] C'est cet accroissement qui, seul, permettra de tenir tête aux tendances nationalistes des populations indigènes. [...] Tout l'effort des urbanistes doit donc tendre et favoriser l'immigration européenne dans les colonies et à procurer, à cet effet, le maximum d'avantages aux citoyens de race blanche dans les cités qu'ils organisent » (Du Vivier de Streel 1932 : 12). Les avantages de la ville moderne sont, entre autres, d'être verte, aérée, confortable à la fois par ses équipements et par l'espace qu'elle offre à ses habitants.

***Un rapport à la nature officialisé par le zonage :
la réalisation d'un « système de parcs »***

La nature est considérée comme la condition de la sauvegarde de la salubrité et du confort des habitants. Attirer des Européens passe aussi par une ville où ils trouveront un bien-être supérieur à celui qui existe dans les villes de France. Ainsi « les attraits de la nature » sont considérés comme essentiels dans les villes nouvelles. Le rapport remis à Lyautey par Jean-Claude-Nicolas Forestier sur les « réserves à constituer » dans les villes capitales du Maroc s'ouvre sur la remarque que planter des arbres, fixer des jardins, créer de vastes avenues plantées est un devoir envers les peuples à venir. Pour Forestier, les Européens ont une fringale de nature à laquelle il faut répondre par un système cohérent de parcs et de promenades publiques à établir dans une approche globale de la ville en

projet et pas selon un mode opératoire ponctuel. Le système de parcs doit absolument être conçu en même temps que le plan de la ville, préalablement à sa construction, afin que leur « distribution soit efficace » et leur « répartition uniforme ». Ce que vise Forestier, c'est « atteindre le plus économiquement au résultat le plus parfait » (Forestier 1997 : 59). Ce système de parcs met en articulation les grandes réserves et les paysages protégés, les parcs suburbains, les grands parcs urbains, les petits parcs et jardins de quartier, les terrains de récréation, les jardins d'enfants et les « avenues-promenades ». Tous ces espaces de verdure forment un système en archipel dans la ville, dont les liaisons sont les avenues-promenades. Ornementale, éducative, hygiénique, favorisant la promenade qui est une des activités recommandées par les médecins hygiénistes pour faire bouger des corps urbains trop sédentaires, la nature dans la ville contribue également à mettre en valeur des points de vue et des paysages.

Ce dont rêve Jean-Claude-Nicolas Forestier pour les villes nouvelles du Maroc est une cité-jardin dont il puise l'inspiration à la fois dans la *Garden City* d'Ebenezer Howard - il en a suivi la construction lancée en 1903 à Letchworth dans les revues anglaises sur l'art des jardins et l'a décrite dans son ouvrage *Grandes villes et systèmes de parcs* (1908) -, dans les villes d'Adelaïde en Australie ou de Boston aux Etats-Unis. Il admire par-dessus tout l'idée des « ceintures vertes » que l'on trouve autour de certaines villes allemandes et dont il recommande l'aménagement. Pour lui, les villes devraient être construites pour un nombre d'habitants peu élevé, entourées d'une ceinture verte, et s'étendre par l'adjonction d'un autre noyau urbain sur le même modèle, au-delà de la ceinture verte. Si les plans directeurs de Rabat et Casablanca ne reprennent pas cette idée, la présence de la verdure et l'aménagement de parcs publics sont en revanche bien prévus dans un plan organisé en zones où des zones de jardins en réseau permettent de garantir « l'agrément et l'hygiène de la ville ». Ainsi, sur les conseils techniques de Forestier, les urbanistes des villes nouvelles au Maroc créent « des quartiers bien aérés, ornés de tous les attraits que la nature ou l'art mettent à la disposition des architectes et des administrateurs : jardins publics et privés, ombrages dans les avenues, portiques dans les rues, protection contre les insectes, réfrigération des locaux, tout doit concourir à assurer le bien-être des Européens et à attirer des immigrants » (Du Vivier de Streele 1932 : 12). Très novateur pour l'époque, le système de parcs¹⁰ préconisé par Forestier marque très fortement les plans d'aménagement des villes nouvelles coloniales du Maroc et leur vocabulaire.

