

## Impact de nouvelles mobilités urbaines sur la vie du jeune en ville

Mohammed Achour<sup>1</sup>

Professeur d'Architecture, E N A.

[inachour@hotmail.com](mailto:inachour@hotmail.com)

### Résumé :

Si l'organisation de l'espace urbain (localisation des équipements, des lieux de résidence, d'activités, de loisirs et d'achats) détermine et conditionne la mobilité des habitants, leurs possibilités de se rendre d'un lieu de la ville à un autre, les infrastructures de transport et l'organisation du système de déplacements support de la mobilité orientent eux aussi cette localisation.

La tâche escomptée à travers cette communication est d'analyser les interactions entre urbanisme et mobilité quotidienne comme deux générateurs de transformation urbaine qui ont leurs effets sur la vie du jeune (voire de l'enfant) en ville et les possibilités qu'il lui offre en matière d'intégration.

Les questions auxquelles nous voulons y répondre sont :

- Quels sont les champs d'influence sur les pratiques de la mobilité des habitants et par conséquent sur la vie du jeune dans le cadre de l'environnement sociétal ?
- comment l'imbrication de la mobilité et de l'urbanisme constitue en soit un élément à part entière dans la structuration spatiale qui affecte la vie du jeune ?

Le discernement des éléments explicatifs qui s'y rattachent sont l'objectif premier de cette réflexion et ce, afin de mettre en lumière les pistes d'investigation susceptibles d'engendrer la cohérence entre l'organisation de l'espace urbain et le système de mobilité des usagers qui a un effet directe sur la vie des jeunes en ville.

Nous envisagerons par conséquent de traiter ces questions dans le cadre de deux titres respectivement intitulés :

1. *Contexte social de la mobilité quotidienne.*
2. *Dimension spatiale des nouvelles mobilités.*

### ملخص:

يتدخل تنظيم المجال الحضري (توطين التجهيزات، أماكن الإقامة، الأنشطة، الترويج، التسوق، الخ.) في حركية السكان كما أنه في يؤثر إمكانيات تنقلهم داخل المدينة حيث أن التجهيزات التحتية للمواصلات ونظام نسق التنقلات كضابط للحركية داخل المجال يوجهان بدورهما هذا التوطين.

إن الهدف المتوخى من هذه الدراسة هو تحليل التفاعلات بين التعمير والحركية اليومية كمحركين للتحوّل الحضري واللذين لهما تأثير على حياة الشباب (وكذلك الطفل) في المدينة والإمكانيات التي توفرها له من أسباب الاندماج. إن الأسئلة التي سنحاول الإجابة عنها هنا هي كالتالي:

- ما هي ميادين التأثير على ممارسات الحركية لدى السكان ومن ثم على حياة الشباب في إطار البيئة المجتمعية؟
- كيف يشكل تداخل الحركية مع التعمير في حد ذاته عنصرا - بما هو كذلك - ضمن بنية المجال الذي يؤثر في حياة الشاب؟

إن التمييز الفطن للعناصر المفسرة التي ترتبط بهذه المقاربة هي الهدف الأول لهذه الدراسة وذلك من أجل تسليط الضوء على مسارات البحث الكفيلة بخلق الانسجام بين تنظيم المجال الحضري ونسق حركية المستعملين لهذا المجال والتي لها تأثير مباشر على حياة الشباب بالمدينة.

إننا نريد بالتالي معالجة هذه القضايا في إطار المحورين التاليين:

1. الإطار الاجتماعي للحركية اليومية.

البعد المجالي للحركيات الجديدة.

<sup>1</sup> Chef de projet de recherche "Temporalité urbaine", responsable de la cellule de recherche "temps des villes et mobilité".

Si l'organisation de l'espace urbain (localisation des équipements, des lieux de résidence, d'activités, de loisirs et d'achats) détermine et conditionne la mobilité des habitants, leurs possibilités de se rendre d'un lieu de la ville à un autre, les infrastructures de transport et l'organisation du système de déplacements support de la mobilité orientent eux aussi cette localisation.

A travers cette intervention, nous comptons analyser les interactions entre urbanisme et mobilité quotidienne comme deux générateurs de transformation urbaine qui ont leurs effets sur la vie du jeune en ville et les possibilités qu'il lui offre en matière d'intégration.

