

AMÉNAGEMENT URBAIN

Casablanca: le tramway retapisse les rues et les places

La ville la plus peuplée du Maroc a inauguré, en décembre dernier, sa première ligne de tramway. Le long des 31 km de tracé, l'infrastructure de transport s'est doublée d'une vaste requalification des rues et espaces publics.

Aux bruits de klaxon des rues de Casablanca, s'ajoute désormais la sonnette du tramway. En service depuis le 12 décembre, cette première ligne bouleverse la logique du tout-voiture et s'inscrit dans une vaste requalification urbaine. Le maître d'ouvrage Casa Transports a en effet profité de l'arrivée du tramway pour piétonner les boulevards, requalifier les rues et aménager des places. «Ce projet se veut esthétique. On cherche un embellissement et une évolution vers les modes doux», témoigne Frédéric Blérot, architecte associé chez Richez Associés, présent avec Systra dès la phase avant-projet.

aires en stabilisé, engazonnées et un réseau d'allées piétonnes.

Traitement différencié

Si la plate-forme est réalisée en béton, un traitement plus qualitatif s'applique aux stations du centre-ville. Le sol de trois d'entre elles est revêtu de dalles en granit jaune et beige (les 45 autres étant en béton et granit) et les barrières, en verre trempé plutôt qu'en acier, ouvrent vers l'architecture environnante. Dans les rues piétonnées, la requalification des trottoirs a impliqué l'usage de petits modules (5 x 5 cm) en granit gris pour épouser le nivellement irrégulier. Au centre comme en périphérie, le fil rouge a été de trouver des compromis entre qualité et économie. Deux couples de matériaux alternent pour l'ensemble des trottoirs et voiries: asphalte et béton dans les secteurs à forte mutabilité; enrobé fin et granit ailleurs. Pour assurer la cohabitation entre tramway et voitures, les architectes ont accentué la distinction entre plate-forme et rues, tout en réduisant les coûts et délais. Des carrefours préfabriqués ont ainsi été proposés: des modules larges de 6,90 m, comprenant rails et revêtement, posés en 48 heures! Mis bout à bout, ces choix ont permis d'économiser 45 millions d'euros. Les aménagements liés au tramway seront achevés au printemps. 250000 passagers quotidiens et quelques millions de Casablancais en profiteront. ■ Aline Gillette

Espaces publics pacifiés

La métamorphose la plus radicale concerne la place des Nations-Unies. Autrefois carrefour routier de 2 x 5 voies, elle est piétonnée à 75% autour d'une esplanade plantée. Avec les routes repoussées en bordure et réduites à 2 x 3 puis 2 x 2 voies, des vues inédites se dégagent sur la Medina et le cœur Art Déco. «Au-delà d'une circulation apaisée, on crée un espace public qui manquait à la ville», expose Najate Abouli, chef de projet chez Richez. De là, la piétonnisation se poursuit sur les boulevards. Les mêmes principes valent à Casa-Voyageurs, cinq arrêts plus loin. Conçue comme la «pépinière» du tramway, la place réinterprète le langage du jardin, avec une alternance entre des



1. Sur la place des Nations-Unies, l'esplanade plantée de palmiers (phoenix canariensis, en continuité du boulevard Houphouët-Boigny), structure le nouveau pôle d'échanges. Bordée par la station de tramway, par un pôle bus rénové et par un espace taxi, la place mène aux boulevards Mohammed-V et Hassan-II piétonnés.

2. Huit îlots, dessinés autour de ficus existants, ajoutent une touche végétale à la place tout en intégrant une assise solide. Ailleurs, des bancs en acier prépatiné (Marc Aurel) et en béton (Escofet) offrent d'autres possibilités de pauses.



2



3



4

3. Le boulevard Mohamed-V a été piétonné sur 500 mètres et l'ensemble de ses trottoirs requalifiés. La plate-forme, en béton d'une teinte terre de sienne rappelle la couleur des sols de Casablanca.

4. Long de 30,6 km, le tracé relie des quartiers populaires comme Sidi-Moumen à l'est aux quartiers huppés de l'ouest, en passant par plusieurs repères du centre. La branche sud-ouest dessert les facultés.

FICHE TECHNIQUE Maître d'ouvrage: Casa Transports. Maître d'œuvre: Systra, mandataire; Conseil Ingénierie Développement, BET; Richez Associés, architecte paysagiste. Principales entreprises: Yapi Merkezi, Colas Rail, plate-forme; Stam et GCR, voiries/trottoirs; Cegelec Maroc, lignes aériennes de contact; Spie, luminaires. Coût final: environ 525 millions d'euros (valeur 2013).