

Casablanca a besoin d'au moins 100 milliards de DH pour sa mise à niveau

■ 60 milliards de DH nécessaires rien que pour solutionner les problèmes de transport ■ 13 milliards de DH pour raccorder les habitants des zones périphériques aux services de base ■ Un programme intégré rassemblant tous les projets est nécessaire.

Jeudi 17 avril, le wali de Casablanca devait rencontrer les 300 élus et parlementaires de la ville pour leur exposer le plan d'actions prioritaires (PAP) et le rôle des futures sociétés de développement dans la conduite et la réussite de ce plan. Cette action en dit long sur les efforts de communication qui doivent impérativement accompagner le renouveau de la ville. Aujourd'hui, les élus eux-mêmes, et a fortiori les citoyens, ne réalisent visiblement pas l'ampleur des chantiers qui sont ouverts dans la métropole. «*Dans une ville comme Casablanca, expliquer une source autorisée à la mairie, la mise à niveau d'une grande artère, quand bien même elle nécessiterait un investissement important, peut paraître comme une goutte dans un océan*». Des trémies, des kilomètres de voirie, des services de base, le tramway, des projets de dépollution, le Grand Théâtre, des parcs de jeux et d'attraction..., ce ne sont pas les grands projets qui manquent. En revanche, tous ces efforts ont visiblement besoin d'être mis en cohérence et regroupés dans un programme intégré de manière à donner une meilleure visibilité. Quels sont ces projets ? Combien coûteront-ils ? Où en sont-ils en termes d'avancement et de réalisation ? Quels sont les besoins réels des Casablancais ? Quelles sont les sources de blocage ?

Dans le prolongement de ses enquêtes continues sur les réalités et les défis de la métropole, *La Vie éco* tente de reconstituer le puzzle. Et pour commencer, un premier constat comme le rappelle une source au Conseil de la ville : «*Avec le dernier découpage administratif, des zones périphériques sont venues s'ajouter au périmètre de la ville avec des quartiers privés de tout, à commencer par les services de base comme l'eau, l'assainisse-*



UN ÉLÉMENT QUI REND LA PRISE DE DÉCISION DIFFICILE VOIRE IMPOSSIBLE : LE CONSEIL DE LA VILLE COMPTE PRÈS DE 140 ÉLUS QUE LE MAIRE DOIT MÉNAGER SACHANT QU'ILS SONT SOUVENT DANS UNE LOGIQUE «*POLITICO-POLITICIENNE*» ET «*ÉLECTORALISTE*»

ment, l'électricité et l'éclairage public». Parmi ces zones, notre source cite notamment les deux cas les plus connus que sont Lharaouiyyine et Lamkansa. Selon une première estimation des équipes de Mohamed Sajid, «*rien que pour permettre aux habitants de ces zones d'avoir accès aux services de base, nous devons investir pas moins de 13 milliards de DH*».

Sur le même registre, une autre catégorie de Casablancais a besoin d'une intervention en urgence : les ménages qui vivent dans des maisons

menaçant ruine des vieux quartiers ou dans de l'habitat sauvage et insalubre. «*Nous devons évacuer d'urgence quelque 9 200 familles*», alerte un proche de Mohamed Sajid. Cette opération de relogement nécessitera, à elle seule, une enveloppe de 1,7 milliard de DH et sera lancée dans les jours qui viennent. A ce stade, il est rappelé aussi, non sans fierté, que sur les 110 000 baraques que comptait la ville en 2006, seules 30 000 subsistent et sont en cours de traitement. «*En moins de dix ans, nous avons réalisé plus que ce qui a été fait sur plusieurs décennies*», insiste-t-on auprès du Conseil de la ville.

Appel du maire à la mobilisation générale

L'amélioration des conditions de vie des Casablancais passe également par la résolution des grandes problématiques posées par le développement rapide, et aussi anarchique, qu'a connu la ville. A ce titre, un des points noirs est incontestablement la pollution et surtout celle qui sévit dans la partie Est de la ville à cause des rejets industriels en mer. «*Depuis l'arrivée*

du gestionnaire délégué, Lydec, le projet a toujours été mis sur la table, discuté, débattu mais n'a jamais pu trouver sa voie», rappellent des sources au conseil. Aujourd'hui, le dossier est presque clos et la zone Est de Casablanca sera définitivement débarrassée du fléau des rejets en mer avec la mise en service, en décembre 2014, du collecteur Est. Le projet aura coûté quelque 1,4 milliard de DH pour la construction de près de 22 km de galeries, d'une station de pré-traitement des eaux usées et d'un émissaire en mer d'une longueur de 2,2 km.

A l'autre bout de la ville, cette fois-ci, du côté de Dar Bouaazza, ce sont également une trentaine de douars comptant quelque 7 000 ménages qui ont vécu jusque-là sans assainissement liquide. Leur raccordement au réseau sur une longueur de 9 km aura nécessité un investissement colossal de 335 MDH.