Les questions auxquelles nous voulons y répondre sont :

- Quels sont les champs d'influence sur les pratiques de la mobilité des habitants et par conséquent sur la vie de l'enfant et du jeune dans le cadre de l'environnement sociétal ?
- comment l'imbrication de la mobilité et de l'urbanisme constitue en soit un élément à part entière dans la structuration spatiale qui affecte la vie de l'enfant et du jeune ?

Nous envisagerons par conséquent de traiter ces questions selon les deux axes qui suivent :

### **1) Contexte social de la mobilité quotidienne des jeunes**

Comme on peut le constater, pendant longtemps, la mobilité a été réduite au transport. La discipline transport était du ressort des sciences de l'ingénieur qui s'est toujours intéressé au calcul et évaluation des infrastructures.

Nous proposons, dans cet axe, de dépasser le cadre de la dimension technique de la mobilité et de l'appréhender à travers le prisme du mode de vie des usagers et de leurs pratiques sociales. Ceci nous permettra à la fin de mettre en lumière le rapport des nouvelles mobilités en ville à l'insertion des jeunes dans la vie sociale.

Il est sans conteste que la nature de la mobilité a été profondément affectée par les changements survenus depuis une quinzaine d'années dans la société globale. Ces changements concernent en premier chef les moyens de transport et de communication, mais aussi l'emploi et les pressions économiques. Les structures sociales ont été aussi profondément modifiées notamment par la croissance des femmes au sein de la population active. Par conséquent, Les pratiques spatiales des habitants s'adaptent à ces évolutions. De ce fait, elles affectent en profondeur leur mobilité quotidienne et surtout celle des jeunes usagers de la ville.

Dès lors, la mobilité des jeunes habitants s'inscrit dans un environnement sociétal qui englobe plusieurs champs d'influence (contrainte et facilitation vis-à-vis des libertés des choix des déplacements) ce qui la limite, la contrarie ou la stimule. Ces champs sont de nature très diverse, nous en discernons les plus importants et nous les regroupons dans les points suivants :

#### **A / La transmutation des moyens de déplacements**

Il est sans conteste que la démocratisation de l'usage de l'automobile, permet aujourd'hui la réalisation de trajets plus longs sur des durées plus courtes, ce qui encourage et stimule les déplacements des jeunes entre différents lieux de la ville.

En effet, les pratiques spatiales des jeunes aujourd'hui, s'adaptent aux évolutions récentes des moyens de déplacement, notamment au taux d'équipement en automobile et au développement des infrastructures routières. De ce fait, les distances parcourues ont sensiblement augmenté et les lieux fréquentés par les jeunes sont devenus de plus en plus éloignés du lieu de résidence. Ceci, à l'évidence augmente l'intensité des flux dans la ville et y rend la mobilité quotidienne des jeunes plus accrue.

Dans le même sens, la vitesse des transports devenue plus performante les encourage à aller plus loin et avoir une préférence pour l'espace. Tel appétit augmente les surfaces utilisées au service des activités des jeunes et donc, les distances parcourues par ceux-ci. Par ailleurs, nous constatons aujourd'hui, chez ces jeunes, une détérioration des mécanismes d'identité, d'appartenance et de communauté sous l'influence des possibilités de déplacement, ce qui alourdit en général leur mobilité dans la ville.

La notion d'appartenance à un quartier et la notion de voisinage, qui s'appuyaient chez les jeunes sur la proximité physique, tendent à disparaître. Du fait, les relations entre eux sont de moins en moins corrélées avec la proximité et nécessitent des déplacements de plus, alors qu'auparavant les jeunes, qui vivaient dans le même lieu de la ville, tissaient des relations sociales entre eux et avaient souvent les mêmes activités et les mêmes occupations.

### **B/ l'individualisation dans les pratiques urbaines.**

L'autonomie temporelle des jeunes (possibilité d'avoir un mode de fonctionnement indépendant des autres instances) a aussi un impact sur les logiques des déplacements dans la ville.