***Synonyme de virginité du pays et foi dans le devenir de la ville :
une utilisation extensive de l'espace.***

« Peu de villes, mais de belles et grandes villes » réclamait du Vivier de Streele dans son introduction. La grandeur de la civilisation française passait par l'urbanisme, Lyautey en était persuadé. Le contrôle des terres et

¹⁰ Ce système de parcs en réseau est aujourd'hui réinventé sous l'appellation « corridors écologiques » sous l'injonction environnementale.

des hommes aussi. Contrôler un territoire, donner la preuve de la puissance, de la modernité et de la supériorité d'une civilisation sur une autre passaient également par la construction de villes en parfait contraste avec les villes déjà existantes.

Dans ce territoire marocain perçu immense, vierge, « aux perspectives sans limite », il est tout naturel de prendre toute la place dont on a besoin. Maurice Zimmermann au cours de son voyage au Maroc remarque à propos de Rabat que « la nouvelle ville européenne s'épanouit aujourd'hui en toute liberté sur le plateau, au Sud du Vieux Rabat étroitement enserré dans son quadrilatère de remparts. Le plan en a été dessiné largement, ce ne sont partout que boulevards et amples avenues, d'ailleurs sablonneuses et sans ombrage » (Zimmermann 1923 : 161). La plupart des urbanistes considèrent qu'il faut voir grand tout de suite pour les villes nouvelles au Maroc. Non seulement les villes européennes sont destinées à croître de façon rapide, mais il faut aussi intégrer un élément nouveau dans l'aménagement des villes à l'époque : l'automobile.

Jusque-là, aucune ville en France n'avait été conçue en fonction de l'usage de l'automobile. Cette dernière fait irruption et avec elle la définition de la fonction « circuler » de ces villes fonctionnalistes, qui entraîne une modification des normes de la largeur des rues. Ainsi Forestier, qui s'intéresse beaucoup aux avenues, s'inquiète cependant des « nouvelles théories [qui] demandent, en raison des progrès récents des moyens de locomotion, une largeur de 64 m comme nécessaire au trafic lent et au trafic rapide » (Forestier 1913 : 191-192). S'il reconnaît qu'il « paraît important de leur donner, dès maintenant, ces largeurs de 64 à 80 m ou même davantage, il serait très utile de réduire la chaussée à des minima de largeur suivant les circonstances, en utilisant le surplus en zone de plantations et de jardins » (*ibid*). En les plantant ainsi, on pourrait maintenir des artères aussi larges que prévu tout en évitant les inconvénients qui leur sont inhérents dans les pays chauds (poussière, chaleur...), et élargir au besoin plus tard les chaussées.

La largeur importante des voies de circulation prévues dans les plans des villes nouvelles est un gage de leur modernité et représente un progrès pour les pays neufs qui n'ont pas besoin de faire avec un héritage urbain peu approprié à la circulation automobile. Là encore, le contraste avec les villes indigènes est parlant. Archaiques, les indigènes ne sont pas motorisés par définition dans l'esprit des urbanistes. La nouvelle ville indigène créée à Casablanca n'a donc pas été prévue pour son usage. Cependant les données évoluent et « l'automobile [...] a posé des problèmes nouveaux. S'il faut laisser aux rues d'habitation la tranquillité nécessaire, il faut que les indigènes, de plus en plus passionnés par la locomotion mécanique, puissent, par des rues assez larges, gagner, sinon leur maison, tout au moins facilement leur îlot. Le problème des garages se pose déjà partout » (Laprade 1932 : 99).

Dans les villes déjà construites en partie comme Casablanca, un des soucis majeurs est de percer des avenues et des places suffisamment larges pour que le trafic automobile soit possible et que le prestige de la métropole soit assuré. Ainsi, pour être à la digne mesure d'une grande ville

et face à une croissance rapide du nombre des habitants, des artères sont percées après coup, telles que le boulevard de la gare ; la place de France est doublée en 1930 ; nombre de rues, avenues et boulevards sont élargis. Les servitudes concernant les hauteurs des immeubles sont levées afin d'accroître la densité dans le centre ville créé (voir Durand 1932 : 83).

