La mobilité pendulaire et le transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida: Cas des flux provenant de la banlieue

Mohamed El Adib

▶ **To cite this version:**

Mohamed El Adib. La mobilité pendulaire et le transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida: Cas des flux provenant de la banlieue. Géographie. Université Mohammed V - Rabat; Faculté des lettres et des sciences humaines Rabat Agdal, 2017. Français. NNT : . tel-01629861

HAL Id: tel-01629861

https://theses.hal.science/tel-01629861

Submitted on 7 Nov 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

جامعة محمد الخامس بالرباط
كلية الآداب والعلوم الإنسانية

CED : l'homme et l'espace dans le monde méditerranéen

Structure de recherche : (E3R) Equipe de recherche sur la région et la régionalisation

Formation doctorale : Aménagement, développement et gestion des territoires

La mobilité pendulaire et le transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida:

Cas des flux provenant de la banlieue

Thèse soumise en vue de l'obtention de doctorat

Préparée par

Mohamed EL ADIB

Directeur de la thèse

Mohammed REFASS

2016-2017

La mobilité pendulaire et le transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida:

Cas des flux provenant de la banlieue

Droits d'auteur

EL ADIB Mohamed

20 Janvier 2017

LES MEMBRES DU JURY

LA MOBILITE PENDULAIRE ET LE TRANSPORT COLLECTIF INTERCOMMUNAL DANS L'AGGLOMERATION DU GRAND EL JADIDA:

CAS DES FLUX PROVENANT DE LA BANLIEUE

Thèse soutenue publiquement par EL ADIB Mohamed, le 20 janvier 2017 devant le jury :

_____

Mohammed ADERGHAL, Professeur à la faculté des lettres et sciences humaines, Université Mohammed V, Rabat.

(Président du Jury)

_____

Mohammed REFASS, Professeur à la faculté des lettres et sciences humaines, Université Mohammed V, Rabat.

(Directeur de la thèse)

_____

Abdelmajid SAHNOUNI, Professeur à la faculté des lettres et sciences humaines, Université Mohammed V, Rabat.

(Membre du Jury)

_____

Mohammed EL ASSAAD, Professeur à la faculté des lettres et sciences humaines Ben M'sik, Université Hassan II, Casablanca.

(Membre du Jury)

_____

Touria ZHIRI, Professeur à la faculté des sciences juridiques, économiques et sociales, Agdal, Université Mohammed V, Rabat.

(Membre du Jury)

Remerciements

L'aboutissement de ce travail n'aurait été possible que grâce à l'appui, l'accompagnement et la contribution de plusieurs personnes, auxquels je suis extrêmement reconnaissant. Mes remerciements s'adressent d'abord, après dieu et mes parents à Mr REFASS Mohammed, professeur et directeur de la thèse. À qui j'accord gratitude et respect pour ses orientations précieuses et son encadrement permanent, sa rigueur scientifique et sa disponibilité malgré ses engagements. Mes remerciements s'adressent aussi aux membres du jury d'avoir accepter la lecture et l'évaluation de la thèse.

Je remercie ensuite les professeurs de la formation doctorale « Aménagement, développement et gestion des territoires », de l'équipe de recherche sur la région et la régionalisation (E3R), du CED « l'homme et l'espace dans le monde méditerranéen » et du département de géographie de la faculté d'El Jadida. Mes remerciements s'adressent également à mes collègues doctorants, à mes collègues de travail au sein de l'ADS à Safi, Rabat et Fès et aux étudiants/enquêteurs. Je tiens à remercier aussi les acteurs locaux de leur confiance pendant les interviews et de la mise à ma disponibilité des informations et documents demandés. Enfin, je remercie vivement ma petite et grand famille, mon père Elmahjoub, ma mère Zahra et ma femme Asma.

Que soient aussi remerciés mesdames et messieurs: BERRIANE Mohamed, ADERGHAL Mohammed, AMZIL Lahoucine, ELHARAS Elmokhtar, DAOUD Mohamed, MAZZINE Hassan, BENALI Lahcen, DIBAJI Driss, AIT ALI Abdelhafid, AIT ALI Abdellah, FAIDA Rabii, FIDARI Khadija, NEAOUI Khadouj, FOUAD Abdelmouktadir, RAISSI Hakim, MKIMLI Abdelkader, BRIMO Rachid, BOUSRHANE Said, KHANFRI, Driss LMORABIT, ALARABI Abelaziz, BEN MAMOUSS Salah dine et HAMEDINE Moulay Rachid.

Résumé

LA MOBILITE PENDULAIRE ET LE TRANSPORT COLLECTIF INTERCOMMUNAL DANS L'AGGLOMERATION DU GRAND EL JADIDA : CAS DES FLUX PROVENANT DE LA BANLIEUE

Par

Mohamed EL ADIB

La présente thèse porte sur la question de la mobilité pendulaire dans le Grand El Jadida notamment les flux provenant de la banlieue. Suite à son attractivité depuis le début de la décennie 1980, suite à la localisation de divers projets structurants surtout le complexe industrialo-portuaire Jorf Lasfar, une complémentarité fonctionnelle s'est instaurée entre les centres et communes de cette agglomération. Par conséquent, la population de la banlieue se trouve devant la contrainte de se déplacer quotidiennement entre le domicile et les lieux d'activités et de poursuite des études. Ainsi, cette recherche consiste en l'analyse du rapport entre la mobilité pendulaire et son bassin de transaction (agglomération) d'une part, et le rapport entre la mobilité pendulaire et le système de transport collectif intercommunal (mode bus) d'autre part.

La préparation de cette recherche s'est appuyée sur une approche d'analyse systémique. Outre cela, la revue de littérature, une étude empirique a concerné 1712 personnes de 15 ans et plus, appartenant à 4% des ménages de la banlieue, des entretiens semi-directifs avec les acteurs du TC ainsi que l'observation directe des terminus-bus. Les résultats obtenus montrent qu'en fonction de la complémentarité fonctionnelle et de la dynamique du Grand El Jadida, sa population est fortement caractérisée par la mobilité pendulaire. Malgré les interventions visant l'amélioration du transport collectif par l'entrée en vigueur d'une gestion déléguée et intercommunale par un nouvel opérateur, le décalage persiste encore entre la mobilité telle qu'elle est perçue et le transport collectif intercommunal sur plusieurs niveaux : la desserte, le temps d'attente et de déplacement, l'infrastructure et la qualité des services. Enfin, il paraît que cette recherche a permis d'analyser une problématique d'actualité pour la géographie tant au Maroc qu'ailleurs.

Mots clefs : mobilité pendulaire intercommunale, mouvement, déplacement, transport collectif, flux, agglomération du Grand El Jadida, banlieue.

Abstract

THE PENDULUM MOBILITY AND THE INTERCOMMUNAL PUBLIC TRANSPORTATION IN THE CONURBATION OF THE GRAND EL JADIDA: CASE OF THE FLOWS FROM THE SUBURBS

By

Mohamed EL ADIB

This thesis focuses on the question of the pendulum mobility in the grand El Jadida especially the flows from the suburbs. Following its attractiveness since the early 1980s, by the location of various developmental projects especially Jorf Lasfar industrial Port Complex, the university and tourist projects, a functional complementarity is established between centers and the territorial collectivities of the grand El Jadida. From this complementarity, the populations of the suburb are in front of the constraint of moving out daily between home and working places and pursue studies. Thus, this thesis, on the one hand, consists in the analysis of the relation between the pendulum mobility and its transaction (agglomeration), and between the pendulum mobility and inter-TC system (bus mode) on the other hand.

It was conducted by adopting the systemic approach. In addition to the literature review, an empirical study involved 4% of households in the suburbs, semi-structured interviews with the actors in the TC and TC watching terminus. The results show that the functional complementarity of the grand El Jadida, its demographic and urban dynamics including its suburbs and residential mobility in the hinterland of the province, strongly explain the existence and intensity of the pendulum mobility in the population life. In addition, the public transportation, despite the interventions that aim its improvement by the entry into force of delegated management and inter-communal by a new operator since 2014, the gap still persists between the pendulum mobility as it is perceived and the inter-communal public transportation at the serving, movements time (waiting and displacement), infrastructure (roads, terminals and bus stops) and the service quality. This research has helped to analyze a topical issue for geography in Morocco and elsewhere.

Keywords: the inter-communal pendulum mobility, movement, shifting, public transit, flows, agglomeration of the grand El Jadida, suburbs.

ملخـــص

الحركية التراقصية و النقل بالحافلات العمومية بين الجماعات بالجديدة الكبرى : حالة التيارات المنطلقة من الضاحية

من إعداد

محمد الاديب

تعالج هذه الأطروحة مسألة التنقل التراقصي بالتجمع البشري للجديدة الكبرى خاصة التيارات المنطلقة من الضاحية. لقد عرفت مراكز و جماعات هذا التجمع البشري تطور علاقات التكامل الوظيفي بينها منذ بداية عقد الثمانينيات بفضل توطين مجموعة من المشاريع الكبرى المهيكلة، أهمها المركب المينائي-الصناعي الجرف الأصفر و جامعة شعيب الدكالي بالإضافة إلى المشاريع السياحية و غيرها. بسبب هذه العلاقات الوظيفية التكاملية تضطر الساكنة للتنقل اليومي بين المسكن و العمل حسب مناطق النشاط الموزعة على كل مناطق الجديدة الكبرى و كذا مؤسسات الدراسة بمختلف أسلاكها العالي و المهني و أحيانا الثانوي. هكذا تهدف هذه الأطروحة لدراسة العلاقة بين الحركية التراقصية للساكنة و مجال نشاطها الذي هو التجمع البشري الجديدة الكبرى من جهة و بين الحركية و نظام النقل بواسطة الحافلات العمومية من جهة ثانية.

تم تحضير الأطروحة اعتمادا على مقاربة نسقية في التحليل. و بالإضافة إلى الجانب النظري و البيبليوغرافي تم إنجاز أعمال ميدانية همت عينة من 1712 شخص ممن تتجاوز أعمارهم 15 سنة ينتمون إلى 4% من مجموع أسر الضاحية، مقابلات مع مختلف الفاعلين المتدخلين في النقل الحضري و الجماعي و كذا رصد و مشاهدة محطات الحافلات الخاصة بالخطوط البي-جماعية. لقد أكدت النتائج على أهمية الحركية التراقصية لدى الساكنة في ارتباط تام مع التكامل الوظيفي بين جماعات و مراكز الجديدة الكبرى و كذا الدينامية الديموغرافية و العمرانية التي تعرفها الضاحية بالخصوص، أضف إلى ذلك استقطابها للأسر القادمة من الظهير القروي للإقليم. بالرغم من التدخلات التي عرفها نظام النقل بواسطة الحافلات بهدف تحسين أدائه منذ سنة 2014 من خلال منح حق استغلال الشبكة لشركة جديدة و اعتماد التدبير المفوض في إطار مجموعة جماعات الجديدة الكبرى للنقل الحضري، لازال التفاوت واضحا بين الحركية التراقصية للسكان كخاصية تميز سكان الضواحي و نظام النقل بين الجماعات بواسطة الحافلات على عدة مستويات: تغطية الوجهات و أزمنة العبور من مكان إلى آخر (الانتظار و التنقل)، البنية التحتية (الطرقات و أماكن انتظار الحافلات) و كذا جودة الخدمات. هكذا و بالرغم من المعيقات المطروحة عالجت هذه الدراسة اشكالية ذات راهنية بالنسبة للجغرافيا بالمغرب و عبر العالم.

الكلمات المفاتيح: الحركية التراقصية البي-جماعية، الحركات التنقلية، التنقل، النقل الجماعي، التيارات، التجمع البشري الجديدة الكبرى، الضاحية.

Sommaire

REMERCIEMENTS IV
RÉSUMÉ V
ABSTRACT VI
ملخـــص VII
SOMMAIRE VIII
INTRODUCTION GENERALE: 11
Partie 1 : L'agglomération du Grand El Jadida, un bassin de la mobilité pendulaire. 20
CHAPITRE 1: LA MOBILITE PENDULAIRE, UNE DES PROBLEMATIQUES D'ACTUALITE 22
CHAPITRE 2 : L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET URBANISTIQUE DE L'AGGLOMERATION D'EL JADIDA 42
CHAPITRE 3 : L'AGGLOMÉRATION DU GRAND EL JADIDA, TERRITOIRE À FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES 77
Partie 2 :Mobilité et mouvements pendulaires intercommunaux provenant de la banlieue 100
INTRODUCTION : 101
CHAPITRE 4 : MOBILITE PENDULAIRE CHEZ LA POPULATION DE LA BANLIEUE : INDICATEURS ET CARACTERISTIQUES 102
CHAPITRE 5 : ACTEURS ET INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT COLLECTIF INTERCOMMUNAL 141
CHAPITRE 6 : LES MOUVEMENTS PENDULAIRES FACE A L'INSATISFACTION DU TRANSPORT COLLECTIF INTERCOMMUNAL 180
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE : 209
CONCLUSION GENERALE : 210
BIBLIOGRAPHIE 213
ANNEXES 227
TABLE DES MATIERES 261

Liste des abréviations et des acronymes

ADS	Agence de développement social
AFOM	Atouts, faiblesses, opportunités et menaces
BMCE	Banque marocaine du commerce extérieur
BTP	Bâtiment et travaux publics
CERED	Centre d'études et de recherches démographiques
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions
DATAR	Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale
DCL	Direction des collectivités locales
DGCL	Direction générale des collectivités locales
DTP	Diagnostic territorial participatif
ENCG	Ecole nationale du commerce et de gestion
ENSA	Ecole nationale des sciences appliquées
E3R	Equipe de recherche sur la région et la régionalisation (Rabat, Maroc)
FPJ	Faculté pluridisciplinaire El Jadida
GPS	Global Positioning System
HCP	Haut commissariat au plan
INAU	Institut national de l'aménagement et de l'urbanisme (Rabat, Maroc)
INSEE	Institut national de la statistique et d'études économiques de France
ISTA	Institut supérieur de technologie appliquée
ITHT	Institut de technologie hôtelière et touristique
JLEC	Jorf Lasfar Energy Company
LOADDT	Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire
MRE	Marocain résidant à l'étrange
OCP	Office Chérifien des Phosphates
ODEP	Office national d'exploitation des ports
OFPPT	Office de la formation professionnelle et de la promotion du travail
ONCF	Office national des chemins de fer
ONDA	Office national des aéroports
ONE	Office national de l'électricité
ONEP	Office national de l'eau potable
ORMVAD	Office régional de mise en valeur agricole des Doukkala
PA	Plan d'aménagement

PAS	Politique d'ajustement structurel
PDU	Plan des déplacements urbains
PLH	Programmes locaux de l'habitat
PME	Petites et moyennes entreprises
PMI	Petites et moyennes industries
PUMA	Pôle urbain Mazagan
RAT	Régies autonomes de transport urbain
RATC	Régie autonome de transport urbain de Casablanca
RGPH	Recensement général de la population et de l'habitat
RN	Route nationale
RP	Route provinciale
RR	Route régionale
SAMIR	Société anonyme marocaine de l'industrie du raffinage
SCOT	schéma de cohérence territoriale
SDAU	Schéma directeur de l'aménagement urbain
SDCT	Schéma directeur de circulation et de transport
SONASID	Société nationale de sidérurgie
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
SRU	Loi de solidarité et du renouvellement urbain
SNAT	Schéma national de l'aménagement du territoire
SRAT	Schéma régional de l'aménagement du territoire
TAC	Compagnie des tramways et autobus de Casablanca
TC	Transport collectif
TCI	Transport collectif intercommunal
TAMA	Taux d'accroissement moyen annuel
UGM	Union géographique marocaine

Introduction générale:

Contexte et problématique :

Avec l'urbanisation galopante déclenchée depuis le 19ème siècle, et renforcée après la deuxième guerre mondiale, le besoin de mobilité et de transport est devenu d'ordre primordial suite à l'allongement des distances à parcourir compte tenu de l'augmentation de la vitesse. Si ce constat était le résultat de la révolution industrielle et urbaine des pays développés, les pays en développement quant à eux n'ont connu que ses aspects urbains dont ils ont subi les effets. Au Maroc, en plus des métropoles nationales (Casablanca et Rabat-salé-Témara) et régionales, d'autres villes et agglomérations urbaines sont en train de se développer en terme de croissance démographique et d'étalement surfacique comme c'est le cas du Grand El Jadida. En réalité, ce processus aussi rapide n'a pas été accompagné d'une mise en place de systèmes de transports urbains/périurbains susceptibles d'absorber la demande en perpétuelle croissance notamment de la mobilité pendulaire. Cette dernière qui désigne les déplacements quotidiens de la population ayant plus de 15 ans pour des motifs de travail et/ou des études, traduit le rapport de l'homme avec son territoire. L'analyse de ce rapport est d'une importance particulière pour la géographie, du fait qu'il constitue une des entrées les plus importantes de son questionnement (Denise PUMAIN et Thérèse SAINT-JULIEN, 2010).

La mobilité pendulaire est le type de déplacement le plus prédominant dans le monde en relation avec le phénomène d'urbanisation et de périurbanisation. Elle est aussi, spécifique aux agglomérations, aires urbaines et surtout aux aires métropolitaines. Au Maroc, comme ailleurs, ce phénomène est d'ores et déjà important parallèlement à l'étalement des villes et l'émergence des banlieues surtout périurbaines avec des fonctions dortoirs et de production essentiellement industrielle, conduisant à la création de bassins intercommunaux voire interprovinciaux de mobilité pendulaire ou de zones de chalandise qui correspondent souvent à des bassins de vie et d'emploi.

C'est dans ce contexte que s'inscrit notre thèse qui s'interroge sur la mobilité pendulaire en relation avec le transport collectif intercommunal (TCI) dans l'agglomération du Grand El Jadida, particulièrement les flux provenant de la banlieue. Cette agglomération se compose de plusieurs sous espaces, articulés autour d'une ville-centre (El Jadida) qui organise son territoire ainsi que ses flux, dont les mouvements pendulaires. Le Grand El Jadida est un

cadre de vie qui connait une dynamique territoriale irréversible, expliquée par la localisation et la délocalisation de plusieurs projets structurants depuis le début des années 80 du siècle dernier surtout le complexe industrialo-portuaire Jorf Lasfar. Ce qui a engendré une croissance urbaine et démographique élevée et rapide suite à la croissance naturelle, à l'immigration ainsi qu'à l'élargissement des périmètres urbains et la promotion des centres ruraux au statut urbain (Le Maroc possible, rapport du cinquantenaire, 2006). D'après le RGPH de 2014, le Grand El Jadida (ville d'El Jadida et Azemmour ainsi que les deux communes Moulay Abdellah et Haouzia) abrite plus de 339.346 personnes, avec un taux d'accroissement moyen annuel (TAMA) d'environ 3%, largement supérieur au TAMA national qui n'est que de 1,25% et du TAMA du milieu urbain qui est de 2,2% pour la période intercensitaire 2004/2014. Ces taux confirment de façon très nette la forte attractivité de l'agglomération du Grand El Jadida et plus particulièrement de sa banlieue (Stratégie de développement urbain du Grand El Jadida, 2009). Chaque commune ou centre urbain de l'agglomération se distingue par sa taille démographique, sa fonction, voire son paysage (Jean-François TROIN et al, 2006) à savoir, El Jadida, Azemmour, Sidi Bouzid, Moulay Abdellah, Ouled Ghadbane et Haouzia, leurs fonctions sont diversifiées et complémentaires. Sur la base de ces caractéristiques, une interdépendance existe entre les lieux formant le Grand El Jadida en tant qu'espace fonctionnel, traversé par des limites des territoires institutionnels.

Sur ce plan de différence et de complémentarité fonctionnelle, la population du Grand El Jadida est appelée à se déplacer quotidiennement en fonction des origines (lieux de résidence), des destinations et des motifs. Cependant, le TCI assuré par l'ancien opérateur (Azama) ou l'opérateur actuel (à partir de 2014) n'arrive pas à répondre aux besoins de la mobilité pendulaire de la population, particulièrement celle en provenance de la banlieue.

Ainsi, notre question de recherche porte sur la compréhension et l'analyse des rapports de la mobilité pendulaire comme un besoin et du TCI comme service ou bien public, pour enfin aboutir à détecter à quel point le TCI permet de desservir la mobilité pendulaire à l'intérieur du Grand El Jadida, notamment les flux en provenance de la banlieue.

Hypothèses de recherche:

Afin de répondre à notre question de recherche, deux hypothèses ont été retenues. Nous nous sommes appuyés dans leur formulation sur notre connaissance du terrain d'investigation, justifiée par la contribution en tant qu'agent de développement local à l'élaboration des diagnostics (DTP) et des plans de développement (PCD) des communes de la province d'El Jadida (2009-2012). Les hypothèses retenues sont les suivantes :

H 1 : L'existence des flux de mobilité entre les espaces et les lieux qui constituent l'agglomération du Grand El Jadida est encouragée par la spécialisation et la complémentarité des fonctions. La pression de ce type de mobilité est en augmentation surtout avec le caractère attractif de l'agglomération particulièrement de sa banlieue, en étroite relation avec la croissance urbaine, l'urbanisation et la périurbanisation. On suppose donc, que la mobilité pendulaire est une pratique indispensable chez la population de la banlieue ayant plus de 15 ans.

H 2 : En même temps, le système de TCI mis en place paraît incapable de répondre aux besoins de la mobilité pendulaire principalement celle de la banlieue. Les limites de ce système concernent aussi bien le niveau d'organisation et de gestion que la qualité du service.

Objectifs de la thèse :

Bien que la présente recherche coïncide avec l'élaboration du plan des déplacements urbains (PDU) de l'agglomération, les outils déployés et les objectifs visés sont différents. Le PDU est un document de planification dont la validité est de 15 ans, il porte sur l'ensemble des types de déplacements, pendulaires, loisirs, procuration de services, quotidiens, hebdomadaires…, réalisés à l'aide de différents modes de transport, ainsi que la planification de leurs infrastructures (voirie, stationnement,…). Or, notre travail a pour objectif global d'analyser les mouvements pendulaires caractérisant l'agglomération du Grand El Jadida, en provenance de sa banlieue, dans l'optique de mesurer la capacité du TCI à répondre aux besoins réels, voire latents. Cette analyse et évaluation ne portera que sur le mode bus, puisqu'il représente le seul mode de TCI dans le Grand El Jadida. Selon la nomenclature courante des transports urbains/périurbains, le grand taxi ou le taxi collectif est considéré un mode de transport à part appelé « transport artisanal » bien que son usage soit collectif.