En effet, cette autonomie individuelle permise grâce au développement du téléphone mobile, des technologies de communication, le travail à domicile, la diversité des emplois du temps (horaire continu / horaire normal), le décalage dans les pratiques de loisirs, les pratiques d'alimentation (les restaurants fonctionnent d'une manière continue dans la journée), tout cela instaure une nouvelle culture de la mobilité chez les jeunes dans la ville.

Ces jeunes se déplacent pour des motifs de plus en plus diversifiés ; ils ne travaillent plus uniquement aux mêmes heures. Ils n'ont plus les mêmes attentes ni les mêmes besoins au même temps de la journée. Au sein d'un même ménage, on voit se développer une autonomie assez grande de chaque individu, avec de plus en plus de décalage dans les pratiques quotidiennes.

De la sorte, les temps de la ville ne sont plus utilisés de façon uniforme. La vie en ville devient synonyme d'autonomie et de recherche de la maîtrise de son emploi du temps et de son territoire. Cette nouvelle maîtrise du temps en transmutation continue, aiguille les déplacements des jeunes dans tous les sens, à toutes les heures et en fonction de logiques purement individuelles.

### **C/ La désynchronisation des services.**

Les services de la ville subissent l'impact de cette individualisation. En effet, ces nouvelles logiques allongent les plages d'utilisation des équipements commerciaux et services adressés aux jeunes. Elles imposent une variabilité des horaires (extension des horaires d'ouverture des grandes surfaces par exemple) ce qui conduit à une ville à la carte.

Aujourd'hui, il y a énormément de services offerts pour les jeunes dans la ville et qui ne sont plus utilisés de façon uniforme. Les plages horaires sont de plus en plus larges afin de répondre aux contraintes des jeunes et surtout à la diversification des modes de vie. Ces services commencent à structurer leurs offres selon le temps personnalisé ou "temps à la carte" qui se substitue de plus en plus au temps synchrone.

Dès lors, le souci de répondre à cette demande personnalisée des jeunes, d'être flexible (capacité de répondre à des circonstances changeantes) et d'être compétitive, conduit aujourd'hui à une sorte de désynchronisation du rythme économique. Il n'y a plus un rythme synchrone pour tous les services dans une même ville, mais des rythmes diversifiés et non déterminés. Cela a évidemment un impact sur la logique de la mobilité quotidienne, en général, dans la ville et sur celle des jeunes, en particulier.

En fait, l'impact sur la mobilité quotidienne au sein de l'univers de la ville s'enregistre au dérèglement des migrations alternantes et flux pendulaires, il se remarque aussi aux encombrements des transports publics et aux étalements dans le temps des heures de pointe.

#### **D/ La déconnexion entre les pôles d'emploi et les lieux de résidence.**

Les tensions foncières dans les centres urbains et le désir d'accéder à la propriété, ajoutés à l'amélioration des transports, ont favorisé l'éloignement du lieu de résidence des lieux de travail des habitants. Ce mouvement a, dans un premier temps, concerné les couches supérieures ensuite les couches moyennes, il touche aujourd'hui, même les couches ouvrières et les employés.

En effet, si la déconnexion de plus en plus systématique entre la localisation résidentielle et le lieu de travail des jeunes individus, est en partie imputable au développement des transports publics, elle est aussi la cause de la nature de l'emploi lui-même qui est devenu instable dans la société contemporaine.

D'autre part, les ménages préférant l'accession à la propriété au détriment du rapprochement du lieu de travail et fuyant les prix excessifs au centre ville, ont, en quelque sorte, instauré une stratégie résidentielle de plus en plus autonome par rapport à la localisation du lieu de travail.

Cette évolution des stratégies résidentielles, intensifie les flux de déplacement des jeunes qui constituent la majorité des employés, vu que le lieu de résidence détermine le trajet vers le lieu d'emploi et vice-versa. De ce fait, les distances parcourues par ces derniers entre les deux entités de la ville s'allongent et les écoulements de leur mobilité quotidienne s'amplifient.

#### **E/ bouleversement des logiques de localisation.**

Les contraintes économiques ont favorisé la localisation des biens de consommation et de services en périphérie urbaine ce qui a rallongé les trajets de leurs consommateurs au départ de tout point de la ville.