Mais les problèmes des Casablancais ne s'arrêtent pas là. Au même titre que les services de base comme l'eau et l'assainissement, le transport constitue l'autre casse-tête. Au Conseil de la ville, on en

est conscient. Un proche du maire rappelle que ce dernier, à l'occasion de chaque réunion avec les acteurs de la ville, ne manque pas de reposer avec la même insistance les éléments du dossier et d'appeler tout le monde à se mobiliser. Aujourd'hui, et selon les estimations du Conseil, la ville a besoin d'investir près de 20 milliards de DH rien que pour la réalisation de la ligne de métro aérien et le RER qui doit relier Mohammédia à l'aéroport Mohammed V en passant par le cœur de Casablanca. Selon des sources bien informées, le maire a réussi finalement à convaincre de gros opérateurs publics qu'ils devaient eux aussi mettre la main à la poche pour réaliser ces deux projets qui lui tiennent à cœur. «*De grands projets structurants comme le nouveau pôle de Casa Finance City et la nouvelle ville de Zenata n'auront aucun sens s'ils ne sont pas connectés à Casablanca et à l'aéroport*», explique un proche du maire de la ville. A en croire notre interlocuteur, le principal aménageur de ces deux zones, la CDG, et l'ONCF auraient accepté de contribuer au financement d'une partie de la ligne RER qui coûtera à elle seule 11 milliards de DH et sera longue de 57 km dont une section souterraine de 9 km.

De même, la ligne du métro aérien qui sera longue de 15 km coûtera quelque 10 milliards de DH. «*Toutes les études sont faites et le montage financier est finalisé, il ne manque que le feu vert pour qu'on lance les travaux*», confie une source au Conseil de la ville.

Et encore, malgré leurs enveloppes budgétaires conséquentes, ces deux projets ne sont qu'une partie de la solution. Et pour cause, au Conseil de la ville on explique que «*pour résoudre de manière radicale et définitive tous les*

problèmes de transport et de déplacement à Casablanca, il faudra investir quelque 60 milliards de DH».

Des fonctionnaires hérités des anciennes communes !

Mais aussi colossaux qu'ils soient, ce ne sont pas tant ces chiffres qui font peur à Mohamed Sajid. Un de ses proches collaborateurs explique que le problème n'est pas dans la mobilisation du financement mais dans la gouvernance et les modes de fonctionnement collectif de l'ensemble des acteurs de la ville. Ceci est valable pour la commune. «Aujourd'hui, la principale faille dans le système réside dans la faiblesse de l'appareil administratif des collectivités locales de manière générale et de la commune de Casablanca en particulier», explique-t-on auprès du Conseil de la ville. Et de poursuivre : «Nous ne pouvons pas gérer les problèmes d'une ville de la taille de Casablanca avec des fonctionnaires hérités des anciennes

communes». A ce stade, rappelle un membre du conseil, le maire avait soumis en 2003 un projet pour doter la ville d'un nouvel organigramme avec des directions bien structurées, fortes et à même de porter les grands projets. L'organigramme est encore à ce jour dans les tiroirs du ministère de l'intérieur.

A tout cela vient s'ajouter un autre élément qui rend la prise de décision difficile voire impossible : le Conseil de la ville compte près de 140 élus que le maire doit ménager sachant qu'ils sont souvent dans une logique «politico-politicienne» et «électorale».

En plus de ses propres dysfonctionnements internes, le Conseil de la ville peut se trouver parfois piégé et les projets de la ville bloqués par la lourdeur bureaucratique de l'administration centrale. «C'est précisément le cas du grand projet du pont à Haubans qui doit décongestionner la pénétrante sud

Une histoire de droits de mutation !

En 2003, avec l'entrée de la nouvelle charte communale et l'unité de la ville, la commune de Casablanca devait récupérer tous les actifs des anciennes communes disparues. Mais l'administration centrale ne le voyait pas de cet œil puisque la conservation foncière a demandé à la commune de Casablanca de payer les droits de mutation des propriétés. Il a fallu attendre 2014 pour que la conservation foncière accepte de faire une dérogation suite à une intervention du ministre de l'intérieur en concertation avec les départements concernés ■

de Casablanca. Cela fait des années qu'on entend parler de ce projet qui n'a jamais pu voir le jour. Pourquoi ? Explication du conseil : «Au début, le projet était porté par la ville. Mais le ministère de l'équipement a décidé de s'y impliquer et de porter le projet en tant que maître d'ouvrage délégué. Or, les procédures d'approbation et de lancement des marchés au

mois en ouverture du Parlement, beaucoup de situations ont été débloquées et des verrous ont sauté», particulièrement celles causées par la lourdeur administrative. Des situations qui, il est vrai, sont complètement kafkaïennes.

Maintenant pour que tout cela ait un sens, les gestionnaires de la ville, à commencer par le maire et le wali, sont conscients qu'il faudra absolument donner une cohérence d'ensemble à tous les projets qui sont soit en cours de réalisation, soit sur le point d'être lancés. Pour que les élus saisissent l'ampleur des défis et que les Casablancais aient le sentiment qu'une vraie dynamique est enclenchée, tous les projets doivent être rassemblés dans un seul et même programme avec une vision et des objectifs à moyen et long terme. C'est la seule manière de mobiliser et fédérer autour d'une seule cause : redonner à Casablanca la place qu'elle mérite ! ■

SAËD BENMANSOUR