Cet objectif global se décline en deux objectifs spécifiques : le premier, consiste à tester l'interaction entre le système territorial de l'agglomération et la mobilité pendulaire, tout en décortiquant ses éléments, ses mécanismes et son fonctionnement. Quant au deuxième, il s'attache à l'analyse du décalage entre la mobilité pendulaire et le TCI, autrement dit; entre la mobilité voulue et la mobilité réalisable (Gabriel Dupuy, 1987). Ainsi, le PDU n'a été consulté que comme référence pour la comparaison et la vérification de certains résultats.

Méthodologie et approche :

Du fait que la mobilité pendulaire au sein des agglomérations correspond à un système avec des sous-systèmes et des éléments qui interagissent, nous avons opté dans ce travail pour une approche d'analyse systémique. La spécificité transversale et complexe de la mobilité et des transports urbains/périurbains explique ce choix méthodologique. L'approche que nous avons adoptée est inspirée des travaux de Georges AMAR (1993) et de Florent DEMORAES (2004). Ce dernier a fait la distinction entre trois systèmes pour le transport urbain à savoir, le territoire urbain, la mobilité urbaine et le système de transport. Ils sont d'une autre manière, « le système de localisation et des dynamiques urbaines, le système des pratiques et rapports sociaux et le système de transports » selon REHAIMI Hassan (2013, p.61). Pour notre cas de recherche, nous avons distingué trois sous-systèmes : le premier est l'agglomération avec ses communes, ses lieux (centres, douars et quartiers) et ses fonctions en tant que bassin des mouvements, le deuxième concerne la mobilité pendulaire et ses flux alors que le troisième est le système de transport collectif intercommunal. Il s'agira, d'un point de vue systémique d'analyser les interactions entre ces trois sous systèmes, tout en décrivant pour chacun d'entre eux les interactions entre leurs composantes et leurs caractéristiques.

Démarche de mise en œuvre :

La démarche poursuivie pour mener cette recherche est fondée sur deux éléments complémentaires : la revue de littérature qui fera l'objet du premier chapitre et l'enquête de terrain. Le premier élément a servi à la fois de base pour la partie théorique, et de référence pour la discussion de la partie analytique. Le second élément a été appréhendé, par l'observation directe, les entretiens semi-directifs et le questionnaire destiné aux ménages de la banlieue.

Enquête ménage :

La taille importante de la population en plus du manque d'une base de sondage, nous ont obligé à faire appel à un échantillonnage à plusieurs degrés par la méthode des quotas[1].

Le champ d'enquête est la banlieue du Grand El Jadida, qui se compose de la ville d'Azemmour et des communes de Haouzia et Moulay Abdellah. La population de l'enquête compte les personnes de 15 ans et plus, autrement dit, ceux qui sont susceptibles de se déplacer soit pour des fins de travail et/ou des études. La collecte des données de la population cible est faite par ménage, qui est l'unité de l'enquête.

Les quotas de l'enquête ont été défini selon deux variables de contrôle qui sont : la catégorie des localités de résidence (commune urbaine, commune rurale et centres délimités) et la forme d'habitat (médina intra-muros, médina extra muros, quartiers planifiés ou lotissements, habitat non réglementaire et douar). Avec 3 catégories des localités de résidence et 5 fromes d'habitat, on obtient 3×5 = 15 strates (voir le tableau de la population mère ci-dessous).

		Catégorie de communes							
		Commune urbaine (Azemmour)		Centres délimités*		Commune rurale**		**Total**	
		Ménages	%	Ménages	%	Ménages	%	**Ménages**	**%**
Type d'habitat	Médina intra muros	976	12	626	27	0	0	**1602**	**7**
	Médina extra-muros	4376	54	0	0	0	0	**4376**	**19**
	Quartiers planifiés	1577	20	1704	73	0	0	**3281**	**14**
	Habitat non réglementaire	1151	14	0	0	0	0	**1151**	**5**
	Habitat rural (douar)	0	0	0	0	12568	100	**12568**	**55**
Total		**8080**	**100**	**2330**	**100**	**12568**	**100**	**22978**	**100**

Tableau 1: Population mère de l'enquête

Source : RGPH 2004

* : les centres délimités dans la banlieue sont : Sidi Bouzid, Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane.
** : Haouzia et la partie rurale de Moulay Abdellah.

[1] La méthode des quotas consiste à élaborer un modèle réduit de la population, selon des critères ou des variables de contrôle dont on connaît la répartition dans la population étudiée (sexe, l'âge,...etc.).

En premier lieu, on a désigné un échantillon de 9 quotas ou strates (premier degré), soit 10412 ménages, puis dans chaque strate on a choisi un échantillon de ménages à interroger (voir le tableau de l'échantillon identifié ci-dessous). Afin de sélectionner un échantillon représentatif, qui est un modèle réduit de la banlieue et aussi pour éviter la redondance des observations, l'échantillon ne comprend pas toutes les strates identifiées (comme est le cas du centre Ouled Ghadbane). De même, deux douars des plus peuplés ont été choisis au niveau de la zone rurale, en fonction de leur distance par rapport à la ville-centre : le premier se trouve à sa proximité (Tikni Haouzia), alors que le deuxième est plus éloigné (Bhabha Ouled Lhaj).

En se référant au manuel de statistique de Henry AUBERT (2011 p.161) : « le nombre de ménages à prélever dans chaque strate de taille $\mathbf{N_h}$ est, pour le taux de sondage $\boldsymbol{f}$:
$\boldsymbol{n_h} = \mathbf{N_h} \times \boldsymbol{f}$ ».

$\boldsymbol{n_h}$: l'échantillon.
$\mathbf{N_h}$: la population mère (nombre de ménages des strates sélectionnées).
$\boldsymbol{f}$: taux de sondage (4%).

L'échantillon identifié est de : 10412 × 0.04 = **417 ménages**. Cet échantillon a permis de collecter les données de 1712 personnes de 15 ans et plus, réparties entre les 9 quotas (sites d'enquête) représentant la banlieue périurbaine et la banlieue rurale (voir le tableau de la définition de l'échantillon ci-dessous).

Site d'enquête (quotas)		**Nombre de ménages**	**Echantillon**
Azemmour	Médina intra muros	976	**39**
	Médina extra-muros	4376	**175**
	Lotissements	1577	**63**
	Habitat non réglementaire	1151	**46**
Sous total		**8080**	**323**
Moulay Abdellah	Tit (intra-muros)	626	**25**
	Lotissements	700	**28**
Sous total		1326	**53**
Sidi Bouzid		256	**11**
Douar Tikni Haouzia		400	**16**
Douar Bhabha Ouled Lhaj		350	**14**
Total		**10412**	**417**

Tableau 2: Définition de l'échantillon des ménages à interroger
Source : RGPH 2004 et diagnostics territoriaux participatifs des communes de Moulay Abdellah et Haouzia

Quant à l'administration de l'enquête, et afin d'aboutir à la généralisation des résultats, on a veillé à ce que les ménages enquêtés aient les mêmes chances d'être représentés.

Le questionnaire est conçu en huit pages (voir l'annexe) avec plus de trente variables, organisées en quatre volets thématiques qui sont les suivants :

- Indentification.
- Données démographiques socioprofessionnelles et spatiales.
- Répartition modale des mouvements pendulaires.
- Coûts et qualité des mouvements pendulaires.

L'exploitation et le dépouillement des données recueillies ont été effectués à l'aide du logiciel SPSS.

Entretiens avec les acteurs locaux :

Une deuxième enquête est menée auprès des acteurs locaux impliqués dans le domaine du TCI, et ce pour analyser le jeu d'acteurs d'une part, et pour collecter certaines données techniques, principalement celles en relation avec les documents d'urbanisme, les études sectorielles et les nouvelles études de développement d'autre part. Par ailleurs, dix entretiens semi-directifs ont été réalisés, à l'aide de six guides d'entretiens (voir l'annexe) avec différents acteurs locaux, à savoir :

- Commune urbaine d'El Jadida.
- Commune urbaine d'Azemmour.
- Commune rurale Moulay Abdallah.
- Commune rurale Haouzia.
- Groupement de communes Al Jadida Alkobra-Transport urbain.
- Agence urbaine d'El Jadida.
- Délégation provinciale de l'équipement et de transport.
- Société délégataire de transport en commun «Equinox» filiale de Karama-bus.
- Division des collectivités locales de la province d'El Jadida.
- Service de transport urbain de la province d'El Jadida.

Observation directe:

En plus de l'enquête par questionnaire et l'entretient semi-directif, l'observation visuelle des terminus-bus est une source d'information complémentaire. La technique d'observation directe adoptée est non participante. Elle a été réalisée par le biais d'une grille d'observation, ce qui nous a permis par la suite de vérifier l'information issue des autres sources et de valider certains résultats. Les terminus-bus observés sont répartis sur toute l'agglomération comme suit :

- Terminus de Moulay Abdellah : La ligne El Jadida/Moulay Abdellah.
- Terminus de Haouzia : La ligne El Jadida/Haouzia.
- Terminus route de Marrakech.
- Terminus de Sidi Bouzid.
- Terminus d'Azemmour.
- Terminus d'El Jadida (Ahfir, le terminus principal).

La journée d'observation des terminus-bus est subdivisée en cinq périodes ou plages horaires. Ces dernières sont de deux types : une plage horaire de 8 heures (22h00 à 05h59) et quatre plages horaires de 4 heures :

- 06h00-09h59
- 10h00-13h59
- 14h00-17h59
- 18h00-21h59

Chaque terminus-bus a été observé durant 10% du temps de chaque plage horaire, soit 18 minutes pour les quatre plages horaires de 3 heures et 48 minutes pour la plage horaire de 8 heures. L'observation a concerné aussi bien la fréquence des mouvements (intervalle, volume, portrait et comportement des usagers) que le niveau d'aménagement et de sécurité des terminus.

Difficulté de la recherche :

L'accès à l'information auprès des services extérieurs, particulièrement auprès de l'Agence urbaine, la Municipalité d'El Jadida et le service du transport de la direction provinciale de l'équipement du transport et de la logistique ainsi que la division de l'urbanisme de la province d'El Jadida, était la principale difficulté rencontrée.

Compte tenu de tout ce qui précède, le plan de la thèse s'organise en six chapitres répartis sur deux parties. La première est constituée de trois chapitres, le premier est consacré au cadre théorique et conceptuel de la mobilité pendulaire, le deuxième à la présentation de l'agglomération, à travers l'analyse de son évolution démographique et urbaine et le troisième à l'analyse de ses fonctions. La deuxième partie est réservée aux autres chapitres, le quatrième porte sur les caractéristiques de la mobilité et ses flux, le cinquième porte sur l'analyse des acteurs et de l'infrastructure du transport collectif par bus, alors que le dernier examine la qualité du service de TCI.

Partie 1 :
L'agglomération du Grand El Jadida, un bassin de la mobilité pendulaire

Introduction :

La présente partie a pour objet en premier lieu de répondre à des questions théoriques, et en deuxième lieu à analyser l'agglomération du Grand El Jadida du point de vue démographique, urbanistique et fonctionnel comme étant un sous système de la mobilité pendulaire. En effet, avant de procéder par l'analyse du territoire de la mobilité pendulaire qui est l'agglomération, il paraît indispensable de construire un modèle analytique et théorique de référence. Dans ce sens, le premier chapitre de cette partie est réservé à une revue de littérature, d'une part pour s'inscrire dans la continuité de la recherche sur la mobilité et les transports urbains et, pour définir les principaux concepts (agglomération, mobilité, déplacement,….etc.) d'autre part. En outre, en appliquant une approche d'analyse systémique, ce chapitre essaye de traiter le rapport ville/banlieue et agglomération/mobilité.

Par la suite et en harmonie avec ce référentiel théorique, deux autres chapitres ont pour objet d'analyser l'agglomération du Grand El Jadida en tant que bassin de la mobilité pendulaire, à travers ses principaux éléments. Le Grand El Jadida est une agglomération organisée en une ville-centre et ses banlieues. Sa situation démographique a connu une remarquable évolution sur une période d'environ 40 ans. Parallèlement à cette évolution, les formes d'urbanisation de ses lieux se sont diversifiées à partir des tissus anciens des médinas intra et extra-muros, des quartiers planifiés voire de l'habitat non réglementaire.

En concordance avec cette organisation, les lieux de l'agglomération détiennent une affectation fonctionnelle. Des fonctions complémentaires qui se basent surtout sur les vocations, les équipements et les infrastructures dont dispose chaque lieu (El Jadida, Azemmour, Moulay Abdellah, Sidi Bouzid, Ouled Ghadbane ainsi que la partie rurale).

Chapitre 1:
La mobilité pendulaire, une des problématiques d'actualité

Introduction :

La mobilité pendulaire se trouve au centre du questionnement de la géographie moderne. Elle est aujourd'hui parmi les problématiques d'actualité parallèlement à la croissance démesurée des villes et de leurs périphéries et s'intéresse aux entrées suivantes : articulations/interrelations, flux et réseaux en fonction de l'organisation de l'espace. L'agglomération ou bien l'ensemble ville/banlieue constitue l'échelle territoriale pertinente pour étudier ces mouvements, en même temps elle constitue un objet de recherche à redéfinir vu le manque d'unanimité sur les critères de sa définition entre pays et chercheurs.

Le présent chapitre constitue un préambule au traitement de la mobilité pendulaire dans l'agglomération du Grand El Jadida, et ce à travers une analyse critique et constructive de la littérature et de la production scientifique antérieure à travers le monde et au Maroc, afin d'inscrire la valeur ajoutée de ce travail dans le processus d'évolution de la recherche. Dans ce sens un certain nombre de concepts clefs seront identifiés, clarifiés et décortiqués, à titre d'exemple : la mobilité, le déplacement, et l'agglomération...

Ce chapitre compte trois sections : la première concerne l'émergence et l'évolution de l'intérêt à la problématique de la mobilité et des transports urbains. La seconde section analyse la littérature produite par la géographie et par les autres sciences sociales marocaines concernant cette problématique. Et enfin, la troisième section présente une définition des principaux concepts adoptés pour ce travail.

1. La mobilité urbaine : nouvelle spécialité et ancienne question de la géographie

Depuis longtemps la recherche en transport urbain est laissée aux ingénieurs et à l'approche techniciste comme le confirment plusieurs auteurs dont Madeleine BROCARD et al (2009). Ces derniers ont établi une étude synthétique des publications relatives à cette thématique en langue française depuis les années 40 du siècle dernier. Cependant, les dernières décennies ont enregistré une grande tendance et un intérêt particulier à cette thématique de la part des sciences sociales spécialement la géographie.

Par cette section, j'envisage mettre en exergue ce changement d'intérêt d'une manière brève par le biais de deux titres : le premier concerne le positionnement de cette jeune spécialité traitant une ancienne question de la géographie. Le deuxième titre porte particulièrement sur la problématique de la mobilité pendulaire et l'espace de son déroulement en fonction de la relation d'interdépendance liant l'agglomération et son système de transport.

1.1. La géographie du transport urbain : positionnement d'une nouvelle spécialité

Pour les sciences sociales et particulièrement la géographie, la mobilité urbaine et les transports en commun restent parmi les problématiques récentes. En effet, sur la base des publications qui peuvent constituer un indicateur pertinent, BROCARD.M et al (2009) prouvent que depuis 1940 les publications en livres généraux et manuels relatifs à cette spécialité, n'ont commencé à se densifier que depuis une vingtaine d'années (début de la décennie 1990).

La problématique des transports et de la mobilité urbaine été annexée aux études et aux traités de la géographie urbaine. Par ailleurs, les premiers travaux portant strictement sur les transports urbains remontent aux années soixante, dont on cite : le rapport Buchanan en 1962 sur l'étude des motifs des déplacements et la répartition des mouvements pendulaires entre les différents modes de transports, les enquêtes réalisées par Barbier, Merlin et autres dans la région parisienne en 1969, ainsi que les travaux de Murphy 1966 (cité par BEAUJEU-GARNIER.J, 1980 p.128-129).

Depuis la fin de la décennie 1980, des travaux et des groupes de recherche commencent à se spécialiser essentiellement dans les pays industrialisés, donnant des vagues de recherches distinguables par leurs objets et leurs caractéristiques. La périodisation[2] adoptée par Madeleine BROCARD et al (2009) le prouve, sachant que la géographie des transports n'a pu renforcer son positionnement par rapport aux principales spécialités de la géographie qu'à partir de la fin de la décennie 1990 et surtout au début du 21ème siècle. Aujourd'hui, la géographie des transports s'affirme comme un champ de recherche prometteur, que ses orientations récentes portent, entre autres, sur l'étude de la mobilité pendulaire. Parmi les géographes intéressés par cette spécialité, Francis BEAUCIRE, Gabriel DUPUY, Jacques LEVY, Philippe MENERAULT, CHOUIKI Mustapha, AGOURAY Saâdia et autres. Ces derniers, notamment français « ont beaucoup à dire sur les relations entre les réseaux techniques et les territoires » d'après OFFNER et PUMAIN (cité par Sylvain BARONE, 2008 p. 61).

1.2. La problématique de la mobilité pendulaire, une question du rapport agglomération/transport

La plupart des concepts de la ville et des territoires urbains n'accordent pas d'intérêt au rapport agglomération/transport, non plus au décalage entre territoires institutionnels et fonctionnels[3], car ces concepts ne sont pas fondés sur le fait que l'agglomération est un système de mouvement (AMAR. George, 1993). Cependant, à partir de la génération actuelle des recherches en transport urbain, notamment en France et généralement en pays développés, ce rapport incite de plus en plus de l'intérêt, à titre d'exemple la thèse de

[2] Trois grandes périodes ont été identifiées par Madeleine BROCARD et al. La première entre 1940 et 1970, elle se caractérise par la rareté des publications. La deuxième période entre 1970 et 2000, a connu l'émergence et la multiplication des travaux de recherche et des publications. Enfin, la troisième période commence à partir de 2000 et se distingue par la spécialisation et par la grande production scientifique surtout dans les pays développés.

[3] « Les territoires institutionnels ne coïncident que très imparfaitement avec les espaces fonctionnels dessiner par les flux de voyageurs. Il est important d'étudier le décalage entre territoires institutionnels et espaces fonctionnels en matière d'organisation des acteurs des transports collectifs, traitement des problèmes liés aux flux existants et la coordination entre acteurs situés à différents échelons territoriaux. » (DEBARBIEUX, VANIER, 2002, OFFNER 2006, cité par BARONE.S, 2008 : p. 62).
Par ailleurs, le dépassement des limites traditionnelles de la ville pose le problème de l'ajustement des échelles locales et plus particulièrement de la recomposition intercommunale, présentée parfois comme le nouveau paradigme territorial.

Cyprien RICHER en 2007 sur les pôles d'échange, qui s'inscrit dans la troisième vague[4] des travaux traitant ce rapport, accompagnée par la mobilisation du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

Partant de la réalité systémique de la ville, l'évolution des transports est l'un des facteurs engendrant la dynamique des espaces urbains. En effet, la croissance des banlieues en Europe, particulièrement et, partout ailleurs en général, est liée en premier lieu aux arrêts de bus et aux gares de train en zones périphériques qui se sont transformés en pôles secondaires, et en deuxième lieu à la généralisation de l'automobile (ENAULT.C, 2003). Ainsi, la problématique de la mobilité urbaine a une forte relation de causalité avec l'étalement urbain et le développement des banlieues. Parallèlement à l'allongement des distances, la mobilité de la population augmente et par conséquent le besoin du transport urbain s'accroit. Par ailleurs, le décalage dans la diffusion de l'urbanisation entre les régions du monde explique la différence de la mobilité entre pays industrialisés, pays en voie de développement et pays sous-développés.

Du fait que chaque type de déplacement s'inscrit dans une échelle spatiale (THOREZ.P et EMANGARD P-H, 2009), de multiples liens existent entre transport et espace, de la circulation jusqu'aux détails de l'architecture (CLEMENT.P, 2003). Le rapport du transport à son échelle se traduit par le concept de l'urbanité, qui se résume dans le couple densité/diversité. Selon PINOL Jean-Luc et al (1999) : « l'urbanité est la diversité des possibilités pour qu'un citadin soit relié au reste de la ville ». L'interaction du système de mobilité, traduit la relation de cause à effet à travers l'entrainement de l'évolution entre les éléments du système[5] (DEMORAES.F, 2004). Le système de transport est le moteur de la mobilité, c'est grâce à lui que peuvent s'opérer les déplacements de la population dans le système territorial de l'agglomération. Il possède sa structure propre et dépend d'autres systèmes qui forment son environnement à savoir, l'occupation du sol, la distribution de la population, la configuration de l'espace, le contexte économique et la politique municipale...etc. (DEMORAES.F, 2004). Souvent les chercheurs parlent d'effet

[4] La première vague a été le résultat du groupe de recherche « Réseau », ce dernier s'est intéressé aux « points de réseaux » et autres « stations nodales ». La seconde vague a été portée par des programmes de recherche, principalement intitulés « Villes en gare » ou « Gares et quartiers de gares » sous la direction d'Isaac Joseph (RICHER Cyprien, 2007 p.10).

[5] Par exemple plus le nombre de voitures augmente, les pouvoirs publics auront tendance à construire de nouvelles routes, à bâtir des parkings plus grands, ou à favoriser des modes alternatifs.

structurant des transports, certes OFFNER Jean-Marc (1993) refuse strictement cette notion, parce que selon lui, elle renvoie au déterminisme technologique. Pourtant, le caractère interactif des facteurs que prennent en considération les sciences sociales est plus attesté.

En guise de synthèse, par leur ouverture sur la problématique de la mobilité et des transports urbains en pays développés, les sciences sociales ont contribué pleinement à l'évolution de cette spécialité de recherche. Vu la réalité systémique de cette problématique, une grande valeur ajoutée est issue des groupes de recherche et des laboratoires pluridisciplinaires. Cependant, le décalage temporel et technologique en relation avec le phénomène d'urbanisation et de mondialisation, fait que les pays en développement, dont le Maroc, sont au stade qui nécessite la prise en compte de la problématique en question.

Plusieurs types de mouvements sont à distinguer en fonction de leur rapport à l'agglomération, entre autres, le mouvement pendulaire sujet de notre thèse. Ce dernier désigne les déplacements domicile-travail et/ou des études, qui accompagnent toujours les agglomérations et traduisent notamment la division de l'espace et la complémentarité des activités.