En fait, les entreprises fouillant la concurrence du marché et faisant jouer une rente de situation (en choisissant des endroits facilement accessibles), ont instauré un nouveau mode de localisation des biens de consommation et des services.

D'autre part, le transport en commun par son effet homogénéisateur sur la ville a réduit la discorde de convoitise entre les fragments de la ville (chaque fragment à une valeur à peu près égale, après avoir été convoité les uns plus que les autres) et par conséquent, a donné un effet de polarisation.

Cette nouvelle logique inhérente aux contraintes économiques a favorisé l'éparpillement des services, surtout ceux destinés aux jeunes autrefois centralisés et regroupés dans un même lieu (le centre ville). Les centres sont devenus disséminés, leurs fonctions dispersées et réparties dans différentes zones urbaines, ce qui crée une mobilité des jeunes tout azimut et des flux multidirectionnelles dans la ville.

#### **F) Le nouveau quotidien des femmes.**

Depuis quelques années, le quotidien de la femme se trouve très chargé et ses déplacements de plus en plus fréquents.

Aujourd'hui, les mobilités quotidiennes de l'homme et de la femme ne se distinguent plus sur la base des distances parcourues, mais seulement selon la nature des déplacements. La mobilité "obligatoire" celle qui assure la réalisation des tâches "contraintes" : domestiques, familiales,

scolaires et professionnelles, est caractéristique de la mobilité féminine. Elle tient une place capitale dans leur quotidien.

Ces transformations coïncident principalement avec l'entrée massive des jeunes femmes dans le salariat, et sans doute avec l'autonomie et la motorisation des femmes en général.

D'autre part, cette inscription des femmes sur le marché du travail les empêche désormais d'assumer certaines tâches qui étaient les leurs précédemment grâce à leur présence au foyer (tâches ménagères, garde des enfants, etc.).

Dès lors, la plupart des femmes aujourd'hui ne disposent plus de réserve de temps disponible pour le foyer et les tâches qui s'y rattachent sont dorénavant sous traitées.

Ce changement contribue, à l'évidence, à la construction sociale de nouveaux emplois pour les jeunes femmes (femme de ménage, nourrice, domestique, cuisinier, etc.) qui sollicitent des déplacements de plus en plus nombreux. Il est à remarquer que ce genre de déplacements se répartit sur toute l'aire géographique de la ville, contribue à l'encombrement des transports en commun et rend la mobilité quotidienne plus accrue en ville.

### **G )L'impact des (NTIC) sur la mobilité quotidienne.**

Le développement extraordinaire de nouvelles technologies de communication (Cellulaire, Internet...) a modifié les dynamiques urbaines relatives à la vie des jeunes.

En premier lieu, l'évolution de ces modes de transmission d'informations a réduit progressivement les contraintes de l'espace et de l'éloignement ce qui a étendu le champ de contrôle de la ville. Par conséquent, l'accroissement des agglomérations urbaines est devenu en quelque sorte attaché à ces moyens de communication. Tel élargissement, appelle des parcours de plus pour accéder aux différents lieux et implique une amplification de la mobilité, surtout des jeunes, dans la ville.

En second lieu, alors qu'on croyait que ces technologies allaient supprimer les distances et réduire la mobilité dans la ville, c'est le contraire qui s'est produit. En effet, nous constatons aujourd'hui que le téléphone encourage les déplacements des jeunes que ce soit dans l'activité économique ou dans la vie quotidienne.

En gardant le contact, on peut organiser des rendez-vous, ce qui suscite au bout du compte plus de déplacements et favorise la mobilité dans la ville. Et l'expérience nous montre que les jeunes qui télécommuniquent le plus sont ceux qui se déplacent le plus.

Nous en concluons que les (NTIC) sont donc une cause de développement de la mobilité des jeunes, que des substituts à la nécessité de se déplacer.

### **2) Dimension spatiale des nouvelles mobilités des jeunes.**

Pour comprendre la ville, il faut aussi comprendre les pratiques des déplacements des habitants, surtout des jeunes qui en constituent la majorité, ainsi que les portées de ces pratiques sur l'espace urbain. Dans cet axe, nous envisageons d'examiner les résultats spatiaux de la mobilité quotidienne de ces derniers.

