



big city
CASABLANCA
VERSION
NEW!

La «ville blanche», capitale économique du Maroc, a retenu sa mue dans les années 2000. Un véritable chantier permanent pour ses 4 millions d'habitants. Objectif : valider modernisation, croissance et la hauteur de l'habitation. Une course contre la montre pour une cité qui grandit d'un hectare par jour.
par Julie Chouber



«L'histoire de Casablanca est une histoire de reconstruction. C'est une ville qui a été reconstruite à plusieurs reprises. Elle a subi de nombreuses destructions, notamment pendant la Seconde Guerre mondiale. Aujourd'hui, la ville est en pleine expansion et se reconstruit à nouveau. Les habitants aspirent à une ville moderne, sûre et agréable à vivre. Les autorités ont lancé de nombreux projets d'urbanisme et de transport pour répondre à ces attentes. Le tramway est un exemple de ces projets. Il permettra de désengorger les routes et de faciliter les déplacements. Les habitants sont très enthousiastes à l'égard de ce projet. Ils espèrent que cela sera le début d'une véritable révolution urbaine. La ville de Casablanca a le potentiel pour devenir une métropole mondiale. Il faut continuer à investir dans l'infrastructure et à améliorer la qualité de vie des habitants. C'est le seul moyen de garantir un avenir prospère et durable pour cette grande ville marocaine.»

Une petite révolution pour une jeunesse à qui la mer, faute de transports publics, est longtemps restée inaccessible.



Entre 2004 et 2014, la population du grand Casablanca a augmenté de 16,7 %, contre 1,5 % durant les dix années précédentes.

Entre 2004 et 2014, la population du grand Casablanca a augmenté de 16,7 %, contre 1,5 % durant les dix années précédentes.

BIG CITY

des douars ruraux», souligne Olivier Toutain, consultant et spécialiste de l'habitat insalubre au Maroc. Entre 2004 et 2014, la population du grand Casablanca a augmenté de 16,7 %, contre 1,5 % durant les dix années précédentes.

D'IMPORTANTES BESOINS
Des quartiers entiers sont ainsi sortis de terre sans promoteur, ni autorisation, ni titre foncier. Quand ce sont des constructions en dur, il faut les raccorder à l'électricité et – plus difficile et plus coûteux – à l'eau et à l'assainissement. Et quand il s'agit de bidonvilles, il faut alors reloger les habitants dans d'autres endroits. Les investissements nécessaires et la croissance de la ville sont tels qu'en 2014, 23,2 % des habitants ne disposaient toujours pas de l'eau potable courante. «Les programmes

de raccordement sont très utiles localement pour les populations, mais l'action sociale s'arrête là. Il n'y a aucun accompagnement général de la population d'un quartier pour son intégration urbaine complète», souligne Aziz Izaki, directeur de recherche à l'Institut national d'aménagement et d'urbanisme. L'indigence des transports publics est l'un des principaux vecteurs de cette exclusion urbaine. Hormis le succès récent des trois lignes de tramways, 240 bus seulement circulent actuellement à Casablanca, au lieu des 1300 prévus par le contrat de gestion déléguée de ce service conclu entre M'dina Bus et la ville, à cause du conflit qui les oppose depuis des années. Alors que l'échéance de ce contrat approchait, la cité, avec l'aide du wali, a finalement mis sous séquestre la société, le 4 octobre, pour s'assurer qu'elle cède,

sans heurts, locaux, bus et service à son remplaçant, Alsa, pour une période transitoire. Cette passation dans l'urgence est pleine de promesse : 600 bus d'occasion pourraient ainsi rejoindre la maigre flotte casablancaise dans les prochains mois, en attendant les 700 neufs qui devaient arriver dans un an. Une amélioration notable, mais encore très largement inférieure aux besoins.

DES DÉFIS À DÉPASSER
Le transport par bus n'est pas le seul service public à s'être gâté au fil des années. La commune de Médoussa, immédiatement au sud de la capitale économique, accueille la plus grande décharge du pays, véritable catastrophe écologique. Arrivée à saturation, elle aurait dû être fermée il y a des années et être remplacée par une autre, mieux contrôlée, mais le conseil de la ville de Casablanca n'est jamais parvenu à fournir à la société chargée de sa gestion, Ecomed, le terrain de 94 hectares, comme convenu dans son contrat en 2008. Un blocage entraînant, là encore, un long conflit jusqu'en décembre 2018. Un accord à l'amiable a alors permis à la cité de charger de déléguer et d'investir un nouveau terrain de 35 hectares dans une commune proche. Si le dossier progresse visiblement, il pourrait néanmoins trimer car le conseil municipal de Casablanca fait face à l'opposition des élus de la commune qui doit recevoir cette nouvelle décharge et doit encore déterminer le mode de traitement des déchets.

Les défis marqués est confirmée la métropole marocaine dépassent dans largement les réponses éparpillées des grands projets qui la métamorphosent, mais aussi, bien souvent, les capacités du conseil de la ville. Avec l'élection au suffrage universel direct de son conseil, depuis 2015, le régime pourrait dès lors devenir le lieu idéal pour la gestion de problématiques qui transcendent les frontières de Casablanca avec son extension constante. Mais l'Etat lui en donnera-t-il les moyens ? ■

L'aéroport Mohammed V repris en main ?

Le nouveau terminal 1 du premier aéroport du pays, et principal hub aérien africain de l'ouest et Europe, a enfin été inauguré en janvier dernier. Entre retard et suspension, les travaux, entamés en 2009, auront donc mis dix ans à rattraper. La capacité de l'aéroport international Mohammed V est passée de 7 à 14 millions de passagers par an, mais cet aménagement a rapidement été terni par la grève des bagagistes employés par G4I, sous-traitant de RAM handling, cet été. Le blocage a finalement duré qu'à l'automne, mission a été donnée à Khalid Zerrouk, wali responsable des territoires du royaume, de reprendre en main l'aéroport. Une zone de contrôle des passeports dévolue aux passagers marocains, la suppression de la fiche d'information et un système automatisé de reconnaissance et de contrôle des cartes d'embarquement ont été et déjà été mis en place pour faciliter le trafic voyageurs. Mais aucune suppression de points de contrôle, notamment le passage au scanner de tous les bagages entrant dans l'aéroport, ne semble d'actualité, en dépit des nombreux ralentissements, contraignants, pour les visiteurs. Pour les passagers en correspondance, public essentiel de l'aéroport, une zone de transit à équipement très ouverte. La mise en exploitation de ce nouvel espace a été précédée par l'établissement de procédures de coordination complémentaires entre les transporteurs et les services concernés par le traitement des passagers en situation irrégulière, ainsi que la mise à disposition d'un espace d'accueil convenable et décent, explique Abdelhak Mazour, directeur de l'aéroport. ■ J.C.