2. La recherche en transport, un champ prometteur au Maroc

Si les géographies des pays développés notamment francophones n'ont accordé une grande importance à la question de la mobilité urbaine et des transports que tardivement à partir de la décennie 1960, au Maroc les conditions générant cette problématique à savoir, la croissance des villes et l'émergence des espaces périurbains ne se sont pas posées d'urgence qu'à partir de la décennie 1980 et surtout 1990. Ainsi, un décalage temporel et une différence contextuelle caractérisent l'urbanisation[6], la mobilité et les transports urbains au Maroc. De ce fait, le traitement de cette problématique par la géographie marocaine vient d'être initié, ce qui explique la rareté des publications, des travaux de recherche ainsi que des études commandées par l'Etat. D'une manière critique et synthétique, la présente section se propose de faire une analyse de la littérature disponible.

1.1. A l'instar des sciences sociales au Maroc, la géographie a tardivement traité la problématique de la mobilité urbaine

Suite aux mutations économiques et socio-spatiales survenues au Maroc, la problématique des transports et particulièrement de la mobilité urbaine commence à surgir à partir de la décennie 1980. Cette problématique a été explorée par des économistes (économie urbaine), des urbanistes de l'INAU et des géographes, certes leurs travaux restent isolés par rapport à la tendance de cette époque, plutôt attirée par l'étude de l'urbanisation[7] (croissance urbaine, habitat, politique urbaine,…). Ce n'est qu'à partir de la fin de la décennie 1990 que les chercheurs manifestent plus d'intérêt à la question de la mobilité et des transports urbains. L'évolution du nombre des travaux de recherche et de publications témoigne de ce changement.

Les travaux des urbanistes de l'INAU, surtout les thèses de 3ème cycle et de master, ont étudié la problématique du transport en commun et de la mobilité urbaine. Des dizaines de

[6] Claude CHALINE (1996) soulève ce décalage en matière d'application des modèles d'analyse utilisés et rodés dans d'autres contextes (pays industriels), surtout avec la diversité des villes du monde arabe (Maghreb, Proche Orient, Golf).

[7] A partir de la décennie 1980 les chercheurs en sciences sociales, commencent à s'intéresser à la ville parallèlement à l'émergence des problématiques liées à l'urbanisation du pays. Le premier centre de recherche spécialisé en la question, le CERAU remonte à 1984, affilié à l'INAU. Par la suite et surtout à partir de 1990, plusieurs groupes de recherches spécialisés dans la question urbaine ont vu le jour dans les départements de géographie dont le groupe de recherche sur la région et la régionalisation (E3R) crée à Rabat depuis 1994 (RACHIK Abderrahmane, 2012).

mémoires portant sur différents territoires et objets de recherche, ont davantage traité la relation aménagement, urbanisation et mobilité urbaine. Le premier travail de recherche sur les transports, préparé par les lauréats de l'INAU, AMALIK Ali (1985) a étudié les réseaux de transport et les flux au Maroc, sous l'intitulé : « *l'organisation de l'espace marocain à travers les communications, flux et infrastructures* ». Une année plu tard, SOUFI Mustapha (1986) consacre le premier travail qui porte sur la question du transport collectif privé juste après son apparition, sous l'intitulé : « *Le transport du personnel et celui des écoliers à la Wilaya de Rabat-Salé* ». Après ces deux mémoires de 3ème cycle, et surtout à partir de l'an 2000, les travaux de recherche se sont multipliés. Parmi ces derniers, Hakima BELMAHI (2001) a essayé dans son mémoire de traiter la problématique de la mobilité quotidienne « *Rabat-Salé, une agglomération confrontée aux défis de la mobilité quotidienne* », bien que son travail soit superficiel, peut-être, suite à l'insuffisance bibliographique, il s'est appuyé sur une étude empirique réalisée par le « laboratoire des études et de recherche sur le transport » appartenant à l'école Mohammedia des ingénieurs. De sa part, Mohamed ZAHIRI (2005) a continué dans la même tendance par le traitement du rapport offre/demande du transport urbain, cette fois sur un nouveau territoire, dont l'effet d'agglomération est présent par excellence, celui du Grand Agadir : « *Urbanisation, déplacements et transports urbains dans le Grand Agadir* ». Il a surtout bien résumé l'état de la recherche en transport et mobilité urbaine, tout en distinguant l'évolution des méthodes[8] déployées entre pays développés et pays en développement. Il ressort de son analyse, l'inapplicabilité de ces dernières suite à plusieurs facteurs, dont la différence du niveau de vie et du processus d'urbanisation. De ce fait, les méthodes appliquées en pays en développement restent à caractère sectoriel et limitées aux flux de déplacements. En 2010, FATHI Abderrahim dans son mémoire de 3ème cycle d'urbanisme « *le transport en commun urbain à Casablanca : quelle articulation avec la planification urbaine ?* », interroge la maitrise des dysfonctionnements entre l'offre et la demande du transport loin d'une politique de planification urbaine intégrée. Il résulte que l'articulation des politiques urbaines et de la planification des transports est une condition primordiale pour résoudre les problèmes de la mobilité urbaine.

Bien que les travaux de recherche des géographes remontent aussi au milieu de la décennie 1980, le volume de leur production a été moins dense par rapport aux urbanistes. Le

[8] Méthodes quantitatives, modélisation ainsi que les méthodes qualitatives, mais le plus important que les chercheurs français ont été des pionniers est l'ouverture sur les sciences sociales au lieu de l'unique vision techniciste.

premier travail de recherche est un doctorat de 3ème cycle, préparé par AGOURAY Saâdia en 1987: « *Les déplacements de personnes à Casablanca: éléments d'analyse de la structure urbaine* ». Ce travail aborde la problématique de la mobilité pendulaire comme un élément essentiel pour la compréhension de la structure et du fonctionnement de l'espace urbain. Sous entendu, cette interdépendance renvoie à des relations systémiques entre le territoire (zones résidentielles et zones d'activités) et le comportement de mobilité des personnes. En matière de publications, entre autres, l'ouvrage collectif « *Le transport urbain à Casablanca* » publié par la section de Casablanca-Ain Chock de l'UGM (Union Géographique Marocaine) et coordonné par CHOUIKI Mustapha en 2006. C'est une publication d'une dizaine d'articles qui portent sur les grands problèmes du transport urbain de la métropole casablancaise et ses banlieues.

Or, ce n'est que récemment que les premières thèses de doctorat en géographie de transport urbain ont été soutenues : la thèse de Saâdia AGOURAY en 2007 « *Mobilités spatiales à Casablanca, caractéristiques, mécanismes et impacts* », qui traite en plus de la mobilité quotidienne ou pendulaire, la mobilité résidentielle et le rapport entre les deux mobilités spatiales toujours au niveau de la ville de Casablanca. Par la suite, deux autres thèses viennent d'être soutenues, traitant de la question du transport urbain par rapport à l'accessibilité et au développement urbain, la première[9] porte sur Fès en 2014 et la deuxième[10] sur Kenitra en 2015. Cela, sans compter la thèse de Julien LE TELIER[11] en 2006 qui porte sur tous les modes de transport dans la région de Tanger-Tétouan (urbain, interurbain, routier, ferroviaire, artisanal,…etc.).

Quant aux travaux de recherche des économistes, de 3ème cycle, de doctorat et des publications d'articles, ils ont été plus précoces que ceux des urbanistes et des géographes. Les thématiques d'intérêt des économistes sont : la modélisation, l'offre et la demande et aussi les rapports du système de transport urbain et la question du développement et de la gouvernance. Le premier travail de recherche de 3ème cycle remonte à 1982, préparé par Touria ZHIRI-OUALALOU « *Essai d'analyse des limites de l'intervention de l'Etat dans*

[9] مخلص الدرقاوي العلوي: "*النقل بمدينة فاس: دراسة حول التنقلات الحضرية و الولوجية نحو المرافق العمومية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية*"

[10] حواص آمال: "*إشكالية النقل الجماعي الحضري بمدينة القنيطرة و آفاق التنمية الحضرية* "

[11] Julien LE TELIER : « *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services de base à Tanger et à Tétouan (Maroc). L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès aux transports et à l'eau potable* »

le secteur des transports. Cas de la C.T.M/ L.N ». Bien que ce travail ne porte pas sur le transport urbain, son auteur a produit par la suite plusieurs travaux au point de devenir spécialiste en transport urbain. MAOULAININE.C-M (2001), dans sa recherche de 3ème cycle: « *Etude de la relation transport croissance urbaine et modélisation de la demande du transport urbain à Marrakech* », a mis l'accent sur le concept d'agglomération du point de vue de l'économie et affirme le caractère interactif entre l'aménagement et le transport urbain.

Les premières thèses de doctorat portant sur la mobilité et les transports urbains au Maroc ont été préparées par des économistes, entre autres, le travail de Lahoussine ABOUDRAR en 2004 sur la régulation du service public de transport collectif urbain des personnes au Maroc. Celui de TACHFINE Youssef en 2009, traitant des relations du transport en commun et de l'urbanisation dans l'agglomération de Fès. Puis le travail de REHAIMI Hassan en 2013, testant le rôle du système de transport urbain par rapport à l'atténuation ou la consolidation du phénomène de ségrégation sociale dans l'agglomération du Grand Agadir.

De leur part, les études sectorielles qui reflètent la prise en compte de cette problématique par l'Etat, ne commencent qu'après l'an 2000. En matière de planification des déplacements urbains, le SDCT de Tanger en 2003 (Schéma Directeur de Circulation et de Transport) a été le premier schéma au Maroc avant même le premier PDU (Plan de Déplacement Urbain) de Casablanca élaboré en 2004, puis la Stratégie Nationale des déplacements urbains élaborée en collaboration avec la Banque mondiale entre 2006 et 2008. En outre, le programme de recherche « Mobilité urbaine et développement durable en Méditerranée » (Plan Bleu, 2007-2009), a produit en 2009 une étude de référence intitulée « *La Mobilité urbaine dans l'agglomération de Tanger : évolutions et perspectives* ». Elle traite de la relation entre le développement urbain et les déplacements dans la capitale régionale du nord-ouest marocain, dont l'objectif est d'apprécier les tendances d'évolution de la demande du déplacement en liaison avec les caractéristiques morphologiques de l'agglomération tangéroise, les perspectives de leur évolution, ainsi que la prise en compte des enjeux environnementaux dans l'articulation entre organisation des transports urbains et usage du sol.

En conclusion, bien que la problématique de la mobilité et du transport urbain soit un champ prometteur pour les sciences sociales, principalement la géographie, les travaux de recherche en général au Maroc se comptent sur le bout des doigts. En même temps que ces

dernières (thèses et mémoires) se focalisent sur les métropoles et les grandes agglomérations, ils ne sont que des initiatives personnelles, souvent à partir des structures de recherche spécialisées dans les études urbaines et l'aménagement du territoire.

1.2. L'étude de la mobilité pendulaire dans l'agglomération d'El Jadida, une double originalité

Suite aux constats tirés de l'analyse des travaux de recherche, le traitement de la mobilité pendulaire ou alternante s'inscrit dans le paradigme actuel, caractérisé par l'ouverture sur les sciences sociales et l'urbanisme, ce qui atteste son caractère pluridisciplinaire. Notre recherche qui aborde un type particulier de mobilité à savoir, la mobilité pendulaire, fait partie de la problématique de la géographie des transports, qui s'intéresse, entre autres, à l'étude des dysfonctionnements entre l'offre et la demande en transport, le rapport transport/aménagement du territoire…etc. Ce qui constitue pour ce travail un premier élément d'originalité.

Traiter de la mobilité pendulaire au Maroc en général et particulièrement au niveau d'une agglomération telle le Grand El Jadida, est un autre élément d'originalité. Tout d'abord, parce qu'il y a un vide à remplir quant au traitement de ce type de mobilité, du fait qu'il soit le type le plus dominant, surtout parallèlement à la croissance immaîtrisable de la population urbaine et au passage de la ville à l'agglomération urbaine, dont les fonctions et les lieux sont dispersés et complémentaires en même temps. De plus, et depuis les premiers travaux traitant de la question la mobilité et du transport urbain, les métropoles de Casablanca et Rabat-Salé ont accaparé davantage l'intérêt des chercheurs, suivis par d'autres grandes villes telles Fès, Marrakech, Tanger et Agadir. Ceci semble être raisonnable et traduit le degré d'intensité des problèmes des déplacements dans ces villes et agglomérations dont la plupart sont des grandes villes d'au-delà de 500.000 habitants voire des villes millionnaires, sans qu'elles disposent de systèmes de transport collectif adéquat. Ainsi, élargir cet intérêt à d'autres agglomérations qui connaissent l'émergence de semblables problèmes comme le Grand El Jadida pourrait donner à ce travail son originalité.

En conclusion, la géographie marocaine a récemment mis en avant la question de la mobilité et du transport urbain. La rareté des travaux de recherche, des ouvrages, des études de l'administration publique ainsi que des articles, témoigne de cette réalité.

Il est important de souligner que ces travaux se sont axés surtout sur le transport en commun et l'urbanisation, l'offre et la demande du transport urbain et la modélisation de la mobilité quotidienne. Quant à leur couverture spatiale, les grandes villes/agglomérations ont constitué l'objet de la majorité. Ce qui donne à notre thèse qui porte sur l'agglomération du Grand El Jadida une double originalité pour la géographie du transport urbain au Maroc.

3. La mobilité pendulaire en agglomération : concepts et interactions

Cette section a pour objet d'analyser le concept de la mobilité pendulaire et son échelle de transaction « l'agglomération ». En effet, suite au processus de croissance des villes à travers le monde, le concept « ville » ne reflète plus la réalité notamment quand l'urbain coexiste avec le rural. Ce qui donne lieu à l'existence et parfois à la superposition de trois formes de villes[12] : la ville dense et économe en espace, la ville émergente éclatée organisée en périphéries et la ville multipolaire en structure d'archipel de morceaux urbains dispersés dans le rural (PINOL. JL, 1999). Autrement dit, une forme de plus en plus orientée vers l'agglomération de plusieurs espaces qui ne sont pas strictement de même nature, mais qui sont reliés par des relations fonctionnelles et d'interdépendance. Parallèlement à cette évolution, des tendances à la mobilité et à la motorisation sont encouragées par le développement des systèmes de transports (Le Tellier et Buissière, 2000) [13].

3.1 Les mouvements pendulaires, un aspect des agglomérations

3.1.1 La mobilité, un concept polysémique

La mobilité est l'un des traits caractérisant la société moderne au point où le monde est devenu à caractère liquide (BARONE.S, 2008). Si, le déplacement est défini par le mouvement d'une personne entre un lieu d'origine et un lieu de destination associé à un motif, la mobilité est un concept polysémique utilisé par plusieurs disciplines comme la géographie, l'économie et la sociologie, aussi bien pour les personnes, les biens que pour l'information (EPSTEIN.D, 2013). Pour cette raison, son usage doit être associé à des adjectifs, comme exemple le cas de la mobilité pendulaire. De ce fait, plusieurs définitions peuvent être attribuées à la mobilité. En fonction de deux critères : le temps (mouvement cyclique ou linéaire) et l'espace (mouvement interne au bassin de vie ou vers son

[12] L'évolution des transports et la transformation des formes des villes, conduit à la coexistence de la ville construite par la marche à pied, puis par le chemin de fer et enfin par l'automobile et les réseaux ferroviaires rapides. Par conséquent, trois types d'approche : juridique, morphologique et fonctionnelle ont été proposées par les penseurs de l'espace, fondées sur une ontologie de la ville évolutive dans le temps long, reposant sur une double articulation, temporelle et spatiale. Ainsi, une grande ville est successivement une municipalité, puis une agglomération et enfin une aire fonctionnelle. (BRETAGNOLLE.A, 2009)

[13] Cité par BACHIRI Nabila, 2006 p.5

extérieur), quatre types de mobilités[14] spatiales sont à distinguer dont la mobilité quotidienne selon KAUFMANN.V (cité par EPSTEIN.D, 2013 p.24). Ce dernier considère l'appréhension de la mobilité selon deux réalités : « la première fait référence au caractère propre d'une chose ou d'un individu, donc à ce qu'il est (être en mouvement), tandis que la seconde renvoie à son aptitude à se mettre en mouvement » (p.24). Quant à Georges AMAR (1993 p.88), la mobilité renvoie à « la capacité ou l'aptitude à se mouvoir, qui n'est pas un pur et simple attribut biologique, puisqu'elle dépend des conditions et des équipements proposés… ». Cependant, Florent DEMORAES (2004, p.25) limite la mobilité à « l'ensemble des déplacements d'une personne, réalisés au quotidien de manière contrainte (travail et étude) ou non (loisirs, visites…etc.), par le biais des différents modes de transport circulant sur des réseaux généralement interconnectés. ». Elle est aussi selon Manuel APERT (2004, p.109) « La matérialisation du mouvement des personnes induit par les interactions entre les caractéristiques des réseaux de transport et l'occupation de l'espace ».

En relation avec les définitions précédentes, la mobilité pendulaire est conçue pour notre recherche du point de vue de l'aptitude de la population de 15 ans et plus à être mobile en fonction de ses attributs socioéconomiques et spatiaux dans une agglomération de communes. Afin de rendre le concept « mobilité pendulaire » opérationnel, on le décompose en 3 dimensions, à savoir l'espace géographique (l'agglomération de communes), la population pendulaire et le TC qui réalise les mouvements à l'aide des moyens de transport. Chaque dimension est constituée de plusieurs variables qui sont eux même déclinées en indicateurs (voir n° 3 le tableau ci-dessous).

[14] En plus de la mobilité quotidienne KAUFMANN.V a distingué trois autres mobilités à savoir : le voyage, la migration et la mobilité résidentielle.

Dimensions	Variables	Indicateurs
Espace géographique (agglomération)	Démographique	• Attractivité du territoire et croissance démographique. • Croissance urbaine.
	Urbaine	• Diversité des formes d'habitat. • Urbanisation/Étalement urbain. • Périurbanisation de la banlieue. • Diffusion de l'habitat non réglementaire.
	Fonctionnelle	• Spécialisation et complémentarité fonctionnelle des espaces de l'agglomération.
Population pendulaire	Caractéristiques de la population pendulaire	• Aspects sociodémographiques (âge et sexe). • Aspects socioprofessionnels (revenu et statut professionnel).
	Matrice des origines-destinations	• Motifs des déplacements. • Destinations et lieux d'intérêts. • Flux des mouvements.
	Répartition modale	• Possession des moyens de transport et taux de motorisation. • Usage des moyens de transport. • Motivations du choix modal.
Système de transport collectif	Acteurs	• Contexte institutionnel. • Stratégie et projets d'acteurs. • Jeu d'acteurs. • Gestion du TCI.
	Infrastructures	• Réseau routier. • Emplacements et équipements des terminus. • Appréciation de la population des terminus et arrêts de bus.
	Mouvements pendulaires	• Desserte des destinations. • Fréquence des bus. • Usage des modes de transport informels et alternatifs. • Coût/dépenses. • Temps de déplacement. • Qualité de service.

Tableau 3: Opérationnalisation du concept de la mobilité pendulaire

3.1.2 Les mouvements pendulaires : mouvements spécifiques aux agglomérations

Les mouvements pendulaires représentent les déplacements quotidiens des personnes entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. C'est un phénomène qui caractérise les agglomérations suite à l'étalement urbain et à la division spatiale des activités. Ces mouvements constituent aussi une manifestation tangible de l'accessibilité des lieux, déterminée par le système de transport et par le système de localisation : nature, intensité et position géographique (HURIOT et PERREUR cité par APPERT.M, 2004, p.110).
En fonction de l'échelle, trois formes de mobilités pendulaires[15] sont à distinguer, dont la mobilité d'agglomération concernant en général un bassin d'emploi d'après Marc WIEL (cité par PRIGENT.L, 2012 p.285). L'analyse de ce type de mouvement doit tenir compte de la complexité du territoire d'agglomération, de la multitude des variables qui conditionnent son organisation, son fonctionnement et son évolution à savoir, l'occupation du sol, la distribution de la population, la configuration de l'espace et le contexte économique.

Les mouvements pendulaires[16] se partagent communément trois caractéristiques selon Emile MERENNE (1995, p.85): la concentration sur deux tranches horaires : le matin et la fin de la journée et d'une manière secondaire entre 12 h et 14 h, la concentration sur des distances de proximité très variables et la limitation de ces mouvements notamment aux jours de la semaine sauf le week-end. L'importance de ce type de mouvement revient au fait qu'il constitue la majorité des types de mouvements réalisés notamment dans les agglomérations en expansion d'une part, et le type qui accuse une forte concentration tant spatiale que temporelle d'autre part, d'après BEAUJEU GARNIER.J (1980, p.128-129) et Emile MERENNE (1995, p.85).

[15] En plus de la mobilité pendulaire en agglomération, deux autres types à distinguer d'après Marc WIEL (p.285) « la mobilité métropolitaine qui organise les synergies au sein des aires métropolitaines, ce sont les relations reliant une ville avec son espace régional hiérarchisé et la mobilité de proximité ou intra-urbaine. »

[16] MERENNE Emile (p.85-87), distingue 3 types de mouvements ; les mouvements pendulaires, les déplacements hebdomadaires et les déplacements saisonniers (connotation touristique).

3.2 De la ville à l'agglomération, un processus accompagné de l'accroissement des mouvements pendulaires

3.2.1. L'agglomération est l'échelle des mouvements pendulaires

La première fois que le concept d'agglomération urbaine est utilisé revient à Alfred LEGOYT, secrétaire général de la Société de Statistique, qui publie en 1867 un ouvrage intitulé « *Du progrès des agglomérations urbaines et de l'émigration rurale en Europe et particulièrement en France* » (cité par BRETAGNOLLE.A, 2009 p.18). Au fil du temps, ce concept a connu une importante évolution concernant les approches de sa définition à savoir : la délimitation par contiguïté en 1870-1880, le seuil minimal de population et le critère géométrique des deux statisticiens MEURIOT Paul et ADNA Weber vers la fin du 19ème siècle, les critères de la continuité morphologique[17] dès les années 1930 du 20ème siècle. La couverture par photographie aérienne à partir des années 1950 a permis son affinement et enfin les critères publiés par Paul Le FILLATRE en 1961 et adoptés au recensement de la France de 1962 avec un seuil unique d'espacement de 200 mètres, proposé en 1959 par la conférence des statisticiens européens réunis à Prague.

Les mutations socio-économiques, démographiques et urbaines survenues dans le monde, ont favorisé le développement des agglomérations, qui sont l'échelle des mouvements pendulaires. La délimitation des périmètres de déplacements urbains et de transport démontre cette tendance telle que l'agglomération algéroise avec ses 33 communes périphériques, même si cette notion n'est pas appuyée par un texte réglementaire comme le soulignent Abdelouahab MATOUK et Maurice ABEILLE (1994, p.115). Ainsi, l'agglomération s'impose comme l'échelle pertinente de l'analyse de la mobilité et des déplacements pendulaires, sa prise en considération par les géographes selon Pierre THOREZ et Pierre-Henri EMANGARD (2009, p.49) témoigne de l'évolution récente dans leur approche centrée auparavant sur l'espace urbanisé de façon dense et continue.