Il est désormais nécessaire pour une ville moderne, de penser à l'avance un *plan de circulation* suffisamment desserré, conçu dans la perspective d'une augmentation du trafic automobile, qui relie entre eux les administrations et les services publics (la poste centrale, la gare, la trésorerie générale, le marché, le port, les services civils, le palais de justice, la Résidence générale à Rabat) et donne l'impulsion du trafic et de l'activité dans la ville. Lors de leur création, les avenues paraissent démesurées, vides, «[l]'aspect de l'agglomération urbaine reste encore provisoire, lâche et dispersée » (Zimmermann 1923 : 161), mais l'ensemble dégage le sentiment confiant d'une ville conçue pour un avenir glorieux. Ainsi bien assises dans l'espace et la modernité, les villes nouvelles coloniales sont l'emblème du « vieux Maroc arriéré [...] qui se métamorphose à vue d'œil en une colonie organisée suivant les formules les plus expertes et les plus modernes » (*ibid.*, avant-propos) et représentent l'œuvre française et la promesse d'un monde idéal.

Conclusion

Le congrès *d'urbanisme aux colonies* de 1931 - et non plus *d'urbanisme colonial* comme à Marseille en 1922 - définit les principes de l'urbanisme en général, appliqué aux pays sous domination française en particulier, et spécifiquement au Maroc. Derrière le vocabulaire employé pour décrire les principes de création et de construction de la ville nouvelle coloniale au Maroc se lit la volonté des urbanistes d'ordonner le territoire marocain selon les paradigmes nouveaux et d'innover le plus possible pour atteindre l'idéal urbain, dans une atmosphère « de vie juvénile, d'ardeur créatrice et de confiance en l'avenir » (*ibid.* : 30), et dans une prétention assumée d'universalisme.

Pourtant, ces villes nouvelles en plein essor sont très difficiles à vivre en attendant l'avènement de « la ville bien assise, magnifique, confortable, ombreuse, belle par [son] unité de style » (*ibid.* : 46-47). La réalité, rarement décrite par les théoriciens du congrès, est rude, et ce qui est vécu dans les années 1920 est « l'odieux Maroc » où les Européens présents à Casablanca en « veulent à cette ville où l'on ne peut se loger qu'en sacrifiant le tiers de son traitement ; où l'on ne trouve personne pour vous servir, parce qu'il y a manque de main- d'œuvre, et que les Européens sont trop nombreux pour une ville indigène modeste ; où l'on se bat aux fontaines entre neuf et onze heures du soir pour avoir de l'eau ; où les rues sont des fondrières, les arbres des manches à balais, et où il n'y a plus aucun espoir d'affaires lucratives, sinon pour les capitalistes millionnaires ou les grandes sociétés anonymes » (*ibid.* : 47).

Malgré tout, la ville nouvelle marocaine est vite devenue un modèle de l'urbanisme moderne au plan mondial; les mots qui ont servi à son élaboration, ainsi que leurs logiques, ont voyagé parmi les urbanistes. Symbolique de l'optimisme universel qui caractérisait la vie aux colonies, la ville nouvelle marocaine marque aussi une intense tentative d'acculturation et de standardisation des processus et valeurs de création des villes, dans cette farouche volonté modernisatrice qui ne souciait guère de l'impact de la violence symbolique qu'elle véhiculait. Le but ultime de l'urbanisme colonial était « la beauté et le bien-être du monde futur ». Ceux-ci passaient par des villes qualifiées de modernes, vertes, vastes, salubres, efficaces, rationnelles, pratiques et belles. Il s'agissait ainsi dans cette opération de civilisation de démontrer par contraste le caractère archaïque de la ville arabe en lui juxtaposant, au-delà d'une zone « de sécurité et d'hygiène », cette ville nouvelle porteuse d'avenir.

Références bibliographiques

BARDET, Gaston. 1972. *L'urbanisme*, 7^e édition, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? ».

CATTEDRA, Raffaele. 2010. « Médina », in Christian Topalov, Laurent Coudroy de Lille, Jean- Charles Depaule et Brigitte Marin (dir), *L'aventure des mots de la ville : à travers le temps, les langues, les sociétés*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins » : 729-735.

CHOAY, Françoise. 1965. *L'urbanisme. Utopies et réalités*, Paris, Le Seuil.

DANGER, Thérèse. 1935. « Les enquêtes, l'hygiène et les œuvres sociales dans l'urbanisme colonial », in Jean Royer (éd), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux, op. cit.*, t.II : 6-11.

DURAND, Emmanuel. 1932. « L'évolution de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc de 1923 à 1931 », in Jean Royer (éd), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux, op.cit.*,t.I: 81-93.

FORESTIER, Jean-Claude-Nicolas. 1913. « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc. Remarques sur les jardins arabes et de l'utilité qu'il y aurait à en conserver les principaux caractères », s.l., s.n.