En fait, ce qui précède, nous confirme avec force que l'identification des tendances du développement de la ville ne peut s'effectuer aujourd'hui qu'en relation avec les tendances de la mobilité quotidienne des jeunes, devenue génératrice capitale des transformations urbaines.

Dans ce cadre, nous proposons de mettre en lumière l'impact de ces nouvelles tendances sur la transformation de l'espace de la ville ainsi que les nouvelles logiques qu'elles imposent dans la structuration urbaine.

Il s'agit de prendre conscience des aspects de la réalité spatiale relatifs à l'organisation de la ville (localisation, développement, répartition, implantation, etc.) qui résultent des nouvelles tendances de la mobilité des jeunes usagers de la ville. Dès lors, nous traiterons cette association dans le cadre d'une explication causale qui met en relation la mobilité des jeunes comme cause et l'organisation spatiale comme effet induit.

Pour ce faire, nous considérons les aspects marquants suivants :

#### **A/ Effets de la mobilité sur les zones d'habitat.**

La mobilité est, sans aucun doute, l'une des variables majeures à avoir un impact sur les territoires urbains, les limites de la ville et la structuration spatiale. Son évolution transforme les configurations urbaines et conditionne l'extension des villes.

Comme on peut le constater, sous l'effet des déplacements faciles, les villes au Maroc sont entrain de pousser dans toutes les directions revêtant des formes de croissance d'une très grande diversité.

S'agissant d'ensemble d'habitations, on constate qu'ils se multiplient, pratiquement dans toutes les villes du pays, de nombreux ensembles d'habitat déconnectés des centres villes. Cet essaimage de pôles résidentiels en crescendo n'aurait pas pu avoir lieu sans l'appréciation positive, par les promoteurs et par les usagers, des réseaux routiers et par conséquent, la possibilité et l'appétit de se déplacer de plus en plus loin.

En effet, l'évolution des mobilités des jeunes gens liée au développement de la vitesse des transports a encouragé les parents à habiter plus loin. Ceci a fait émerger de nouveaux lieux d'habitations dans la ville qui ne ressemblent plus aux quartiers classiques et a formé des territoires résidentiels discontinus et fragmentés.

Ainsi, la mobilité quotidienne qui permet de relier entre elles ces différentes unités résidentielles en grappes et d'assurer une continuité urbaine, bouleverse l'organisation spatiale traditionnelle entre le centre et la périphérie et rend caduque le modèle urbain dans lequel la ville est organisée en quartiers.

#### **B/ Effets de la mobilité sur la mixité urbaine.**

Cette évolution en tache d'huile des unités résidentielles se substituant aux quartiers, a accentué la ségrégation socio-spatiale dans la ville. En fait, si auparavant la différenciation sociale et spatiale se matérialisait au sein d'un immeuble ou au sein d'un quartier ; avec la possibilité de se déplacer ou non, elle a changé d'échelle aujourd'hui. Nous vivons une ségrégation entre fragments de la ville (fragment riche / fragment pauvre).

Ceci est en quelque sorte tributaire de l'usage de mode de transports. Lorsque ce dernier est rapide et souple, il permet de faciliter l'accès aux services nécessaires au quotidien , qu'il s'agisse d'aller au travail ou de revenir chez soi ou d'aller aux équipements scolaires, ou chercher ses enfants à l'école , ou aller faire des courses, etc.

En d'autres termes, la possibilité de se déplacer facilement à partir de son lieu d'habitation (de tous les membres de la famille) est un critère de choix d'habiter dans ces unités résidentielles de plus en plus éclatées et qui se développent en dehors des limites actuelles de la ville.

### **C/ Effet de la mobilité sur le brassage social.**

Or, certains groupes sociaux pour des raisons économiques, ne maîtrisent pas totalement leur mobilité, et de ce fait, sont exclus de ce genre d'opérations. Leur exclusion résulte essentiellement de leur incapacité à accéder à des transports appropriés chaque fois que nécessaire. En particulier, lorsqu'il s'agit de personnes qui ne possèdent pas de mode de transport individuel, surtout quand ces unités résidentielles situées dans les périphéries des villes, sont mal desservies par les transports en commun.