[17] D'après Schuler 1984 (cité BRETAGNOLLE Anne, 2009 p. 28) : « En Suisse, l'agglomération est définie officiellement en 1930 en fonction de la population de la commune-centre (seuil minimal de 10000 habitants), et, pour les communes d'agglomération, de la part d'actifs agricoles, d'actifs navetteurs, et de l'existence d'une « continuité de la zone bâtie entre la commune--centre et les communes d'agglomération ».

3.2.2. L'agglomération une organisation de l'espace à multiples formes

Plusieurs types d'agglomérations sont à différencier en fonction des approches adoptées: fonctionnelle, juridique et morphologique, qui donnent lieu à trois formes à savoir : l'aire urbaine, la conurbation ainsi que les différents types de groupements de commune.

Du point de vue juridique, la législation marocaine surtout après la révision de la charte communale en 2009 reconnaît plusieurs formes de coopération intercommunale, qui malgré cela, sont peu développées et peu répandues tel le groupement d'agglomération. Le législateur français à titre de comparaison, conscient de l'importance de l'intercommunalité pour le développement des agglomérations, accorde trois lois complémentaires constituant le socle de l'intercommunalité (AMPE.F, 2001): la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale (loi Chevènement) du 12 juillet 1999. La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT[18]) dit loi de Voynet du 25 juin 1999 et la loi de solidarité et du renouvellement urbain SRU[19] dit loi de MM Gayssot, Besson et Bartolone.

Au niveau morphologique l'agglomération peut correspondre à la forme de conurbation[20], définie comme une agglomération fondée par la réunion de plusieurs centres urbains initialement séparés par des espaces ruraux d'après l'INSEE. Cette agglomération est le résultat de la croissance parallèle de plusieurs centres urbains voisins, qui finissent par se rejoindre, bien qu'ils conservent une certaine individualité, l'un d'entre eux reste prédominant. Ainsi, le Grand El Jadida est une conurbation composée en plus de la ville

[18] « La loi (LOADDT), propose une nouvelle organisation pour mettre en place les conditions d'un développement durable des territoires, à partir des schémas sectoriels, des schémas de services collectifs, résumant les choix stratégiques dans les différents domaines couvrant le développement dans sa globalité. Cette loi recommande de concrétiser ces schémas par des procédures contractuelles (contrats d'agglomérations et contrats de pays). Deux choix stratégiques sont proposés, le premier concerne le bassin d'emploi, le second concerne l'organisation du territoire en agglomération et pays ». DATAR (FRANCIS.A, 2001, p.12).

[19] La loi SRU, tire l'attention pour la première fois en France sur la nécessité d'articuler fortement les politiques d'organisation du territoire avec celles du logement et celles des déplacements au niveau local. C'est ainsi que les anciens SDAU vont devenir des SCOT (schéma de cohérence territoriale), les POS deviennent PLU (plan locaux d'urbanisme) qui devrons exprimer la cohérence des autres documents locaux de planification notamment les PDU et les PLH (programmes locaux de l'habitat) (FRANCIS.A, 2001, p.17).

[20] Le terme a été introduit par GEDDES.P (cité par BEAUJEU-GARNIER.J, 1980 p.108) et le sens en été étendu par des géographes et par le recensement britannique à toutes les formes d'agglomérations.

d'El Jadida comme pôle urbain, d'une série de centres urbains à savoir : Azemmour, Moulay Abdellah, Sidi Bouzid et Ouled Ghadbane (TROIN.J-F et al, 2006). La conurbation est une agglomération dont les problèmes sont nombreux et doivent être réglés en commun, notamment les transports, (DOUBROVINE, 1959, cité par BEAUJEU-GARNIER.J, 1980 p.107-108).

Au niveau fonctionnel, l'agglomération peut être une aire urbaine de taille petite, grande ou moyenne. Sa définition est basée sur la continuité spatiale entre les communes qui la constituent, le nombre d'emplois dans le pôle urbain et le nombre d'actifs occupés de la banlieue (couronne périurbaine et banlieue rurale) travaillant dans le pôle urbain de 40% selon la définition de l'INSEE.

En somme, l'agglomération est un ensemble de deux éléments : une ville-centre dense et noyau d'urbanisation et une banlieue, espace d'extension, moins dense et dépendant du premier élément. Sur toutes les formes d'agglomérations précédentes, de fortes relations existent entre ces deux éléments par le biais d'un fonctionnement systémique en trois sous-systèmes[21] : le territoire, la mobilité et le système de transport (DEMORAES.F, 2004).

3.2.3. La banlieue, partie extérieure de l'agglomération

La première définition de la banlieue est apparue dans le dictionnaire de GEORGE.P (1977) [22]: « Les banlieues sont les parties extérieures de l'agglomération, reliées totalement avec la ville-centre, elles se caractérisent par leur propre structure bien différente de celle des villes. Elles sont plurielles suite à la pluralité de leurs fonctions contrairement à l'unité de la ville. »

La banlieue est une projection de la ville hors elle-même, caractérisée par l'évolution constante. C'est la forme la plus simple du développement urbain. Les secteurs de la

[21] Les principes de la théorie générale des systèmes de BERTALANFFY (BEAUJEU GARNIER.J p.26) :

- L'importance des relations entre les composants formant le système.
- Les composants eux-mêmes sont des sous-systèmes qui peuvent être réduit en sous/sous-systèmes.
- Le système est plus complexe que ses composants.
- Le système peut être plus ou moins stable, en dépit des modifications internes qu'il peut subir et des interactions avec l'environnement…
- l'évolution du système peut être liée aux modifications internes qui peuvent affecter ses composants, aux modifications dans les relations qui unissent les différentes parties du système et aux interactions qui peuvent s'établir entre le système et son environnement….

[22] ورد لدى هدى خنجر (2007) ص.8.

banlieue ne sont pas toujours semblables, ils diffèrent tant du point morphologique que de la répartition des activités et du niveau social (BEAUJEU GARNIER.J, 1980 p.107-108). La banlieue peut être liée directement à la ville dans le cas où toute la masse agglomérée appartient à la même commune, sinon la dépendance reste uniquement fonctionnelle.

Selon les critères morphologiques, on peut distinguer plusieurs types de banlieues suite à la différence de leur processus d'existence et d'évolution. Le type le plus simple est celui de la partie périphérique d'une agglomération, résultat de la croissance de la ville hors ses limites traditionnelles. Cette croissance n'est pas toujours sous forme concentrique, mais souvent de type linéaire, en étoile ou en filet, en fonction de la croissance rapide des pointes extérieures guidées par le réseau des voies de communication des directions privilégiées. En gros, deux types de banlieues sont envisageables: la banlieue compacte, ancienne et plus densément occupée, directement collée aux limites traditionnelles de la ville et fait parfois partie du périmètre urbain du point de vue administratif, puis la banlieue en étoile favorisée par la présence d'axes de communication facilitant les rapports avec la ville-centre (BEAUJEU GARNIER.J, 1980). Les banlieues peuvent faire l'objet d'une panoplie de classification selon la fonction ou l'activité principale, banlieue industrielle, industrielle-résidentielle, résidentielle, diversifiée,…etc. Selon les classes sociales et économiques on trouve la banlieue résidentielle pour la classe aisée, pour la classe moyenne,…etc. (2008،السبتي محمد).

En résumé, cet ensemble réunissant la ville et ses banlieues donne lieu à un autre espace : l'agglomération. Cette dernière qui regroupe des lieux de nature différente : urbaine, périurbaine et rurale est par excellence l'échelle des mouvements pendulaires (déplacements quotidiens pour des motifs de travail et/ou des études). Le cas du Grand El Jadida, correspond parfaitement à plusieurs formes d'agglomération selon les approches appliquées: juridiquement c'est un groupement de communes récemment créé « Al Jadida Alkobra-Transport urbain ». Fonctionnellement, elle correspond à une aire urbaine (voir la deuxième partie) et une conurbation du point de vue morphologique. Par rapport à toutes ces formes d'agglomération, leur fonctionnement remonte à la surface la question des relations et interactions entre territoire, système de transport et système de mobilité pendulaire. Qu'en est-il alors de la mise en avant de cette problématique par la géographie marocaine et par les autres sciences sociales ?

Conclusion :

L'analyse de la littérature disponible permet de constater combien la prise en considération de la problématique de la mobilité et du transport par les géographes, en particulier et, par les chercheurs en sciences sociales en général, est récente à travers le monde. Malgré ce caractère, la production scientifique est riche concernant les pays développés, alors qu'elle est rare et à ses débuts quant aux pays en voie de développement comme le Maroc. Ceci s'explique par la différence contextuelle et le décalage en matière du processus d'urbanisation et par la suite de la mobilité et du transport urbain. En même temps que cette problématique traduit une des principales questions pour la géographie moderne (les interactions spatiales), elle aussi une meilleure entrée à leur exploration.

La mobilité, le mouvement, le déplacement, la mobilité pendulaire et l'agglomération sont les principaux concepts de notre problématique. On peut les analyser à travers les définitions des différents spécialistes. C'est le fruit et le résultat de la contribution des sciences sociales notamment en France, par l'introduction des dimensions socio-économiques et spatiales. Suite à l'aspect d'interaction, l'agglomération constitue l'échelle pertinente de l'analyse des mouvements pendulaires. L'agglomération qui se compose généralement d'une partie centrale et une autre périphérique, a plusieurs formes en fonction de l'approche adoptée, groupement de communes (juridique), conurbation (morphologique) et aire urbaine (fonctionnelle), toutes ces formes correspondent au cas du Grand El Jadida, constitué d'une ville principale et des villes et centres urbains d'ordre secondaire, reliées par des relations de complémentarité et de spécialisation en même temps.

Ce chapitre théorique a mis en exergue les concepts clefs et les approches d'analyse, considérées en tant que référentiel théorique et modèle analytique pour aborder la mobilité pendulaire dans l'agglomération du Grand El Jadida et notamment en provenance de sa banlieue.

Chapitre 2 :
L'évolution démographique et urbanistique de l'agglomération d'El Jadida

Introduction :

L'agglomération d'El Jadida doit son évolution, en premier lieu, au privilège du protectorat français qui a doté sa ville-centre d'un plan d'aménagement et d'extension en 1916, puis l'a érigé en municipalité en 1917 (dahir 8 avril 1917). Durant cette période, plusieurs équipements et infrastructures (hôpital, port,...), administrations et services modernes (poste, Banque du Maroc et théâtre) ont vu le jour. En outre, les prémices des fonctions de cet espace (هلال عبد المجيد، 2010) remontent à cette période dont la promotion du secteur touristique (aménagement de la plage, construction des hôtels, hippodrome, casino,…). En conséquence, El Jadida s'est étalée sous forme radioconcentrique autour de la Cité portugaise et du port. Cependant, Azemmour n'a pas eu le même privilège, ce qui explique sa faible évolution. Quant à la banlieue rurale, elle connait depuis les années 1960 une concentration démographique importante notamment le long de la côte sud avec une densité élevée par rapport à la moyenne nationale. Cette concentration sera le noyau de la périurbanisation et du développement des centres Moulay Abdellah, Sidi Bouzid et Ouled Ghadbane.

A partir de la décennie 1970, le Grand El Jadida connait un processus dynamique et irréversible de changements. Bien que ses facteurs soient multiples, le complexe portuaire et industriel Jorf Lasfar est son catalyseur (مرسي عبد العزيز، 1996). La croissance démographique et urbaine enregistrée depuis cette période, a par conséquent engendré de profondes mutations sur plusieurs niveaux, avec des effets dépassant l'horizon classique de la ville et affectant un territoire aussi bien vaste que pluriel qui est la banlieue.

Le présent chapitre est réservé à l'analyse du premier sous système de la mobilité pendulaire, à savoir, le territoire de l'agglomération. Cette analyse concerne notamment l'évolution démographique et urbanistique, tout en veillant à la mise en valeur des interrelations avec les autres éléments du système.

1. Une importante attractivité et croissance urbaine

L'agglomération du Grand El Jadida, composée d'une ville-centre et d'une banlieue, est le territoire le plus attractif de la province d'El Jadida voire de l'ex région Doukkala-Abda. Son attractivité est synonyme d'une forte croissance démographique des deux milieux : urbain et rural, conséquence de la dynamique instaurée depuis la fin de la décennie 1970. Ceci a encouragé des flux d'immigration qui ont contribué à sa croissance démographique et à l'étalement de ses tissus urbains.

1.1. Une forte croissance démographique depuis plus de 30 ans

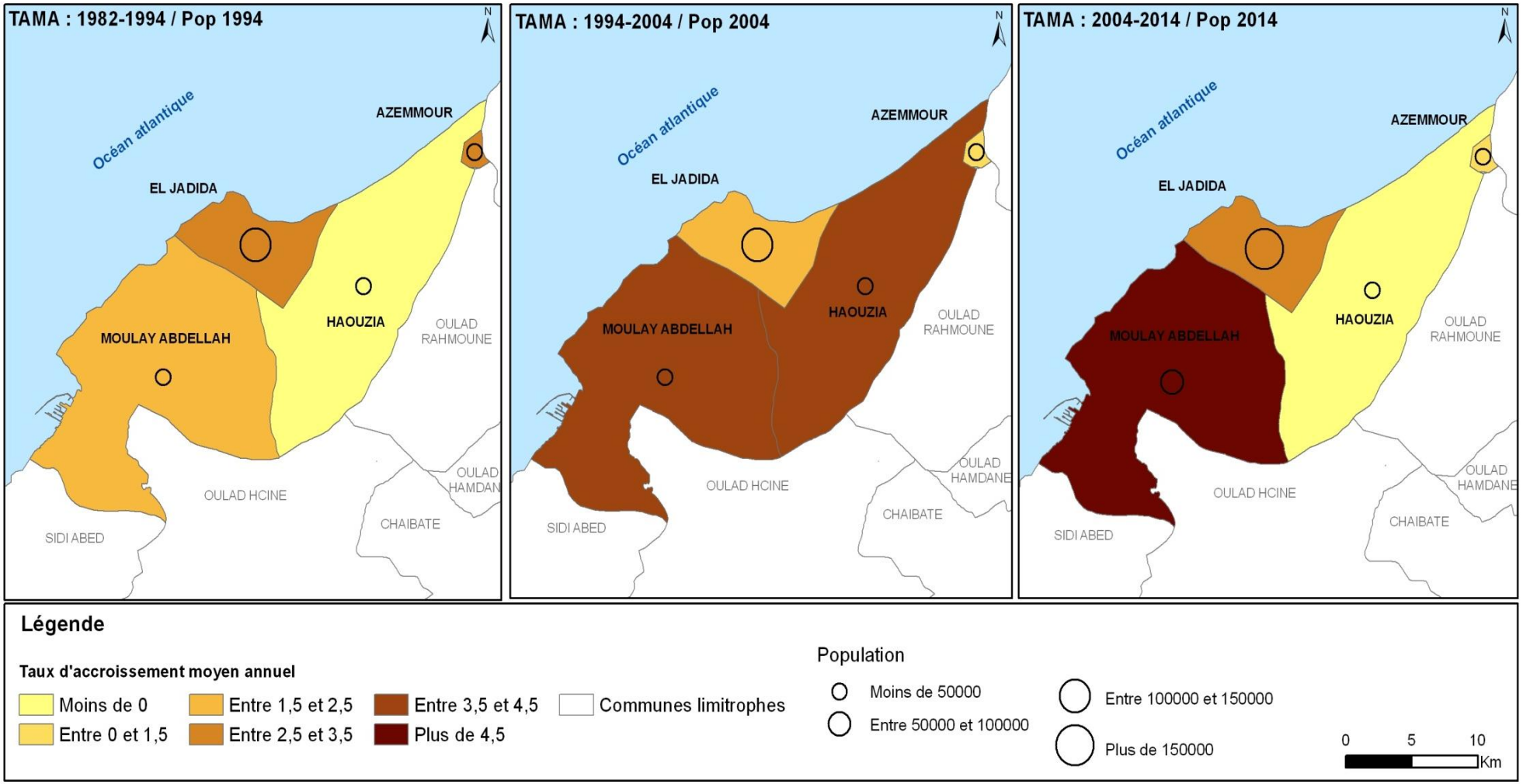
Conséquemment aux programmes de développement régional (port Jorf Lasfar, industrie chimique et autres infrastructures) et après une longue période de faible accroissement démographique (1996 ،مرسي عبد العزيز), El Jadida a déclenché depuis la fin de la décennie 1970 une tendance de forte croissance démographique. Cette dernière se traduit par des taux d'accroissement moyen annuel assez élevé (voir le tableau n° 4) en plus d'une forte concentration démographique soit 43% de la population provinciale et d'un important étalement urbain sur la banlieue rurale.

Entités	Pop 1982	Pop 1994	TAMA 82-94	Pop 2004	TAMA 94-04	Pop 2014	TAMA 04-14
El Jadida	81445	119083	3,8	144440	1,9	194934	3,5
Azemmour	24474	32739	2,8	36722	1,2	40920	1,1
Moulay Abdellah	24725	30926	2,09	45780	4	74671	6,3
Haouzia	-	23358	-	34607	4	28821	-1,6
Total agglomération	130644	206106	3,05	261549	2,6	339346	2,9

Tableau 4: Croissance démographique de l'agglomération d'El Jadida entre 1982 et 2014

Source: RGPH 1982, 1994, 2004 et 2014

Bien que la tendance générale de l'évolution démographique soit positive, des différences existent entre les communes de la banlieue et entre ces dernières et la ville-centre (voir la carte n° 1).



Source : Statistiques du RGPH 1982, 1994, 2004 et 2014, découpage communal 2009 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 1: Evolution du TAMA par commune entre 1982 et 2014 (en %)

Le rythme de croissance de la ville-centre est en forte augmentation par rapport aux périodes précédentes, il est passé de 1,9 % entre 1994/2004 à 3,5 % entre 2004/2014. Parallèlement à cette croissance démographique une grande zone a été ouverte à l'urbanisation et à l'étalement de la ville.

Au contraire, Azemmour et malgré son statut de ville, depuis les deux dernières décennies n'arrive pas à poursuivre la tendance de la ville d'El Jadida ni de celle de la banlieue sud-ouest, avec de faibles taux d'accroissement moyen annuel respectivement de 1,20% entre 1994/2004 et de 1,14% entre 2004/2014. C'est une ville en déprise démographique, du coup elle est moins attractive, influencée surtout par le site et par l'histoire[23].

Quant aux communes de la banlieue, après une période de forte croissance, une nouvelle dynamique s'installe pendant la dernière décennie 2004/2014. En effet, la commune de Moulay Abdellah a maintenu voire a renforcé son rythme de croissance contrairement à la commune Haouzia qui est en décroissance avec un taux d'accroissement moyen annuel négatif de -1,67% (voir la carte n° 1). Cette régression s'explique par deux facteurs, le premier concerne la révision du découpage communal en 2009. Ce dernier a intégré les douars attractifs et peuplés (plus de 9000 habitants) au périmètre urbain d'El Jadida (El Ghourba, Ghnadra, Bouhali et Bourkiba) et au périmètre d'Azemmour (Souani Lmouss et Drâaou). Actuellement la majorité des douars de la commune Haouzia sont éloignés des périmètres urbains, une partie de leur population participe au mouvement d'émigration, ce qui représente le deuxième facteur de sa décroissance.
De ce fait, la banlieue sud-ouest est dynamique[24], son taux d'accroissement est supérieur à celui de la ville-centre, contrairement à la banlieue nord-est parfaitement en retrait.

[23] Le site joue un rôle déterminant pour la ville d'Azemmour, autrefois était un facteur de sécurité et de stabilisation, certes, actuellement handicape son extension. En effet, Oued Oum Er Rbia, la forêt et la topographie ondulée, stoppent la croissance urbaine et la construction des équipements et des infrastructures (باهني أحمد، 2011).

[24] « Lorsque le taux d'évolution de la population est croissant du centre vers la périphérie, l'étalement est régulier et rend compte du développement urbain. Dans le cas contraire on distingue deux autres cas de figure : soit une forte croissance de la population de la banlieue, plus élevée que celle de la ville centre, on parlera de banlieue dynamique. Enfin le dernier cas de figure, banlieue en retrait, est celui où la progression de population de la banlieue est plus faible que celle de la ville centre. » (PASCALE BESSY-PIETRI, 2000 p.38-39).

1.2. Les facteurs de l'accroissement démographique du Grand El Jadida

La forte croissance démographique du Grand El Jadida est le résultat de l'exode rural, de l'immigration des citadins et ensuite de la croissance naturelle (excédent des naissances sur les décès). Depuis le premier recensement RGPH de 1960, les flux de l'exode rural n'ont pas arrêté d'alimenter la croissance des villes et leurs périphéries surtout durant les décennies marquées par de fortes sécheresses (Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Architecture et de l'Aménagement du Territoire, 1998).

Les flux d'immigration polarisés par le Grand El Jadida se sont intensifiés depuis les années 1980 suite aux investissements publics/privés et à la mise en place des infrastructures structurantes[25]. En conséquence à cette immigration, l'agglomération est devenue depuis la période 1982/1994 plus dominée par la population en en âge d'activité (مرسي عبد العزيز، 1996). Ces flux migratoires sont issus de l'exode rural de l'arrière pays d'El Jadida, le Centre d'Etudes et de Recherches Démographiques (CERED, 2005) prouve que la capacité de drainage de cette dernière est relativement importante certes, sa polarisation est réduite et son bassin migratoire ne dépasse pas sa province à l'instar de Safi, Taza, Témara, Mohammedia, Béni Mellal, Ksar El Kébir et Khouribga.

Ainsi, sur la base des données de l'enquête du SDAU du Grand El Jadida (2009), la croissance naturelle participe à l'accroissement démographique de la ville d'El Jadida de 65,2% et de 62,2 %[26] à sidi Bouzid. Par ailleurs, l'immigration est un facteur important voire dominant au centre Ouled Ghadbane dont la population issue de l'exode rural constitue 90 % de sa population. Il en est de même pour le centre de Moulay Abdellah que la population est rurale de l'ordre de 51,6 %, issus des autres communes de la province d'El Jadida et de Sidi Bennoour.

