



des douars ruraux», souligne Olivier Tostain, consultant et spécialiste de l'habitat insululaire 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'IMPORTANTS REBOURSÉS

Des quartiers entiers sont ainsi sortis de terre sans pronostic, ni autorisation, ni titre foncier. Quand ces 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 sagit 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, 21,3 % des habitations 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 Idrak, directeur de recherche à l'Institut national d'aménagement et d'urbanisme. Étudier les transports publics est l'un des principaux vecteurs de cette exclusion urbaine. Hormis le succès réel des trois lignes de tramways, 240 bus seulement circulent actuellement à Casablanca, au lieu des 1 300 prévus par le contrat conclu avec la compagnie de service conciliant Midna Bus et la ville, à cause du conflit qui les oppose depuis des années. Alors que l'échéance de ce contrat approche, la cité, avec l'aide du wali, a finalement mis sous séquestre la société, le 4 octobre, pour s'assurer qu'elle éde.

sans heurts, locaux, bus et service à son remplacement, Alsa, pour une période transitoire. Cette passation dans l'urgence est pleine de promesses : 400 bus d'occasion pourraient ainsi rejoindre la maigre flotte casablancale dans les prochains mois, en attendant les 700 neufs qui devraient 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 être piégé au fil des années. La commune de Médouar, 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, Ecoméd, le terrain de 94 hectares, comme convenu dans son contrat en 2008. Un blocage entraîné, là encore, par long conflit avec le débiteur. 2018. Un accord a finalement été trouvé, mais la cité de charge de déléguer et d'investir un nouveau terrain de 25 hectares dans une commune proche. Si le dossier progresse rapidement, il pourrait néanmoins trinquer 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 auxquels est confrontée la métropole marocaine dépassent donc largement les réponses qu'apportent les grands projets qui la métamorphosent, mais aussi, bien souvent, les capacités du conseil de la ville. Avec l'élection au suffrage universel de l'opposition en 2011, depuis 2015, la région pourra, 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, le principal hub entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe, a enfin été inauguré en janvier dernier. Entre retard et suspension, les travaux, entamés en 2009, étaient donc mis dix ans à s'achever. La capacité de l'aéroport international Mohammed V est passée de 7 à 14 millions de passagers par an, mais cet aboutissement a rapidement été terni par la grève des bagagistes employés par GRL, sous-traitant de RAM Handling, le 6 février. Le blocage a tellement duré qu'à l'autumn, mission a été donnée à Khalid Zerouki, wali responsable des frontières du royaume, de reprendre en main l'aéroport. Une zone de contrôle des passeports dédiée aux passagers marocains, la suppression de la fiche d'information et un système automatique de reconnaissance et de contrôle des cartes d'embarquement ont d'ores et déjà été mis en place pour fluidifier le trafic voyageurs. Mais aucune suppression de points de contrôle, notamment les portes de sécurité de tous les bagages entrants dans l'aéroport, ne semble enclenchée, un véritable retour aux rodages, contrariant, pour les visiteurs. Pour les passagers en correspondance, public essentiel de l'aéroport, une zone de transit a également été ouverte, mais l'exploitation de ce nouvel espace a été prélevée par l'attribution de procédures de coordination complémentaires entre les transporteurs et les services concernés pour le traitement des passagers en situation instable, c'est-à-dire que la mise à disposition d'un espace d'accueil convaincu et sécurisé, explique Abdellah Mazzou, directeur de l'aéroport. ■ J.C.