En effet, à partir du moment où le continuum et l'unité relèvent des réseaux autoroutiers, la norme de mixité urbaine et de brassage social - de l'intégration urbaine à vrai dire - dépendent de l'accès à ces réseaux. Si on n'a pas accès à ces réseaux, la consommation de biens et des services, l'amélioration des conditions de logement, l'accès au travail et aux loisirs deviennent très difficiles. On reste alors cantonné dans son milieu local qui s'apparente fort à une enclave sociale pour les jeunes, dès lors que les pratiques des autres lieux de la ville sont faibles.

Dans ce cadre, le faible accès à la mobilité quotidienne devient la principale cause de l'exclusion sociale des jeunes gens. Ce qui signifie que l'égalité spatiale et l'intégration des jeunes dans la coquille socio-économique imposent plus de mobilité de ces derniers.

### **D/ Effets de la mobilité sur les valeurs foncières.**

La mobilité des jeunes, comme moyen permettant quotidiennement la coprésence indispensable aux interactions sociales, nécessite des lieux et un support pour les déplacements de ces derniers. Or l'amélioration de ces lieux dans la ville (infrastructures routières et réseaux de transport) a un effet sur les valeurs foncières de celle-ci.

En effet, la création, par exemple, de nouvelles infrastructures routières dans un endroit loin du centre de la ville, un lieu récréatif, scolaire ou universitaire (par exemple l'université de SALA EL JADIDA) fait monter les valeurs foncières à proximité de ces lieux desservis. Par contre, les valeurs auront tendance à diminuer à l'échelle du centre, parce que les distances sont raccourcies et l'avantage qu'il y a à se trouver au centre (la rente de la situation) s'en trouve diminué.

Ces fluctuations des valeurs foncières conduisent justement à une transformation de la structure urbaine, par effet induit des relocalisations des équipements et des services destinés aux jeunes usagers de la ville, sur le territoire ouvert à l'urbanisation.

### **E/ Effets de la mobilité sur les lieux de loisir.**

Comme on peut le constater, à partir des années 90, les évolutions d'ordre économique et technique (considérant de plus en plus la mobilité dans la ville), ont entraîné de nouveaux besoins en terme de localisation des lieux de loisir et des espaces récréatifs dédiés aux jeunes.

En fait, ces espaces de loisir au regard de leurs nouvelles exigences, sont devenus plus mobiles et aussi plus soucieux de leur environnement dans son rapport à la mobilité.

Alors que les déterminants de localisation de ces espaces se ramenaient à la proximité du centre ville ou à l'insertion dans les quartiers ; aujourd'hui, l'accessibilité aux principaux axes routiers (autoroutes, rocade, échangeurs, etc.) et les conditions de stationnement, sont devenues des déterminants dans le choix de localisation de ces derniers.

Les infrastructures de transports (support de la mobilité) sont désormais considérées comme l'un des principaux éléments structurants de la distribution spatiale des espaces de loisir des jeunes dans la ville. L'accessibilité (possibilité d'atteindre ou de quitter un lieu donné

facilement et rapidement) est devenue un critère important de leur localisation. Leur répartition au sein de l'espace urbain est devenue de plus en plus disparate cherchant la bonne desserte ainsi que des conditions pratiques de stationnement.

Ils se détachent en outre, de plus en plus des contraintes liées aux espaces denses de la ville, tels que les encombrements et les difficultés d'accessibilité.

In fine, ces lieux de loisir, en quête d'espaces disponibles en rapport avec les besoins qui sont en extension continue se caractérisent aujourd'hui par une périphéricité, ce qui a un effet sur la mobilité des jeunes en ville.

#### **F/ Effet de la mobilité sur les équipements collectifs.**

Les équipements, lieux d'offre de bien de consommation et de services (grandes surfaces, enseignement privé préscolaire, équipements privé de santé, banques, etc.), quittent eux aussi, sous l'effet de la mobilité, les centres villes et se localisent sur des trajets de plus en plus étendus et fortement fréquentés.

Ces équipements convoitent volontiers les abords des grandes voies rapides, briguant de la sorte une place privilégiée dans les réseaux routiers espace de la mobilité des citoyens.