Les résultats de notre enquête ménage (2014) montrent que 65% des ménages de la banlieue sont autochtones alors que 35% sont issus de l'immigration (exode rural et immigration inter-ville).70% du total de cette population s'est établie entre 2004 et 2014, avec une répartition qui diffère entre les lieux de la banlieue en fonction de plusieurs critères, à savoir, la proximité du périmètre urbain d'El Jadida, la possibilité d'accès au logement et de construire illégalement.

[25] Abdelkader KIOUA et Jean-Luc PIERMAY confirment l'attractivité de Casablanca vis-à-vis des flux migratoires par les infrastructures de base notamment le port et le réseau de chemins de fer (2007).

[26] Le reste soit 37.8 % sont des migrants, dont 29% de citadins (DTP de la commune rurale Moulay Abdellah 2010 p.11).

Les facteurs purement économiques expliquent en premier lieu la migration de 80% des ménages vers la banlieue d'El Jadida, surtout avec la dégradation de leurs conditions de vie dans l'arrière-pays de la province, soit à cause de la rareté des ressources en eau suite aux changements climatiques ou à l'exiguïté des parcelles dans le périmètre irrigué à cause du morcèlement et de l'héritage.

Facteurs	Nombre de ménages	%	% valide	% cumulé
Economiques	118	28.3	**80,3**	80,3
Sociales	11	2.6	**7,5**	87,8
Affectation ou changement d'affectation	11	2.6	**7,5**	95,2
Autres	7	1.7	**4,8**	**100,0**
Total	147	35.3	**100,0**	-
Valeurs non appliquées (ménages originaires de la banlieue)	270	64.7	-	-
Total	417	100	-	-

Tableau 5: Les causes de la migration résidentielle des ménages vers la banlieue
Source : Enquête personnelle, 2014

L'attractivité de la banlieue, notamment de la commune Moulay Abdellah et certains douars de la commune Haouzia tel que Tikni s'explique par le développement de la fonction dortoir de la banlieue. Cette attractivité est renforcée par la polarisation de la ville d'El Jadida, faisant de la banlieue un site propice à l'installation des migrants qui profitent de la proximité et du logement à prix abordable en dépit de son statut légal ou illégal d'une part, et le dynamisme dont fait preuve la banlieue elle-même suite aux grands investissements publics et privés notamment ceux liés au complexe portuaire et industriel Jorf Lasfar, d'autre part. Par conséquent, une nouvelle configuration de l'espace s'installe, basée sur la mobilité quotidienne des personnes et sur l'éloignement des quartiers résidentiels des autres industriels, commerciaux, administratifs. Ainsi, de profondes mutations ont touché toute l'agglomération sur plusieurs niveaux, dont le paysage géographique ; rural et urbain, qui est devenu plus marqué par une intensive urbanisation, longeant la côte notamment sud.

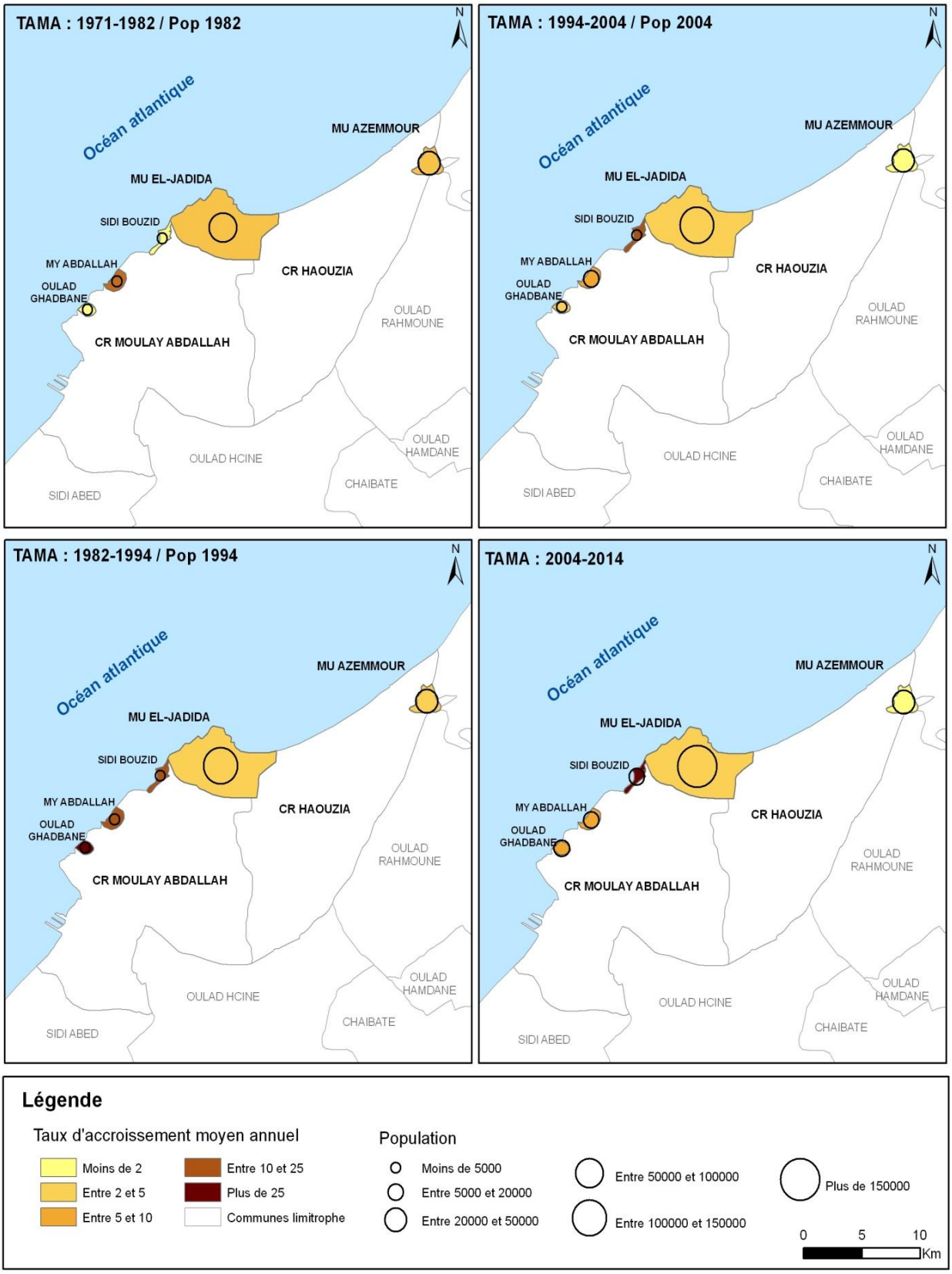
1.3. La croissance démographique, facteur de la croissance urbaine

À l'instar de l'ensemble du pays, l'agglomération du Grand El Jadida participe à la tendance nationale de croissance urbaine en fonction de ses spécificités. El Jadida qui fait partie de l'aire métropolitaine centrale (périphérie sud) a subi les effets de la littoralisation de l'économie nationale et par conséquent le processus d'une urbanisation rapide (voir la carte n° 2 et le tableau n° 6).

Malgré la variation dans le rythme de croissance durant ces 4 dernières décennies, la tendance générale est la forte croissance à l'exception de la ville d'Azemmour[27] dont la tendance est baissière bien qu'elle soit positive. Ainsi, depuis la fin des années 1970 El Jadida[28] a connu une forte urbanisation, accompagnée d'un étalement urbain sur la banlieue autrefois agricole. Le rythme de croissance de l'ensemble de la population urbaine de l'agglomération était fort durant les deux périodes intercensitaires 1971/1982 et 1982/1994, avec un taux supérieur à 4% suivant la tendance générale des petites et moyennes villes marocaines de cette période. A partir de la période 1994/2004 le taux commence à fléchir et s'est articulé autour de 2 %, pour reprendre sa cadence de croissance durant la période 2004/2014 avec un taux moyen annuel de 3,5%.

[27] Le rythme de croissance d'Azemmour était toujours inférieur à celui d'El Jadida. Depuis le protectorat Azemmour est en déclin démographique, sa population est passée de 15.000 habitants à 9.127 habitants en 1926 et à 7830 en 1936. A partir de 1950 la croissance démographique d'Azemmour est devenue positive mais avec un rythme modéré, les flux d'émigration vers Casablanca et El Jadida suite à la succession des années de sécheresse et la dégradation du secteur productif expliquent son faible taux d'accroissement démographique (2011 ،باهني أحمد).

[28] En 1900 la population de la ville d'El Jadida n'était que d'environ 3000 habitants, en majorité de confession juive, avant d'atteindre 20.000 habitants en 1926 et 34.781 en 1952. Après l'indépendance, El Jadida a connu une baisse dans son rythme de croissance, sa population était de 40.302 habitants selon le premier recensement officiel RGPH de 1960. Certes, en 1982 elle a enregistré pour la première fois depuis 1926 un taux d'accroissement démographique supérieur au taux de la croissance naturelle de l'ordre de 3% (1996 ،مرسي عبد العزيز).



Source : Statistiques du RGPH 1971, 1982, 1994, 2004 et 2014, découpage communal 2009 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 2: Evolution du TAMA des centres urbains du Grand El Jadida entre 1971 et 2014 (en %)

	1971	1982	TAMA 71-82	1994	TAMA 82-94	2004	TAMA 94-04	2014	TAMA 04-14
El Jadida	55501	81445	4,2	119083	3,8	144440	1,9	194934	3,5
Azemmour	17182	24474	3,8	32739	2,8	36722	1,2	40920	1,1
Moulay Abdellah	989	1571	5,3	3806	11,8	6482	7,9	12456	9,2
Ouled Ghadbane	-	487	-	2648	36,9	3889	4,6	6152	5,8
Sidi Bouzid	-	137	-	483	21,04	981	10,3	6174	52,9
Total	73672	108120	4,2	158714	3,9	192514	2,1	260636	3,5

Tableau 6: Croissance de la population urbaine de l'agglomération du Grand El Jadida

Source: RGPH 1971, 1982, 1994, 2004 et 2014

En même temps que la croissance de la ville d'El Jadida commence à fléchir durant la période 1994/2004, les centres de la banlieue sont déjà en apogée de leur croissance à partir de la fin de la décennie 1980 et au début de la décennie 1990. En fait, jusqu'aux années 1980 le centre Moulay Abdellah n'était qu'une agglomération de population rurale composée de quatre douars : Daâijat, Zaouia, Lhafdane et Lmarrakchiyene, érigé en centre délimité en 1988 par l'arrêté n° 288323 du 28 juin 1988. La forte attractivité de centre s'explique par les investissements industriels publics et privés qui ont renforcé sa fonction dortoir pour une main d'œuvre moins qualifiée et à revenu limité (بنار حليمة، 2011).

Quant au centre Ouled Ghadbane, il a été créé suite au recasement de la population des douars (Erkkassa, Zrarda, Ghouizate, Nouate, Ouled Hrimla et une partie de Zmazma et chkhalba). Après, il a connu une forte croissance démographique due à l'exode rural, profitant de sa proximité du complexe Jorf Lasfar et de la route régionale 301, ainsi que de son foncier abordable par rapport aux autres centres voisins. On peut dire que les mécanismes d'évolution des centres Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane sont les mêmes bien qu'Ouled Ghadbane[29] soit fortement dominé par le caractère rural.

Cependant, le centre de Sidi Bouzid est né suite à l'activité touristique initiée après la construction de la station balnéaire en 1968. Il reçoit une population importante en période estivale. Certes, depuis la dernière décennie il commence à fonctionner comme un quartier dortoir de la ville d'El Jadida suite à l'installation d'une catégorie sociale aisée dont les cadres du complexe Jorf Lasfer (بنار حليمة، 2011).

[29] La moitié de sa population exerce une activité agricole selon l'enquête de (بنار حليمة، 2011, p.45).

Ainsi, l'extension des périmètres urbains et la promotion des centres ruraux au statut urbain, expliquent partiellement le phénomène d'urbanisation. Cet élargissement a concerné toutes les localités urbaines sans exception, pour des raisons diverses ; la volonté des élus d'étendre le territoire sous leur contrôle, la nécessité d'intégration des groupements d'habitations périphériques, l'élargissement des opportunités foncières… etc. (Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Architecture et de l'Aménagement du Territoire, 1998).

Bref, l'agglomération du Grand El Jadida est actuellement une concentration démographique non négligeable. Elle maintient depuis plus de 30 ans une tendance générale de forte croissance démographique et urbaine par rapport à la moyenne nationale et provinciale. Par ailleurs, des différences dans le rythme de croissance existent entre les communes de l'agglomération.

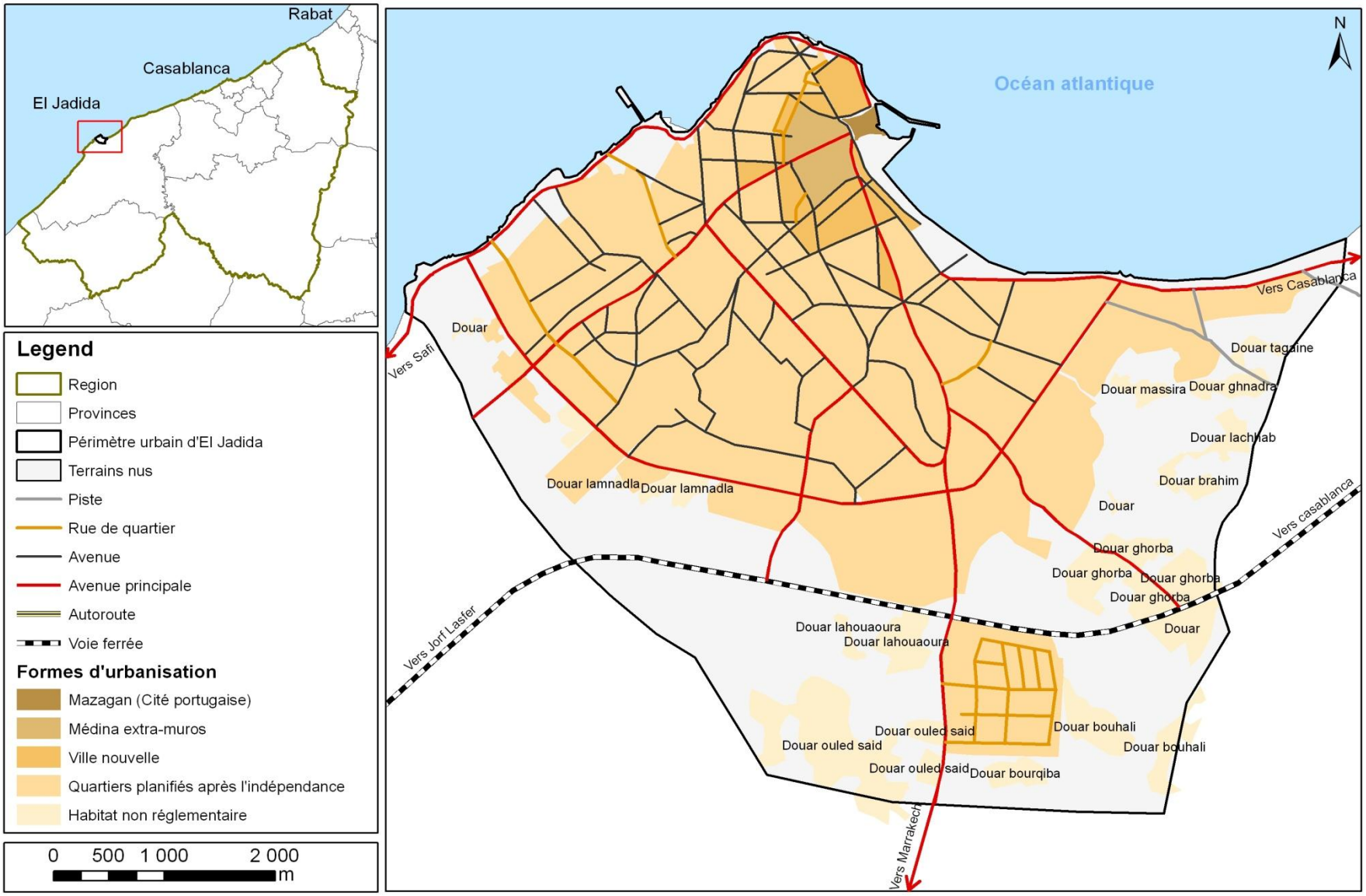
Le dynamisme du Grand El Jadida s'explique par la multiplication de plusieurs facteurs, la croissance naturelle et l'exode rural provenant d'un bassin limité à Doukkala. En conséquence, les formes d'urbanisation se multiplient sans aucune structuration. C'est un étalement urbain rapide, manifesté par la densification des quartiers existants, l'urbanisation linéaire de la côte et aussi la rénovation et l'extension de l'habitat rural (هلال عبد المجيد، 2010).

2. Une urbanisation récente et rapide de la ville d'El Jadida

Bien que notre objet de recherche porte principalement sur la banlieue du Grand El Jadida, il est important de prendre en considération la ville-centre. Parce que, sans le centre la périphérie n'existe pas (LACOUR.C et al, 1981). De même, l'analyse de la partie centrale constitue une étape importante dans la connaissance de l'évolution de toute l'agglomération (Cyril ENAULT, 2003).

Le processus de formation de la ville d'El Jadida a subi une trajectoire tantôt ascendante tantôt descendante, résultat à la fois de la colonisation et de la concurrence avec Azemmour. Entre 1502 et 1541 les portugais ont achevé la construction de Mazagan, enceinte caractérisée par une solide fortification, des remparts entourés de canaux d'eau de mer (2007 ،خنجر هدى). Juste avant sa reprise en 1769, les portugais l'ont totalement détruite, elle est restée en ruine (Mahdouma) jusqu'en 1821, quand le sultan Abderrahmane Ben Hicham autorisa à la communauté juive de s'y installer en construisant un centre commercial. Ainsi, la ville prit le nom d'El Jadida et l'enceinte portugaise le mellah.

Vu son histoire et sa croissance démographique, El Jadida abrite un tissu urbain diversifié : la Cité portugaise, la ville nouvelle du protectorat français, les quartiers planifiés après l'indépendance et les formes d'habitat non réglementaire.



Source : SDAU du Grand El Jadida 2009, complétée par l'image satellite de 2012 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 3: Les formes d'urbanisation de la ville d'El Jadida et les voies de communication

2.1. La Cité portugaise et la médina extra-muros, noyau d'urbanisation de la ville d'El Jadida

Les médinas constituent en général les noyaux d'urbanisation des principales villes marocaines, qui se caractérisent par la continuité et la densité du tissu bâti. Ces anciens tissus urbains ont connu une dégradation en relation avec la colonisation et la mondialisation, manifestée par le départ des habitants relativement aisés ou riches vers les quartiers modernes et le départ définitif des juifs. Les migrants ruraux ont comblé ce vide, allant jusqu'à la densification des bâtiments, sans avoir la capacité financière de mener les entretiens nécessaires à cause de la pauvreté et la domination du statut locataire (CHALINE.C, 1996). La Cité portugaise Mazagan constitue l'ancien noyau d'urbanisation de la ville d'El Jadida, elle dispose de spécificités architecturales et urbanistiques ibéro-andalouses très différentes aussi bien des médinas intra-muros que des anciens tissus urbains du 20ème siècle.

L'ancien tissu urbain d'El Jadida (Mazagan et médina extra-muros) se compose de plusieurs quartiers, traversés par une trame viaire sinueuse avec une emprise étroite. La citadelle Mazagan est sous forme de carré, entourée de remparts et subdivisée en deux parties séparées par une petite rue (Hachmi Bahbah) ouverte sur la médina extra-muros. Ce tissu est fortement dominé par la fonction résidentielle en dépit de son importance historique et architecturale (1996 ،مرسي عبد العزيز).

Photo 1: Morphologie urbaine et voirie de Mazagan

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Au contraire, la médina extra-muros est récente, sa construction a commencé à partir de la deuxième moitié du 19ème siècle, profitant du développement de l'activité commerciale et portuaire de l'époque. Les commerçants marocains notamment juifs et étrangers s'y sont installés et construisant des dépôts de marchandises au sud de Mazagan. Cette dynamique s'est accompagnée de l'installation des populations issues de l'exode rural de l'arrière pays d'El Jadida, une installation qui a été au début sommaire (tentes et huttes[30]), avant de se transformer au fil du temps en construction en dur au début du 20ème siècle. Ce tissu urbain ancien est sous forme semi-concentrique au sud de la Cité portugaise, limité à l'ouest par la rue de France, au sud par l'avenue Pasteur et à l'est par l'avenue Mohamed Irrafiii (1996 ،مرسي عبد العزيز). La médina extra-muros s'étend sur une superficie de 40 ha, avec une densité de 99 habitats/ha (2007 ،هدى خنجر). L'avenue Zerktouni qui constitue la continuité de la rue structurant la cité portugaise, la subdivise en deux parties : la partie ouest composée des quartiers Bouchraite, ancienne extension de Sidi Daoui, la partie est compte les quartiers : El Kelâa, Daya et partiellement Sfaa (1996 ،مرسي عبد العزيز).

Photo 2: L'avenue Suez, une voie d'interconnexion entre Mazagan, la médina extra-muros et la ville nouvelle d'El Jadida

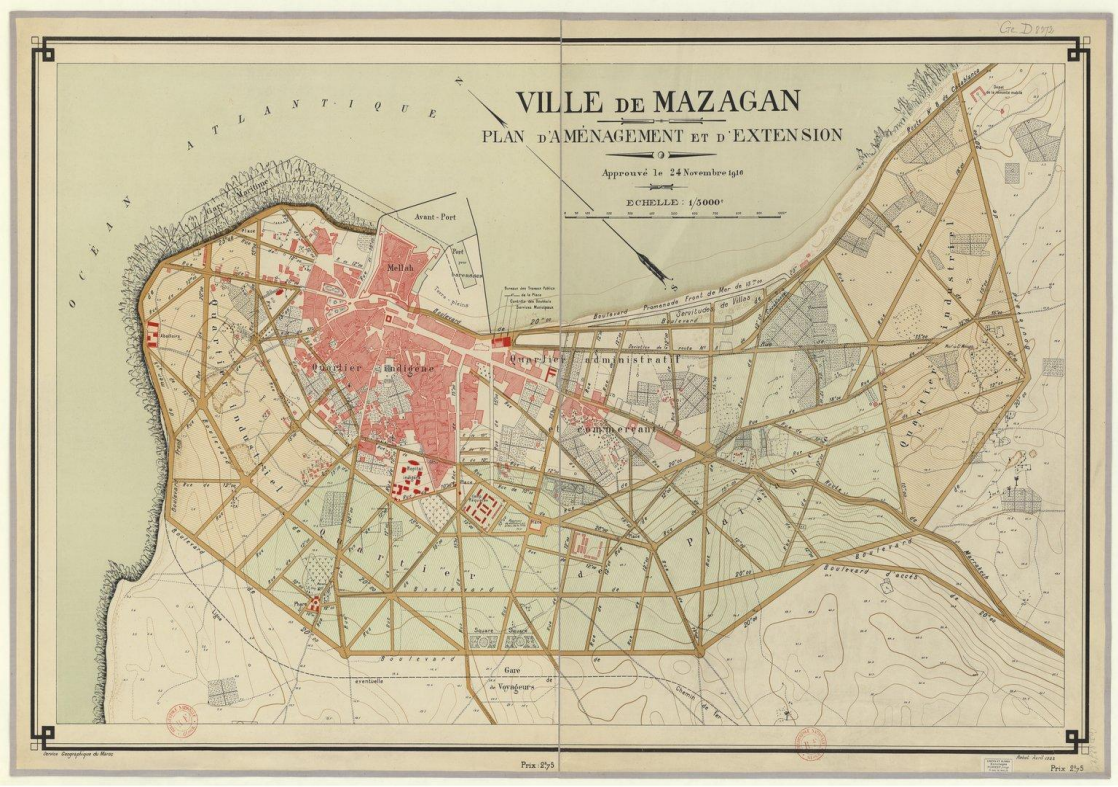
Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Au début du 20ème siècle le paysage urbain a connu un grand changement suite à la croissance rapide qui va donner à El Jadida le nom de Deauville du Maroc à partir du 09 juillet 1913 par le maréchal Lyautey.