FORESTIER, Jean-Claude-Nicolas. 1997. *Grandes villes et systèmes de parcs [1908]. Suivi de Deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, Bénédicte Leclerc & Salvador Tarrago i Cid (éd), Paris, Norma Editions - Institut français d'architecture, coll. « Essais ».

GARRET, Pascal, 2005. « Casablanca confrontée à l'Etat colonisateur, aux colons et aux élites locales. Essai de micro histoire de la construction d'une ville moderne », in Hélène. Vacher (dir), *Villes coloniales...op.cit.* : 27-39.

- GIRARDET, Raoul. 1972. *L'idée coloniale en France de 1871 à 1962*, Paris, La Table Ronde, coll. « Pluriel ».
- GUERRAND, Roger-Henri. 2001. *Hygiène*, Paris, Editions de La Villette.
- JOLE, Michèle. 1983. « L'hygiène publique et l'espace urbain. L'exemple de Rabat », *Bulletin économique et social du Maroc*, n°147-148 : 101-116.
- LAPRADE, M.-A., 1932. « Une ville créée spécialement pour les indigènes à Casablanca », in Jean Royer (éd.), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, op.cit., t. I : 94-99.
- LECLERC, Bénédicte. 1994. « La mission au Maroc », in Bénédicte Leclerc (dir.), *Jean-Claude-Nicolas-Forestier, 1861-1930 : du jardin au paysage urbain*, op. cit.
- LECLERC, Bénédicte (dir.). 1994. *Jean-Claude-Nicolas Forestier, 1861-1930 : du jardin au paysage urbain. Actes du colloque international sur Jean-Claude-Nicolas Forestier*, 1990, Paris, Picard.
- LECLERC, Bénédicte & Salvador TARRAGO I CID. 1997. « Une figure tutélaire de l'école française d'urbanisme », in Jean-Claude-Nicolas Forestier, *Grandes villes et systèmes de parcs...*, op.cit.:17-43.
- LEGER, Marcel. 1935. « L'habitation coloniale du point de vue médical », in Jean Royer (éd.), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, op.cit., t II:39-46.
- LYAUTEY, Hubert. 1932. « Préface », in Jean Royer (éd), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, op.cit., t I: 7-8.
- LYAUTEY, Hubert. 1947. *Choix de lettres, 1882-1919*, Paris, Armand Colin.
- NAVARRE, Albert. 1913. *Un voyage au Maroc*, Paris, Ch. Delagrave.
- PROST, Henri. 1932a. « Rapport général », in Jean Royer (éd.), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, op.cit., t.I: 21-24.
- PROST, Henri. 1932b. « Le développement de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc, de 1914 à 1923 », in Jean Royer (éd.), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, op.cit., t.I : 59-80.
- ROYER, Jean. 1932. « Compte rendu général », in Jean Royer (éd.), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, op.cit., t. I: 15-20.
- ROYER, Jean (éd.). 1932 et 1935. *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux. Communications et rapports du Congrès international de l'urbanisme aux colonies et rapports du Congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale (Paris-Vincennes, 10-15 octobre 1931)*, 2 volumes, t. I, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932 et t. II, Paris, Les Editions de l'urbanisme, 1935.
- TARDE, Guillaume de. 1932. « L'urbanisme en Afrique du Nord. Rapport général », in Jean Royer (éd.), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, op. cit., t. I : 27-31.

VACHER, Hélène. 1997. *Projection coloniale et ville rationalisée : le rôle de l'espace colonial dans la constitution de l'urbanisme en France, 1900-1931*, Aalborg (Danemark), Aalborg University Press.

VACHER, Hélène (dir.). 2005. *Villes coloniales aux XIXe et XXe siècles : d'un sujet d'action à un objet d'histoire (Algérie, Maroc, Libye et Iran). Essais et guide bibliographique*, Maisonneuve et Larose, coll. « Architectures modernes en Méditerranée ».

DU VIVIER DE STREEL, Edmond. 1932. « Introduction », in Jean-Royer (éd.) *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux, op. cit.*, t. I : 9-13.

WHARTON, Edith. 1996 [1920]. *Voyage au Maroc*, traduction Frédéric Monneyron, Monaco, Editions du Rocher.

ZIMMERMANN, Maurice. 1923. *Paysages et Villes du Maroc*, Lyon, éditions du Lyon Colonial.