Tenant compte des contraintes temporelles des jeunes usagers, des lieux facilement accessibles et qui offrent des commodités en terme de parking ; ces équipements, après avoir été noyés dans des quartiers denses, commencent à s'installer sur les voies rapides particulièrement pendulaires et les axes de liaisons reliant les grands fragments de la ville.

En fait, ces équipements visent aujourd'hui une clientèle non forcément locale, mais de plus en plus nomade et constamment mobile. Ceci remet en question le critère classique d'équipement de quartier pour devenir les équipements de la ville.

D'autres commencent à se localiser dans des tissus à grande trame parcellaire, afin de répondre à leur besoin en accessibilité et en parking.

Ainsi la localisation de ces équipements destinés aux jeunes s'achemine, sous l'effet de la mobilité de ces derniers, vers un décentrement par rapport au cœur des quartiers et au centre ville. Les endroits de prédilection sont les carrefours des grands flux pendulaires, les grands axes autoroutiers où la clientèle motorisée s'offre une accessibilité aisée, un stationnement facile.

#### **Conclusion**

L'analyse de la dimension urbaine de la mobilité quotidienne des habitants et surtout des jeunes a permis de mettre en lumière plusieurs caractéristiques relatives à la fois à la complexité des pratiques de mobilité de ces derniers et aux liens très forts qui existent entre les transformations urbaines et les déplacements en ville.

Tout d'abord, elle nous permet de constater que les caractéristiques de la ville changent. Un fonctionnement plus complexe des espaces urbains est ainsi associé à des pratiques de mobilité de plus en plus complexes.

Ensuite, elle nous permet d'affirmer que la mobilité des jeunes est un élément constitutif de la ville aujourd'hui et que les problèmes que connaît la ville au Maroc (exclusion, encombrement, clandestin, saturation, etc.) sont de plus en plus difficiles à appréhender avec les outils classiques de l'analyse et sans la prise en considération de la mobilité des jeunes.

En effet, pour répondre aux enjeux actuels de la gestion des déplacements des individus et des groupes, il est plus nécessaire que jamais de prendre en compte la dimension urbaine de la mobilité des jeunes dans la planification, la structuration et l'organisation de nos villes pour élargir les opportunités de leur intégration sociale, économique ; voire citoyenne.

Pour ce faire, il faut considérer de façon systématique, tout d'abord, les pratiques sociales actuelles en plus de l'organisation des activités dans la ville eue égard des possibilités des déplacements des jeunes.

Cette double approche évitera les dysfonctionnements dans la ville, favorisera l'équilibre social entre les territoires de la ville d'une manière durable et évitera l'exclusion spatiale des jeunes et leur déviance.

En effet, comme on a pu le constater, la prise en compte de la complexité des pratiques de la mobilité quotidienne des jeunes, en rapport avec l'organisation des activités dans la ville, offre un cadre idéal pour adapter l'espace urbain aux nouvelles exigences des déplacements et éviter les dysfonctionnements dans les flux et les écoulements.

On a pu aussi constater qu'un territoire de la ville, qui n'est pas accessible aux jeunes, risque de devenir marginalisant socialement et économiquement, ce qui va à l'encontre du développement humain escompté aujourd'hui dans le pays. Par conséquent, tous les territoires doivent être accessibles à ces derniers et reliés aux autres parties de la ville de façon à ce que toutes les couches sociales puissent s'y rendre facilement.

Cependant, la prise en compte des nouvelles pratiques de déplacements des jeunes eu égard de la structure de la ville et la diffusion spatiale de la mobilité, doivent être fait d'une manière durable, c'est-à-dire en assurant le maintien dans le temps et en pensant aux générations futures.

In fine, ce qui précède légitime l'intégration de la mobilité des jeunes usagers de la ville dans la planification de celle-ci d'une manière systématique et appelle un élargissement des compétences scientifiques dans le domaine de transport. Les procédés doivent être pluridisciplinaires et transversales afin de conduire à des réflexions rationnelles et plus poussées sur l'environnement sociétal et le contexte spatial de la mobilité quotidienne des jeunes gens.