[30] النوايل

2.2. La ville nouvelle d'El Jadida

Avec le protectorat, El Jadida a repris le nom de Mazagan, et a connu un nouvel urbanisme avec le plan d'aménagement (carte n° 4), dressé par l'ingénieur en chef Mr Bonnet et approuvé en 1916 (1996 ،مرسي عبد العزيز). Ce plan a centré la requalification d'El Jadida sur deux éléments : la mer/la plage et le quartier portugais, manifesté par la construction des quartiers sélectifs et de loisirs basés sur des équipements touristiques (hôtels et restaurants). Ainsi, la ville s'est étalée sous forme radioconcentrique partant du port vers le sud et le sud-est, alors que l'habitat sommaire disparu avec une croissance des bâtiments publics et administratifs (2007 ،هدى خنجر).



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Carte 4: Plan d'aménagement et d'extension de 1916
Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-8272

La ville nouvelle est la forme urbaine héritée de la période coloniale (protectorat français) selon un style architectural européen différent du style des anciens tissus (Mazagan et médina extra-muros). De ce fait elle constitue une étape marquante de la formation de la ville d'El Jadida. Les villes nouvelles se composent généralement selon CHALINE Claude (1996, p.130) « des quartiers d'habitations individuelles ou collectives, des équipements collectifs et infrastructures industrielles et de transport ». Quant à la ville nouvelle d'El Jadida, elle compte trois éléments à savoir : le centre-ville moderne (quartier administratif, une partie de Sfaa ainsi que le quartier Barkaoui), les quartiers de l'élite (le plateau comme

quartier résidentiel de faible densité et la plage pour les activités touristiques et de loisirs) ainsi que la trame sanitaire 8*8 de Michel Écochard vers la fin des années 1940, constituée des quartiers Derb Ghalef, Sidi Daoui et Lala Zahra (مرسي عبد العزيز، 1996).

Photo 3: Ville nouvelle d'El Jadida, place Mohamed V et le théâtre Afifi à côté des principaux équipements de la ville (considéré le centre-ville)

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Après l'indépendance la ville a repris son ancien nom El Jadida. Pourtant, elle a vécu une période de stagnation avant de retrouver sa dynamique avec la construction du complexe portuaire et industriel Jorf Lasfar (هدى خنجر،2007).

2.3. Les quartiers planifiés après l'indépendance (ville moderne)

Après l'indépendance et vu sa proximité de la métropole économique (Casablanca), El Jadida a vécu une période de stagnation et de marginalisation. Cependant, la décision de développement de la ville, notamment le lancement du chantier du port Jorf Lasfar en 1974, a déclenché de nouveau la croissance et l'étalement urbain de la ville, qui va atteindre son apogée à partir de 2006. Ainsi, Plusieurs acteurs (public, semi-public et privé) ont contribué à la production de la ville de l'indépendance و 1996 (مرسي عبد العزيز، 2010 هلال عبد المجيد،). Cette dernière se compose, en plus de la faible extension des quartiers, Sidi Daoui, Derb Rhalf et Lala Zahra avant 1975, de plusieurs quartiers, qui diffèrent du point de vue morphologique et socio-économiques. Des quartiers de nouvelles villas comme Kodiat Ben Driss et Jawhara en continuité du plateau et des quartiers de maisons individuelles et de l'habitat économique pour les classes moyennes et à revenu

limité notamment au Sud-ouest à savoir, Saada, Almanar, Mouilha…etc. (مرسي عبد العزيز، 1996).

Photo 4: Les quartiers planifiés de la ville d'El Jadida (hay Es-Salaam à droite et Jawhara au fond de la photo)

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

En outre, depuis 1980 la ville d'El Jadida compte plus de 281 lotissements viabilisés soit 150 ha et 7050 logements : 5 % immeubles, 27 % villas, 68 % habitat économique (هدى خنجر، 2007). C'était le début d'une grande extension des quartiers résidentiels de toute nature et dans toutes les directions, partant de 238 ha en 1975 suite aux grands chantiers pour atteindre 1169 ha en 1995 et 1762 ha en 2006. Il est prévu que cette superficie augmente de 725 ha en 2020 et d'entre 1025 et 1500 ha à l'horizon 2050 selon l'Agence urbaine d'El Jadida. Parallèlement à cet étalement de la ville planifiée, l'habitat non réglementaire a émergé à l'intérieur du périmètre urbain, puis dans les périphéries (هلال عبد المجيد، 2010).

2.4. Les quartiers non réglementaires

Compte tenu des logements neufs produits annuellement au Maroc, les constructions non réglementaires représentent 35 %, et 13 % de la population urbaine en 1985, soit 1,3 million résidaient dans les secteurs non réglementaires (Agency for International Dévelopement cité par Claude CHALINE, 1996 p.97-100).

Plusieurs termes désignent les types d'habitats échappant aux procédures normales et licites, en fonction de trois critères, on distingue trois types (CHALINE.C, 1996) :

- Respect des procédures légales de construction : habitat non réglementaire ;
- Organisation de l'espace urbanisé : habitat spontané et informel ;
- Disponibilité des équipements collectifs et la relation avec le reste des quartiers de l'agglomération : habitat non intégré, sous-intégré et sous-équipé.

Après l'indépendance plusieurs quartiers non réglementaires et spontanés ont vu le jour dans la ville d'El Jadida, fortement densifiés, sous-équipés et caractérisés par l'étroitesse de la voirie. Deux formes de l'habitat marginalisé se distinguent (مرسي عبد العزيز، 1996): les bidonvilles[31] au sein du périmètre urbain et les douars périphériques intégrés à son périmètre suite à son extension depuis la décennie 1980 (Gour lhaj Abbas, douar Dhak ouled Brhim et lmassira). Tous ces quartiers constituent une ceinture de pauvreté qui encercle la ville.

La problématique de l'habitat non réglementaire s'est aggravée avec le temps surtout qu'El Jadida a tendance à devenir une ville ouvrière. Par conséquent, l'incapacité de l'Etat à résoudre cette problématique en relation avec l'exode rural et l'attractivité de la ville, a conduit à la densification voire la production d'autres douars à chaque fois que le périmètre urbain se déplace. Actuellement plus de 23 quartiers non réglementaires et spontanés entourent la ville d'El Jadida dans toutes les directions, ils comptent une importante population à revenu limité (هدى خنجر، 2007).

Parmi les facteurs qui expliquent la propagation des douars spontanés en dépit du foncier bon marché, la proximité et l'accessibilité grâce aux moyens de transport individuel notamment les deux roues et les moyens collectifs : bus et taxis. Environ deux tiers soit

[31] Les bidonvilles sont apparus aux années 1950 autour des fermes de colonnes, comme saniat almorakib, douar Lghazoua, et autres liés aux métiers de la mer à savoir mouilha. La majorité de leur population s'est installée pendant les années 1960 et 1970 (مرسي عبد العزيز، 1996, p.180-181).

62% des personnes enquêtées par (p. 58, 2007 ،هدى خنجر)[32] se sont installées dans ces quartiers suite à la proximité aux lieux de travail ; à la zone industrielle d'El Jadida pour la population des douars Houaoura et Ouled Said et la proximité par rapport à la ville en général pour les douars de Lmassira, Tajine et Tikni.

Il résulte de ce qui précède que la ville d'El Jadida se compose, à l'instar des autres villes marocaines, d'une diversité de formes d'urbanisation, à savoir : la Cité portugaise la médina extra-muros, la ville nouvelle du protectorat, les lotissements et les quartiers non régimentaires. Ces deux dernières formes sont plus dominantes en terme de superficie et de population puisqu'elles correspondent à la période de forte croissance et d'étalement de la ville, sous forme radioconcentrique autour des anciens tissus. A cause de l'incapacité de la ville d'El Jadida de loger les nouveaux arrivants à partir de la décennie 1980 parallèlement à la construction des lotissements, l'urbanisation se diffuse dans les périphéries d'une manière rapide, non planifiée et non réglementaire.

Aux portes de la ville d'El Jadida, commence une banlieue hétérogène qu'on peut subdiviser en trois parties différentes en fonction du statut (urbain, périurbain et rural) et de la dynamique spatiale. La banlieue périurbaine Sud (centres urbains de la commune Moulay Abdellah) et nord (la bande littorale entre El Jadida et Azemmour, limitée par l'autoroute), la banlieue rurale au-delà de la banlieue périurbaine, composée de douars des communes Moulay Abdellah et Haouzia et enfin la ville d'Azemmour en tant que ville dépendante de la ville d'El Jadida.

[32] Échantillon de 193 ménages.

3. Diversité et hétérogénéité des formes d'urbanisation dans la banlieue

La banlieue, objet de notre étude compte trois communes : Azemmour, Haouzia et Moulay Abdellah. On peut la segmenter en fonction de la diffusion de l'urbanisation, en une banlieue périurbaine constituée de la bande côtière depuis Azemmour jusqu'au Jorf Lasfar, limitée par la voie ferrée et les couloires de l'autoroute, à partir desquels s'étend la banlieue rurale sur le reste du territoire des communes Houzia et Moulay Abdellah et d'autres communes. La première banlieue compte une ville et trois centres urbains en plus des espaces forestiers, zones réservées aux ceintures vertes et parfois des douars. Pour cela, il est plus adapté d'aborder Azemmour séparément du reste de la banlieue périurbaine, tout simplement suite aux différences dans l'urbanisation. En fonction de cette organisation, la présente section traite des formes d'urbanisation de la banlieue et leurs agencements dans l'espace. Ceci à travers trois grands titres : le premier concerne la ville d'Azemmour, le deuxième porte sur la suite de la banlieue périurbaine (sud) et le dernier concerne la banlieue rurale.

3.1. La ville d'Azemmour, une banlieue en déprise

Azemmour qui est une des anciennes médinas[33] du pays ne constitue actuellement qu'une simple banlieue de la ville d'El Jadida. Elle s'est développée sur un site moins favorable à l'extension (voir la note de bas de page n° 23, page 49)

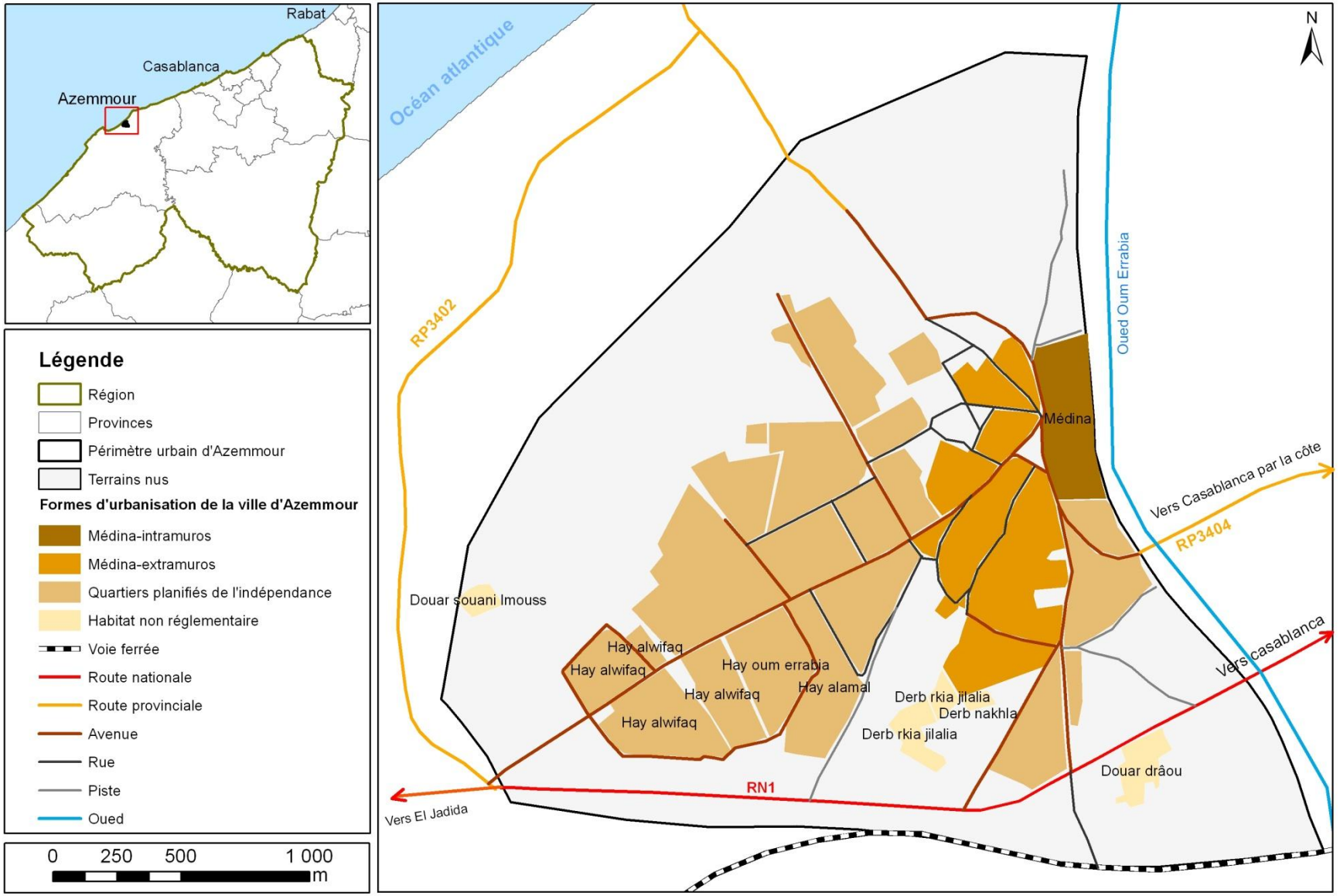
La croissance de la ville d'Azemmour s'est opérée suivant deux axes majeurs : l'avenue longeant la médina intra-muros et qui la sépare de celle extra-muros. Cet axe est caractérisé par la concentration sur ses abords de la majeure partie des activités commerciales, des équipements administratifs, des établissements de l'enseignement, l'ex souk hebdomadaire, l'abattoir, la gare routière et la gare ferroviaire. L'avenue Mohamed V reliant le centre-ville à la route d'El Jadida au sud en desservant les extensions urbaines récentes. Cet axe abrite principalement des équipements socioculturels concentrés dans son extrémité au croisement avec la route nationale n°1. L'intersection des deux axes constitue le centre névralgique d'Azemmour et la seule place qui assure la distribution des

[33] Le développement de la ville d'Azemmour avant le protectorat français, a conduit à l'extension de la ville hors ses remparts autour du tombeau de Moulay Bouchaib. Ainsi, la construction du deuxième ancien noyau urbain a commencé, séparé du premier par des vergers, appelé aujourd'hui la route de Moulay Bouchaib (باهني أحمد، 2011).

différents flux de circulation de la ville (SDAU, 2009). La formation postcoloniale du tissu urbain de la ville d'Azemmour est constituée de trois période essentielles 2011 ,باهني أحمد)
(28-27 :ص:

- **1956-1982 :** cette période est caractérisée par une dynamique urbaine assez normale, parallèlement à l'installation de l'administration marocaine, du secteur privé, ainsi que le déménagement de certaines familles de la médina vers les lotissements modernes. 116 ha ont été urbanisés en quartiers modernes avec des plans organisés et des rues plus larges que celles des tissus anciens, bien que l'habitat ait gardé sa forme traditionnelle (Arst Chouay, Arst Lhantati et Dekri).
- **1983-2001 :** quant à cette période, elle a connu une saturation de l'espace urbanisable et une densification de la médina accompagnée de la pauvreté et de la dégradation du cadre bâti, suite à l'exode rural, ce qui a orienté l'urbanisation le long de l'avenue Mohamed V dans la partie gauche (en direction d'El Jadida) sur 88 ha. Durant cette période des lotissements de l'habitat économique et des villas en été viabilisés, en plus de la construction d'autres équipements et administrations ainsi que des logements des cheminots et quelques unités industrielles (2010 ،هلال عبد المجيد).
- **2002- 2016 :** C'est une continuité de la précédente période, mais avec une concentration de l'urbanisation sur la partie droite de l'avenue Mohamed V (en direction d'El Jadida) sur 24 ha.

Au cours de son histoire urbaine, Azemmour incarne plusieurs formes d'urbanisation. La carte n° 5 représente leur répartition spatiale.



Source : SDAU du Grand El Jadida 2009, complétée par l'image satellite de 2012 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 5: Les formes d'urbanisation de la ville d'Azemmour et les voies de communication

3.1.1. La médina d'Azemmour

Le paysage urbain de la médina d'Azemmour se compose des éléments suivants : le premier noyau qui est l'ancienne médina intra-muros, composé de la kasbah et du quartier juif (mellah). Ce dernier juxtapose l'ancien tissu extra-muros, autour du marabout de Moulay Bouchaib, qui a incité la construction d'autres quartiers résidentiels dont le quartier Lhafra (2011 ،باهني أحمد).

Photo 5: Médina intra-muros d'Azemmour

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Le tissu ancien intra-muros est sous forme rectangulaire surplombant l'oued Oum Er Rbia par un talus raid, s'étendant sur une superficie de 11,84 ha soit 8,8% de la superficie urbanisée. La densité de l'habitat et des habitants y est très élevée respectivement de 91 habitats/ha et 400 habitants/ha. En plus de la densité, 66% des maisons de la médina sont dans un état dégradé, 22% en état très dégradé et non autorisé à l'usage mais elles sont habitées et 6% en état de démolition (voir le programme de réhabilitation de la médina d'Azemmour)[34].

Les ruelles étroites de la médina sont ouvertes sur des placettes (Laatarine, Lmryh, Derazine et Moul Nis), alors que l'ouverture sur l'environnement externe est possible par plusieurs portes sur les remparts, du côté de la rivière : Bab Oued Lmdina, Bab Jdid, Bab Souk Mellah, et du côté du tissu ancien extra-muros : Bab Sidi Lmakhfi, Bab Lmakhzen, Bab Lfoukani et Bab Kasbah.

[34] ورد لدى باهني أحمد (2011) ص.69.

Photo 6: Médina extra-muros d'Azemmour (Avenue Mohamed V)

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Le tissu ancien extra-muros est une continuité de la médina intra-muros, il est en même temps un tissu intermédiaire entre l'ancien et le moderne. Il se caractérise par l'hétérogénéité urbanistique suite à une construction inachevée sur plusieurs périodes historiques. Avant le protectorat la partie faisant face aux remparts sous forme linéaire composée des quartiers : Lhafra, Zaouia Thtania, et Zaouia Lfoukania était un tissu fragmenté, séparé par des vergers, il est maintenant un tissu continu sur 14 ha soit 26 % du cadre bâti. Ses rues sont étroites, il connait la croissance du secteur commercial en relation avec le tourisme religieux du marabout.

3.1.2. De la médina à la ville moderne, une urbanisation hétérogène

L'épanouissement de la ville d'Azemmour prendra fin au début du 20ème avec le protectorat français à cause de sa proximité de la ville d'El Jadida renforcée par son port maritime. Ainsi, Azemmour voyait le déclin de son poids politique et économique et de son rayonnement (باهني أحمد، 2011). Bien qu'on ne puisse pas distinguer une ville nouvelle à Azemmour au sens du terme, le protectorat français a encouragé l'urbanisme hors remparts. Ainsi, l'espace vert entre les deux anciens tissus urbains a été urbanisé autour du marabout de Moulay Bouchaib, ce qui a conduit à la continuité du tissu urbain le long de la route de Moulay Bouchaib (باهني أحمد، 2011).

A l'avènement de l'indépendance, Azemmour a trop perdu de son poids au profit d'autres centres urbains notamment El Jadida qui devient le centre de décision et de commandement de toute la région. Le périmètre urbain de la ville d'Azemmour est passé de 170 ha en 1970 à 689 ha en 2010. Cette croissance est survenue suite à la demande accrue sur le logement, les équipements et les infrastructures sociales de base (باهني 2011 ،احمد).

Photo 7: Quartier planifié de la ville moderne d'Azemmour (partie gauche de l'avenue Mohammed V en direction d'El Jadida)

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Le parc logement de la ville moderne est dominé par le logement économique à hauteur de 60%, « certes la cadence de production reste en général loin de répondre aux besoins de la croissance démographique, soit un déficit avoisinant 4632 unités en 2017, si la cadence ne s'améliore pas » souligne Alomrane (p.57, 2011 ،باهني أحمد).

3.1.3. Les quartiers non réglementaires

La pénurie du logement et l'insuffisance des services et des équipements collectifs sont parmi les symptômes les plus apparents de la crise urbaine à partir du début de la 2ème moitié du 20ème siècle. Cette insuffisance notamment des circuits classiques de productions de logements a abouti à la formation de quartiers non réglementaires ou spontanés, qui deviennent un phénomène essentiel à la compréhension du dynamisme urbain contemporain (CHALINE.C, 1996).

Cette forme d'urbanisation se compose quant à la ville d'Azemmour à la fois d'un habitat non réglementaire et un habitat spontané lié à l'intégration des douars marginaux au périmètre urbain, le tableau n° 7, illustre la situation de cette forme d'urbanisation.

	Quartier	Nombre de ménages	Superficie (ha)
Habitat non réglementaire	Derb Nkhla	403	5,5
	Derb Rquia Jilalya		
Habitat spontané	Douar Draaou	335	5
	Douar Souani Lmous	250	6,7
Total		**988**	**17**

Tableau 7: Type d'habitat dans les quartiers marginaux de la ville d'Azemmour
Source : Alomrane 2008, cité par BAHANI Ahmed, 2011 p.71

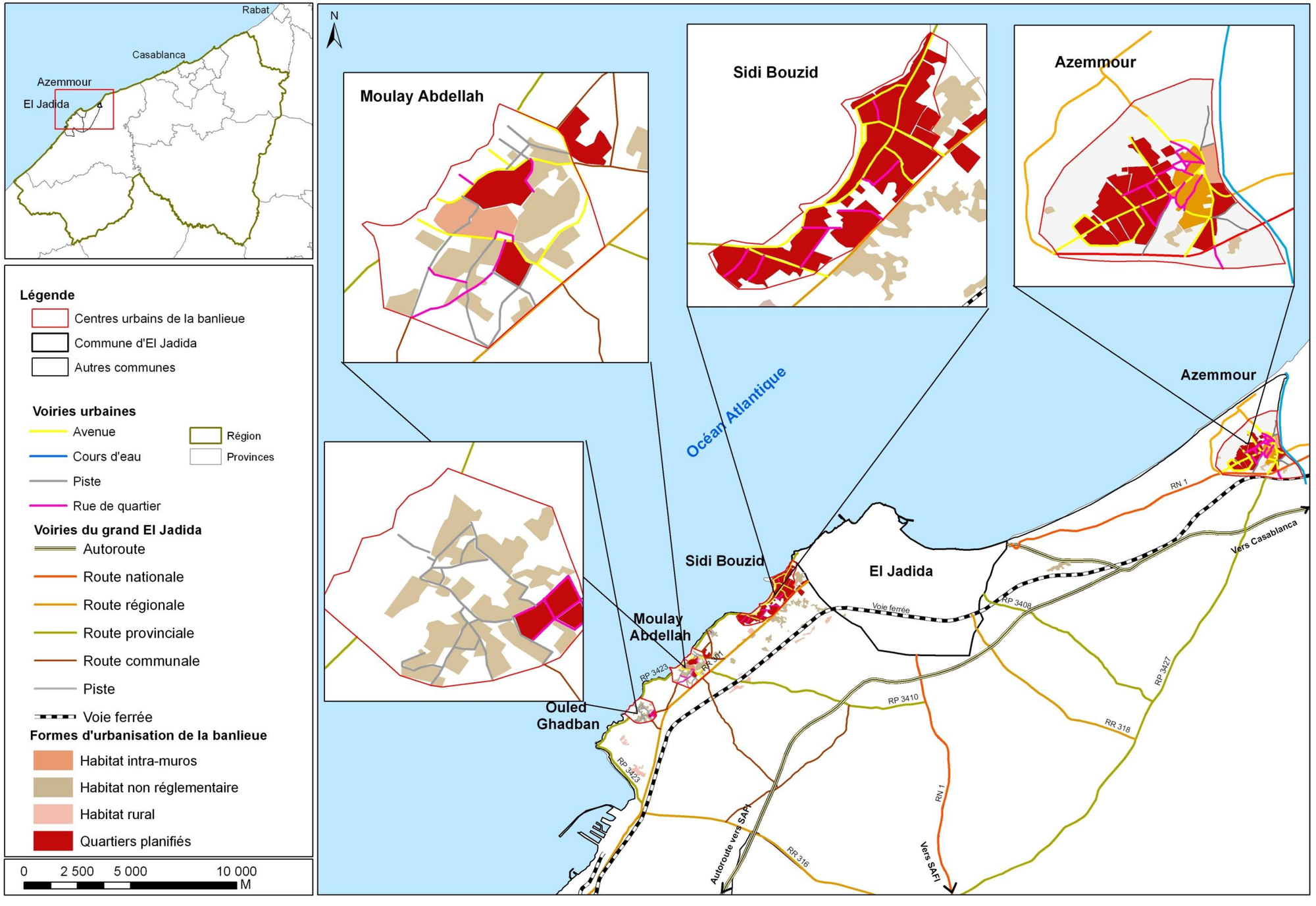
Les quartiers non réglementaires comptent Derb Nakhla, Rqia Jilalya et la grande partie du quartier Lhafra. C'est un habitat très ancien à proximité de la ville, qui constitue un tissu transitoire vers la petite banlieue rurale d'Azemmour. Ce tissu a connu une extension horizontale et verticale avec l'afflux de l'exode rural.

Quant à l'habitat spontané, il concerne les douars récemment intégrés au périmètre urbain en 2009 qui sont douar Draaou et Souani Lmouss, caractérisés par un mode de vie encore rural et par la pratique de l'agriculture et de l'élevage (باهني أحمد، 2011).

3.2. La banlieue sud : une urbanisation récente et intensive

Suite à la grande dynamique déclenchée depuis la fin de la décennie 1970 par le port Jorf Lasfar, les mutations ont touché plus profondément la banlieue notamment sud. Un mouvement intensif de diffusion de l'urbanisation[35] des centres urbains (Moulay Abdellah, la station balnéaire de Sidi Bouzid et Ouled Ghadbane) et de périurbanisation de l'espace rural. Ceci à travers la rénovation de l'habitat rural, souvent par la construction en dur, l'extension et les nouvelles constructions ainsi que l'apparition de l'habitat de luxe (هلال عبد المجيد، 2010).

[35] « Dans un ancien texte CERDA (1867), fondateur de l'urbanisme récent, montrait que l'émergence des faubourgs ou des banlieues qu'il nomme suburbies s'explique par quatre facteurs principaux. Le premier est le rôle majeur des routes permettant l'extension urbaines le long des infrastructures. Ensuite, l'industrie qui a favorisé le développement de nouvelles activités en périphérie, suscitant l'expansion de nouvelles localisations résidentielles. La compacité du centre a également joué un rôle non négligeable (parfois la seule possibilité de croissance semble alors être l'expansion surfacique) et enfin les raisons fiscales de l'administration.» (Cité par Cyril ENAULT, 2000 p.150).



Source : SDAU du Grand El Jadida 2009, complétée par l'image satellite de 2012 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 6: Formes d'urbanisation de la banlieue périurbaine au sud d'Azemmour

3.2.1. La Kasbah de Tit, noyau d'urbanisation à Moulay Abdellah

Bien que la kasbah de Tit ait subi une dégradation massive due à sa ruralisation, et puisqu'elle garde encore quelques anciennes vestiges tels que les remparts, ainsi que son antériorité par rapport aux formes urbaines plus récentes, on peut la considérer un tissu ancien.

L'urbanisation du centre de Moulay Abdellah, autour du Marabout et du souk, a pris un caractère rural au début, avant que l'urbanisation ne se diffuse sur les axes et pistes conduisant à la Zaouia. L'urbanisation intra-muros s'articule autour de trois principaux douars: Dâaijet, Zaoui et Lhafdane. Ils ont fait l'objet de l'aménagement, la restauration et la surélévation (deux à trois étages) par des moyens de construction et des styles modernes. Cette dynamique a conduit à l'éradication du tissu ancien et la mise en place de nouvelles constructions de style moderne.

Photo 8: Tit noyau d'urbanisation de Moulay Abdellah (douar Lhafdane)

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Parallèlement à la déclaration de Moulay Abdellah centre délimité, les équipements publics et les logements des fonctionnaires commencent à s'installer, en plus des lotissements résidentiels, ce qui lui a donné son paysage urbain actuel, marqué par l'importance des quartiers non réglementaires (بنار حليمة، 2011).

3.2.2. Les quartiers planifiés et l'habitat non réglementaire de la banlieue périurbaine

Un important étalement urbain caractérise les centres urbains Moulay Abdellah[36] et Ouled Ghadbane[37], initié par des lotissements publics et privés en premier lieu pour reloger la population délocalisée du site du complexe Jorf Lasfar (lotissement Almassira).

Par la suite les lotissements se sont multipliés, 33 lotissements ont été réalisés entre 1991 et 2001 dans la commune de Moulay Abdellah[38] sur 50,75 ha, dont 8 lotissements au centre Moulay Abdellah sur 35,89 ha (Agence Urbaine Safi-El Jadida, 2002, cité par HILAL.A, 2010 p.118). Ces quartiers sont destinés, entre autres, à loger la main d'œuvre du complexe portuaire et industriel Jorf Lasfar (2007 ،هدى خنجر).

L'urbanisation du centre Moulay Abdellah s'oriente vers l'est, le nord-est et le sud, composé de trois noyaux d'urbanisation quasiment hétérogènes et discontinus (2011 بنار ،حليمة):

- Le premier représenté par Douar Lmrakchiyenne ; une ancienne agglomération de population, passée de 162 habitants en 1971 à 840 en 1994, durant les deux dernières décennies, il a attiré une main d'œuvre du Jorf Lasfer, bien que la majorité de sa population exerce des activités primaires (agriculture, pêche et collecte des algues) ;
- Le deuxième concerne les lotissements publics Massira 1 et 2 construits dans les années 80 du 20ème siècle au sud-est du centre pour reloger la population délocalisée du site du complexe portuaire ;
- Le troisième noyau composé de plusieurs lotissements résidentiels au nord est du centre : Lotissement Salama, Tit, Al Ahrame…, c'est un habitat économique totalement différent des autres types précédents.

Quant au centre d'Ouled Ghadbane, il renvoie souvent au lotissement Ouled Ghadbane, projet construit pour reloger les ménages recasés lors de la construction du complexe Jorf Lasfar sur 100 ha au profit de 300 ménages. Ceci a provoqué le changement du mode de vie de cette population, qui n'a pas pu intégrer le complexe à cause du manque de qualification. De ce fait la population se trouve devant l'obligation de chercher des alternatives, souvent saisonnières, à la perte de leurs terres (pêche traditionnelle, collecte

[36] La superficie du centre de Moulay Abdellah est de 374 ha.
[37] La superficie du centre d'Ouled Ghadbane est de 151 ha.
[38] Les opérations Al Ahrame, Océan, Massira 1 et 2

des algues, élevage). Le centre fait preuve de la diffusion de l'habitat non réglementaire, conjuguée à la faiblesse des équipements de base. Il est donc fortement dépendant du centre Moulay Abdellah et de la ville d'El Jadida distante de 15 km (بنار حليمة،2011).

Par ailleurs, Sidi Bouzid se distingue par son type de logement de résidences touristiques[39], ce qui le différencié des autres centres urbains de la banlieue. Dans son parc logement longeant la route provinciale 3423, les villas occupent 81,15%. L'habitat à sidi Bouzid est souvent secondaire, utilisée notamment en été par les familles aisées. Certes, la dynamique qu'a connu El Jadida et sa proximité semble influencer sa fonction pour devenir un lieu de résidence presque permanant. L'habitat non réglementaire, contrairement aux deux centres précédents, se trouve sur la marge du centre de Sidi Bouzid (بنار حليمة،2011).

Photo 9: Morphologie des quartiers planifiés de Sidi Bouzid

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Les atouts naturels et les équipements dont dispose ce centre (vocation touristique), provoquent une forte spéculation foncière. Globalement le prix du m² dans la commune de Moulay Abdellah est estimé pendant la décennie 1970 à 60 dhs, il est évalué en 2010 à 3000 dhs. Cette hausse des prix est à l'origine de l'apparition de nouveau mode de logement : lotissement, habitat collectif, voire habitat non réglementaire (بنار حليمة، 2011). De ce fait, le secteur touristique a aussi contribué à cette dynamique au début par la

[39] Aménagée au début sur une superficie de 33 ha, dont 26 ha réservés aux villas et bungalows et 7 ha aux centres d'estivage des établissements : ONE, ONEP, ONDA, ORMVAD, BMCE et RATC (هلال عبد المجيد، 2010 p.116).

création du centre Sidi Bouzid et ensuite par la diffusion de l'urbanisation sous forme de résidences secondaires et touristiques hors centre (هلال عبد المجيد، 2010).

Ainsi, l'extension urbaine des centres de la banlieue a été aléatoire, obéissant à des logiques de localisation, développée ordinairement sur des espaces non prévus pour l'urbanisation. C'est le résultat de la croissance démographique, de la pénurie de la réserve foncière et de la spéculation conjuguée à l'insuffisance de la planification urbaine (هدى خنجر، 2007).

3.3. De l'habitat rural à la diffusion de l'urbanisation en banlieue rurale

C'est au niveau des espaces périphériques[40] que s'expriment les effets de la croissance des villes en général. Devant la forte croissance démographique notamment de la commune Moulay Abdellah, de manifestes transformations urbanistiques ont touché les douars de la banlieue. La tendance est vers un changement radical de la morphologie et du paysage agraire et rural, ceci est manifesté par un étalement urbain et par une production de logements non réglementaires comme étant une caractéristique typique de ces douars (هلال 2010 ،عبد المجيد) et (2011 ،بنار حليمة).

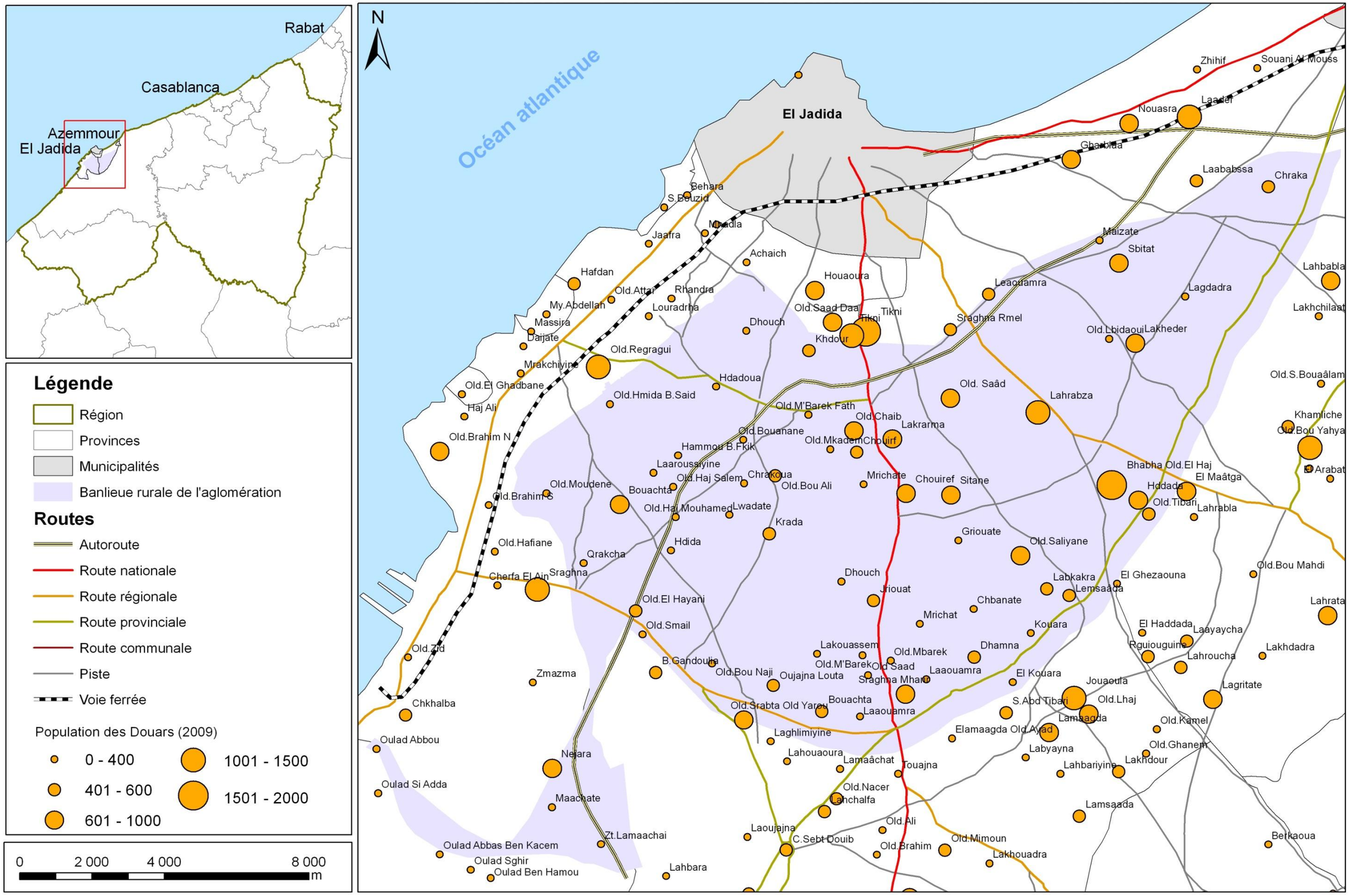
Photo 10: Diffusion de l'urbanisation dans le douar Tikni (Commune Haouzia)

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

[40] « Deux types d'évolution des périphéries des villes du monde arabe sont à distinguer : le premier concerne la péninsule arabe et rappel le phénomène suburbain anglo-saxon, associé à un fort taux de motorisation. L'autre est plus répandu, juxtapose dans le désordre des emprises et des équipements de toute nature avec en toile de fond l'omniprésence de diverses manifestations de l'habitat spontané. » (CHALINE.C, 1996 p.93).

Les douars de la banlieue constituent des sites dortoirs et, en même temps, zone de transition entre le rural et l'urbain surtout avec la tendance vers l'usage des matériaux de construction solides. Ce qui c'est traduit par l'émergence des poches de pauvreté et d'habitat insalubre. La majorité des grands douars de plus de 1000 habitants se concentrent[41] à proximité du périmètre urbain de la ville d'El Jadida et sur les axes routiers, notamment la route nationale n°1 et la route régionale n° 316 (voir la carte n° 7). La densité de l'habitat dans ces douars est plus élevée, parallèlement à l'étroitesse des rues et au manque des équipements (2007 ،هدى خنجر).

[41] En général, la concentration de la population est liée à plusieurs facteurs : disponibilité des services administratifs et sociaux, proximité du réseau routier reliant El Jadida à la zone industrielle (Jorf Lasfer). En effet, 14 douars ayant une population entre 500 et 1000 habitants se concentrent près de la route nationale n°1 et la route Régionale n°316.



Source : DTP des communes Haouzia et Moulay Abdellah, 2010 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 7: Répartition des douars au sein de la banlieue rurale du Grand El Jadida

La croissance démographique élevée de la banlieue s'explique en premier lieu par l'immigration de la population des autres communes rurales de la province, profitant de la proximité d'El Jadida et du prix du foncier moins cher par rapport à celui des périmètres urbains. La banlieue attire aussi des citadins qui retournent pour y vivre à partir des villes de Rabat, Casablanca, El Jadida et Azemmour, ce qui explique l'apparition de l'habitat secondaire.

De ce fait, plusieurs problématiques vont surgir à titre d'exemple: les mouvements pendulaires vers la ville-centre (El Jadida), notamment de la population active, pour travailler en tant qu'ouvriers ou cadres moyens dans les domaines du bâtiment, de l'industrie, ou du commerce. A l'inverse, un autre flux quotidien s'oriente vers la périphérie, particulièrement, les unités industrielles, touristiques ou des résidences secondaires.

En guise de synthèse, la banlieue d'El Jadida (urbaine, périurbaine et rurale) compte une diversité de formes d'urbanisation, des médinas aux douars. Ce qui témoigne d'une forte diffusion de l'urbanisation suivant l'histoire et la dynamique des acteurs notamment publics.

Sous une forme semi-concentrique la banlieue s'est développée autour de la ville d'El Jadida. C'est une banlieue plurielle et hétérogène, Azemmour, en fait partie, elle est moins attractive suite à son déclin depuis plus d'un siècle à cause de son étouffement par la ville d'El Jadida. Cependant, les centres urbains de la banlieue périurbaine sont en plein essor avec une urbanisation souvent anarchique, non réglementaire et en discordance avec les documents de planification urbaine (plans d'aménagement et SDAU).

Conclusion :

L'agglomération du Grand El Jadida consolide sa croissance et son attractivité notamment sur son bassin de rayonnement (province d'El Jadida et de Sidi Bennour). La croissance naturelle et l'exode rural ainsi que la migration interurbaine ont été derrière sa croissance démographique, expliquée notamment par la disponibilité d'emplois suite aux grands projets structurants mis en place depuis le début de la décennie 1980. La tendance actuelle est vers une banlieue très dynamique, dont le taux de croissance est supérieur à celui de la ville-centre et de l'arrière-pays.

Le Grand El Jadida s'organise en une ville-centre (El Jadida) et une banlieue hétérogène. Cette dernière se compose du point de vue spatial d'une banlieue périurbaine longeant le littoral et d'une banlieue rurale à l'intérieur, et du point de vue démographique, d'une partie très dynamique au sud (communes Moulay Abdellah et ses centres urbains) et une autre plutôt entre le retrait et la faible croissance. La croissance démographique rapide notamment de la ville-centre et particulièrement de la banlieue a contribué à la reproduction d'une diversité de formes d'urbanisation sans cohérence et dont le caractère informel est plus marquant, surtout au niveau des centres urbains de la banlieue et même pour les douars ruraux, qui connaissent la diffusion de l'urbanisation sous deux formes : logements dortoirs avec pratique intensive de la mobilité pendulaire, et logements secondaires exploités d'une manière saisonnière par les familles aisées pour des fins de tourisme et de loisirs.

Le caractère de sous-intégration spatiale des tissus urbains anciens et informels caractérise la structuration de l'agglomération qui se traduit par la difficulté de circulation et la desserte par les transports collectifs. Ceci en même temps que l'attractivité et la croissance urbaine demande davantage de la mobilité notamment pendulaire au sein de ce territoire fonctionnel.

Chapitre 3 :
L'agglomération du Grand El Jadida, territoire à fonctions complémentaires

Introduction :

L'agglomération suppose l'existence d'une complémentarité de ses fonctions, autrement dit, entre les différents rôles joués par les lieux qui la constituent. D'après Pierre George (1990, p.205 et 206), la fonction urbaine est définie par « l'application des activités urbaines à un cadre spatial correspondant à l'aire d'influence de la ville». Les études d'urbanisme et les recherches faites sur le Grand El Jadida, particulièrement de MORSI Abdelaziz (1996) et HILAL Abdelmajid (2010) trouvent que les fonctions de cette agglomération s'organisent d'une manière concentrique. La ville d'El Jadida se distingue par des fonctions administratives, de contrôle et de coordination ainsi que d'offre sociale. Ensuite, la banlieue périurbaine, structurée par les centres urbains (Azemmour, Sidi Bouzid, Moulay Abdellah et Jorf Lasfar) disposent de fonctions spécialisées liées aux secteurs touristiques et industriels. Enfin, se distingue la fonction de la banlieue parfaitement rurale, animée par les flux d'immigration engendrant des effets d'étalement urbains des douars et de l'apparition, entre autres, de la fonction résidentielle et dortoir.

L'objectif de ce chapitre n'est pas de dresser une analyse détaillée des activités, l'essentiel est d'en relever celles qui déterminent l'affectation fonctionnelle des lieux, qui influencent et encouragent la mobilité de la population. Le présent chapitre compte trois sections, la première faisant ressortir les résultats des recherches antérieures, la seconde se focalise sur l'analyse des différentes fonctions qui caractérisent la ville d'El Jadida et la troisième porte sur les fonctions de sa banlieue.

1. La spécialisation et la complémentarité fonctionnelle de l'agglomération

Les activités exercées par le biais de la vocation, des équipements et des infrastructures, assurent à chaque lieu une ou plusieurs fonctions. Ces dernières permettent à l'agglomération un fonctionnement basé sur la complémentarité comme une dimension fondamentale, surtout avec l'éparpillement des lieux d'habitat et d'emploi et l'évolution de la localisation des activités économiques. D'une manière brève, la présente section est une introduction à l'analyse des fonctions du Grand El Jadida.

1.1. Des activités aux fonctions urbaines

Les transformations liées aux progrès technologiques des transports, l'amélioration des infrastructures et l'étalement urbain, sont à l'origine de la réorganisation des fonctions urbaines. Sur différents pôles en périphéries des agglomérations, la tendance est vers le regroupement des activités loin des zones d'habitat. A l'égard des enjeux de localisation, David CAUBEL (2007, p.9) distingue quatre catégories d'activités. « Les activités de production de matières premières, dépendantes des bassins de production agricoles, miniers et maritimes. Les activités industrielles de transformation et de services destinées aux entreprises, concentrées pour maximiser leur capacité d'échanges et pour bénéficier des économies d'agglomération[42]. Les activités de services à la personne et des petits commerces qui occupent historiquement les centres des quartiers, mais suivent aussi la population vers les nouvelles urbanisations et participent à l'apparition de nouvelles polarités dans les bourgs périphériques et enfin les complexes commerciaux de périphérie. »

Le fonctionnement systémique des agglomérations exige l'adoption d'une démarche qui permette de mettre en valeur cet aspect comme celle proposée par BEAUJEU-GARNIER.J (1980) en trois groupes de fonctions, à savoir, fonctions d'enrichissement, fonctions de responsabilité et fonctions de transmission. En outre, cette répartition parait adéquate à la ville marocaine qui assume des fonctions diverses identifiées par CHOUIKI Mustapha (2011) dans l'introduction de son ouvrage « *la ville marocaine, essaie de lecture synthétique* », à savoir, la fonction politico-économique et la fonction sociale.

[42] Le facteur foncier est d'une grande importance pour les sites de production nécessitant de l'espace ou générant des nuisances ou des flux de poids lourds (CAUBEL David, 2007).

Les fonctions d'enrichissement engendrent essentiellement des flux monétaires, accompagnés de flux de marchandises ou de personnes qui se manifestent par la création de la plus-value telle que l'industrie, le commerce, le tourisme et les services financiers. La fonction industrielle draine davantage la main d'œuvre et c'est le cas échéant pour El Jadida suivi d'une redistribution de salaires et une amélioration du pouvoir d'achat. Cette dernière engendre systématiquement la fonction commerciale, à travers le circuit d'industrialisation (approvisionnement,….), mais aussi par la masse salariale et la masse des consommateurs. La fonction touristique à travers la transformation des éléments de l'attraction touristique (paysages, climat, monuments, sports…) et l'exploitation des produits touristiques créée de l'emploi et attire de la clientèle et de l'argent. Par la fonction financière, la ville peut être le lieu d'installation des établissements bancaires et des organismes financiers dans lequel s'amasse la richesse régionale ou duquel partent les investissements, elle a donc pour objet de centraliser et multiplier les ressources. A toutes ces fonctions purement économiques qui sont inter-reliées par force et ne peuvent pas être dissociées, s'ajoute la fonction résidentielle permanente et/ou temporaire.

Pour ce qui est des fonctions de responsabilité qui s'exercent parallèlement aux fonctions d'enrichissement, concernent l'administration au sens large, les services de l'enseignement et de la santé. Ces derniers dépassent souvent les besoins locaux pour s'étendre à un territoire plus vaste, synonyme de l'extension du pouvoir de la ville. Bien que ces fonctions créent des emplois et s'accompagnent de manifestations génératrices de richesses, elles s'accompagnent surtout d'une rigidité dans leur répartition. En effet, un supermarché peut se construire où il veut, au contraire, une université ou un grand hôpital dépend généralement d'un système concentré d'implantations spatiales.

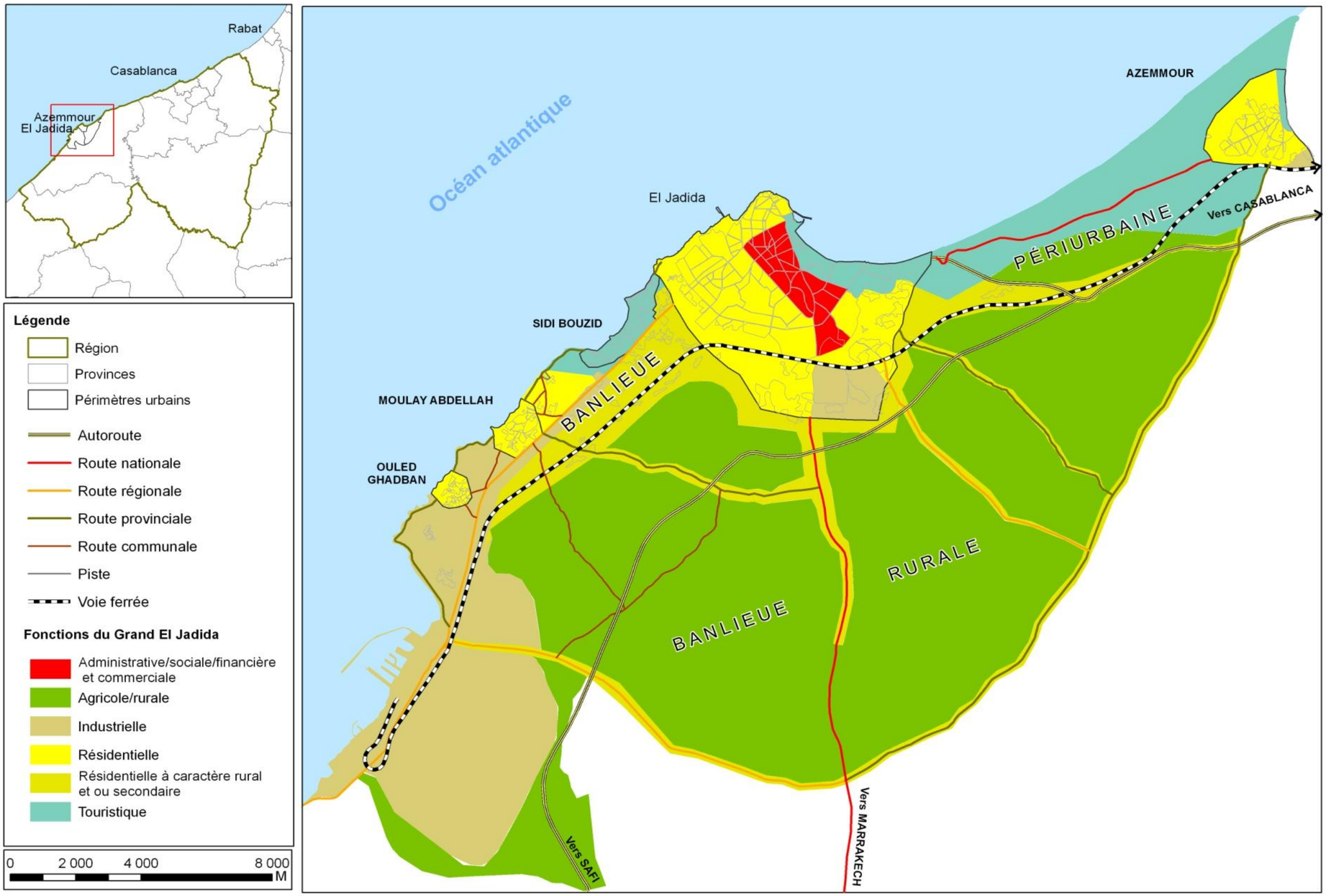
En troisième lieu, des fonctions de création et de transmission, malgré leurs liens avec les deux fonctions précédentes, elles restent assez différentes, et concernent la diffusion de la civilisation, du mode de vie et des acquis urbains… La ville ainsi exerce par l'intermédiaire de ses compétences un pouvoir de formation, information et transformation. Pour ce faire, la ville doit disposer de moyens de transport et de communication assurant des conditions d'accessibilité. En gros, l'efficacité des deux fonctions précédentes dépend largement de la qualité de cette fonction.

1.2. Les fonctions, élément capital de la complémentarité territoriale de l'agglomération du Grand El Jadida

Dans le but de maitriser sa croissance, depuis 1980 les responsables planifient l'agglomération du Grand El Jadida étalée entre Azemmour au nord et Jorf Lasfar au sud à travers l'instauration d'une complémentarité fonctionnelle entre ses différents lieux. Il est vrai que cette dynamique étaient faibles au début (مرسي عبد العزيز،1996) et, les fonctions de la banlieue excepté Jorf Lasfar n'étaient pas bien distinguées par rapport à la domination d'El Jadida, principale ville de l'agglomération et en même temps chef-lieu de la province. Aujourd'hui, les fonctions de cette agglomération sont aussi spécialisées et diversifiées que complémentaires comme la montre la carte n° 8, ce qui fait du Grand El Jadida, un bassin de mobilité pendulaire (EL ADIB.M, 2015).

Sur la base des documents d'urbanisme, de planification (SDAU, DTP,…) et des travaux de recherche portant sur cette agglomération, on peut déduire les principales fonctions de chaque lieu. La carte n° 8 représente l'ensemble de ses fonctions, leur agencement par rapport à la ville d'El Jadida, la couronne périurbaine et la banlieue rurale et par rapport aux principaux axes d'accessibilité et de communication.

En résumé, suite à l'évolution du phénomène urbain et au passage de la ville à l'agglomération, la répartition des activités, qui sont la base des fonctions, a vécu de profondes mutations ayant comme résultat : l'éparpillement des lieux de résidence et ceux d'emploi, et le desserrement des villes dans les périphéries. Les deux sections suivantes feront l'objet d'une analyse détaillée de ces fonctions par rapport à l'organisation de l'agglomération.



Source : SDAU du Grand El Jadida 2009, DTP des communes : Houzia et Moulay Abdellah 2010 et image satellite de 2012 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 8: L'affectation fonctionnelle des espaces du Grand El Jadida

2. Les fonctions de ville d'El Jadida

La présente section porte sur l'analyse des fonctions de la ville d'El Jadida. Cette dernière semble fonctionner pour les lieux de son agglomération comme une métropole (WULFHORST Gebhard et al, 2007 p.2), notamment pour les fonctions de responsabilité et de transmission. Ainsi, El Jadida dispose des principaux éléments de la centralité urbaine[43] en fonction des vocations et des affectations de son espace (voir la carte n° 9 ci-dessous).

2.1. Une centralisation des fonctions de responsabilité

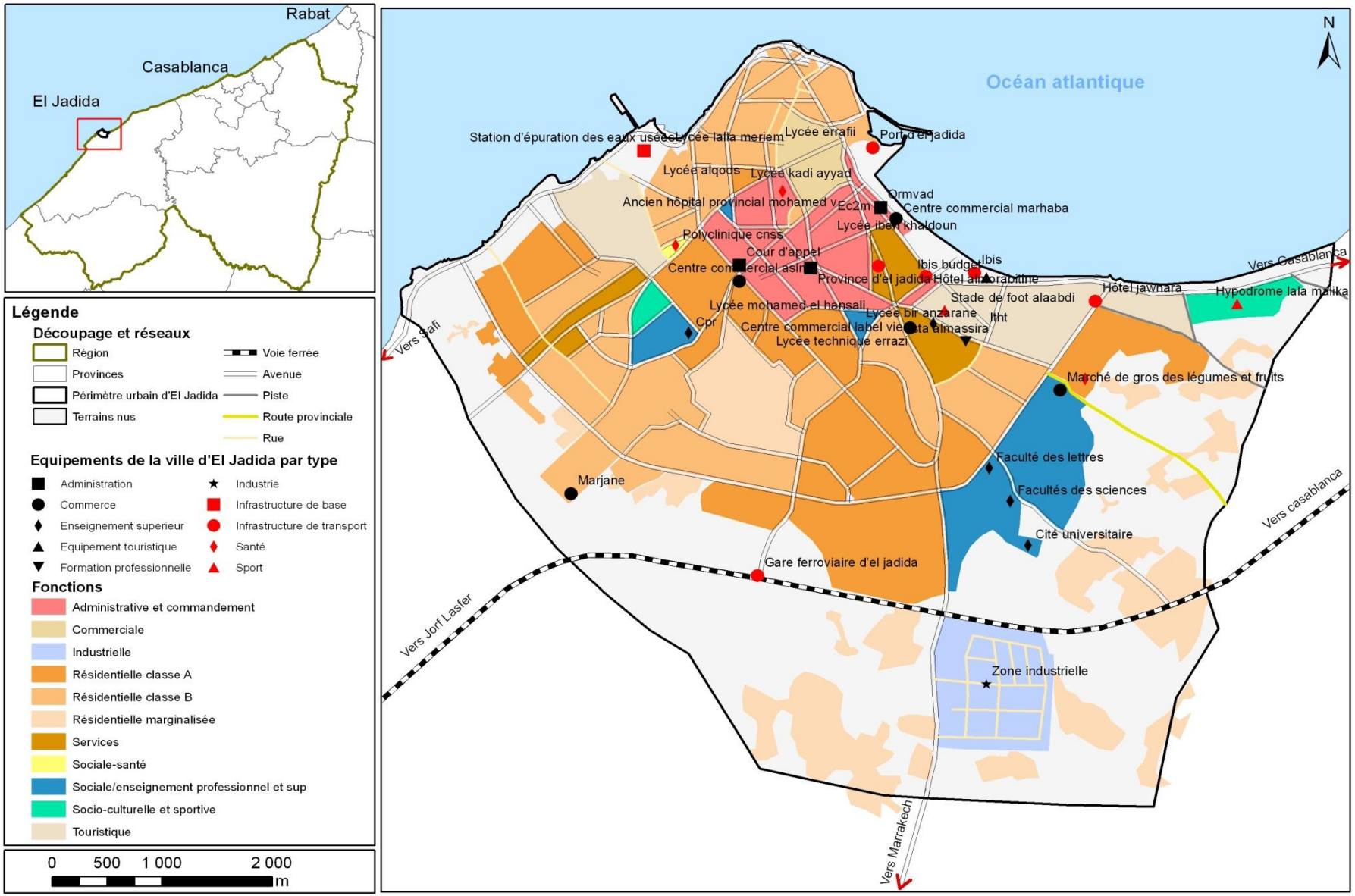
En tant que chef-lieu de la province créée en 1967, El Jadida assure une fonction administrative par le biais de plusieurs administrations publiques, dont celle au rayonnement provincial telle que la Délégation de l'Education Nationale, extra provincial comme la Direction Provinciale de l'Equipement (province d'El Jadida et Sidi Bennour), voire régional à savoir : l'Office Régional de Mise en Valeur Agricole des Doukkala ORMVAD. Ainsi, les emplois administratifs dans cette ville sont importants comparativement aux autres secteurs d'emploi et par rapport aux centres urbains de la banlieue (SDAU, 2009 et 2010 ،هلال عبد المجيد).

Bien que l'implantation des équipements de l'enseignement fondamental et secondaire concerne aussi bien la ville d'El Jadida que la banlieue, les équipements de l'enseignement supérieur[44]et de la formation professionnelle[45] se localisent majoritairement à El Jadida (carte n° 9), excepté quelques centres de formation professionnelle (centre de qualification professionnelle) à Azemmour et Haouzia.

[43] « La centralité urbaine est une notion multiforme, qui se manifeste à la fois par des spécialisations dans l'usage de l'espace, et par l'existence de flux de fréquentation ayant chacun leur spécificité temporelle et contribuant à l'animation générale de la ville (Ville transactionnelle au sens de J.Gottmann) » (CHALINE Claude, 1996 p.131).

[44] Les établissements de l'enseignement supérieur à El Jadida, sont : la faculté des lettres et des sciences humaines, la faculté des sciences, l'ENSA, l'ENCG et la faculté pluridisciplinaire récemment mise en service 2013-2014, située à la sortie vers Casablanca sur le territoire de la commune Haouzia.

[45] L'école hôtelière, le lycée technique, l'institut de technologie appliquée, le centre de qualification professionnelle, centre régional des métiers de l'éducation et de la formation…etc.



Source : (مرسـي عبـد العـزيز، 1996), et SDAU du Grand El Jadida 2009, complétée par l'image satellite de 2012 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 9: Répartition spatiale des fonctions de la ville d'El Jadida

De même, la couverture médicale et paramédicale montre que la ville d'El Jadida dispose, à l'exception des médecins généralistes, de la quasi-totalité des médecins spécialistes aussi bien du secteur public que privé, des chirurgiens-dentistes, des laboratoires d'analyse, des cabinets radiologiques, des cliniques et presque 80% des pharmacies. Ce constat est le même pour les autres équipements sportifs et culturels qui sont en majorité localisés à El Jadida sauf quelques équipements à Azemmour ou à Haouzia (terrain de golf).

2.2. Les fonctions d'enrichissement de la ville d'El Jadida

Parallèlement aux fonctions de responsabilité qui sont d'ordre supérieur, El Jadida assure d'autres fonctions en relation avec ses activités économiques. Elle connait une progression rapide des secteurs d'activités de bureaux privés: banques, commerces…etc. Ces derniers, suite à la fréquentation intensive se concentrent par domaine d'activité à titre d'exemple: médecins à côté de l'hôpital, avocats à proximité des tribunaux, architectes…etc. De plus, un tertiaire d'accompagnement lié aux services et au tourisme longeant en bande la plage à partir de la Cité portugaise vers l'entrée de l'autoroute de Casablanca. Malgré sa faible capacité d'hébergement par rapport aux principales destinations touristiques du pays, El Jadida est plutôt spécialisée dans le tourisme national, saisonnier, centré sur le balnéaire et à caractère familial (une ou plusieurs familles se partagent les frais de l'estivage). La majorité des visiteurs de la ville, soit 87% préfèrent les maisons et les appartements meublés selon l'enquête de satisfaction réalisée par la Province d'El Jadida[46] en 2007.

Au niveau de l'activité commerciale, El Jadida constitue la première place commerciale de toute l'agglomération. Ainsi, elle dispose en matière de commerce de gros d'un marché de fruits et légumes et d'une halle aux poissons au port d'El Jadida. Ce segment (commerce de gros) compte au total plus de 49 grossistes (SDAU, 2009). De leur part les grandes surfaces sont en grande extension, en plus des supermarchés : « Carrefour market Label Vie» et « Assima », le premier hypermarché « Marjane » a ouvert ses portes en décembre 2013. Quant aux commerces de détail et de proximité, ils sont inégalement répartis dans les quartiers avec une concentration au centre-ville et à la médina. Ils sont évalués à plus de 5000 commerces notamment de l'alimentation et de l'habillement soit un commerce pour près de 26 habitants, en plus des marchés de quartier à Dreb Ghalef, centre-ville, médina et Sâada (SDAU, 2009). En général le secteur du commerce mobilise près de 1/4 de la

[46] ورد لدى عد المجيد هلال (2010) ص: 157.

population selon l'enquête du SDAU, certes il reste traditionnel et concentré sur les produits de première nécessité.

Bien que la fonction industrielle soit réduite vis-à-vis de la spécialisation de la banlieue (Jorf Lasfar), son tissu est diversifié, entre le textile, le cuire, l'agroalimentaire, l'électrique et autres. Elle participe à la diversification du panier des fonctions de la ville et à l'employabilité de plus de 6596 employés en 2006 (Délégation provinciale du commerce et de l'industrie d'El Jadida[47]). En plus de la seule zone industrielle[48] qui s'étend sur une superficie de 117 ha, aménagée entre 1986 et 1991 en 4 tranches, quelques unités sont éparpillées à la sortie de la ville vers Marrakech (usine du lait : centrale laitière) et vers Safi (usine de médicaments : Pfizer).

2.3. Des fonctions de transmission encore peu développées

Suite aux mutations survenues depuis le début de la dynamique de l'agglomération, les influences et interactions réciproques entre la ville d'El Jadida et sa banlieue sont importantes (هلال عبد المجيد، 2010). Dans ce contexte, le mode de vie urbain s'infiltre et contribue aux changements de comportements de la population de la banlieue sur tous les niveaux (démographique, consommation, habitat,…). Or ce qui nous intéresse quant à ce bloc de fonctions, sont les possibilités de mobilité et de déplacement pour la population de toute l'agglomération, sujet de ce travail de recherche. En plus des fonctions de responsabilité et d'enrichissement, El Jadida dispose des éléments de base pour les fonctions de transmission comme la gare ferroviaire et routière, qui maintient voire renforce son poids en tant que ville-centre dans le fonctionnement général de l'agglomération. Certes, en termes d'organisation des systèmes de transport et même des infrastructures inhérentes à la mobilité, cette fonction est peu développée compte tenu de la dynamique de l'agglomération et aussi par rapport aux exigences des autres fonctions.

En somme, l'examen des fonctions de la ville d'El Jadida permet de constater sa forte centralisation des fonctions de responsabilité à côté des fonctions d'enrichissement, concernant le secteur des services, du commerce, du tourisme et de l'industrie. Cependant, les foncions de transmission, qui sont des fonctions d'accompagnement et de facilitation

[47] ورد لدى عبد المجيد هلال، 2010 (ص: 147).

[48] Les orientations de l'actuelle SDAU prévoient une extension de la zone industrielle, dont les travaux d'études ont été lancés il y a plus de 3 ans.

pour les fonctions précédentes, restent encore moins développées à titre d'exemple les systèmes de transport d'une manière générale, ce qui va à l'encontre de son rapport avec la banlieue dont les fonctions sont spécialisées.

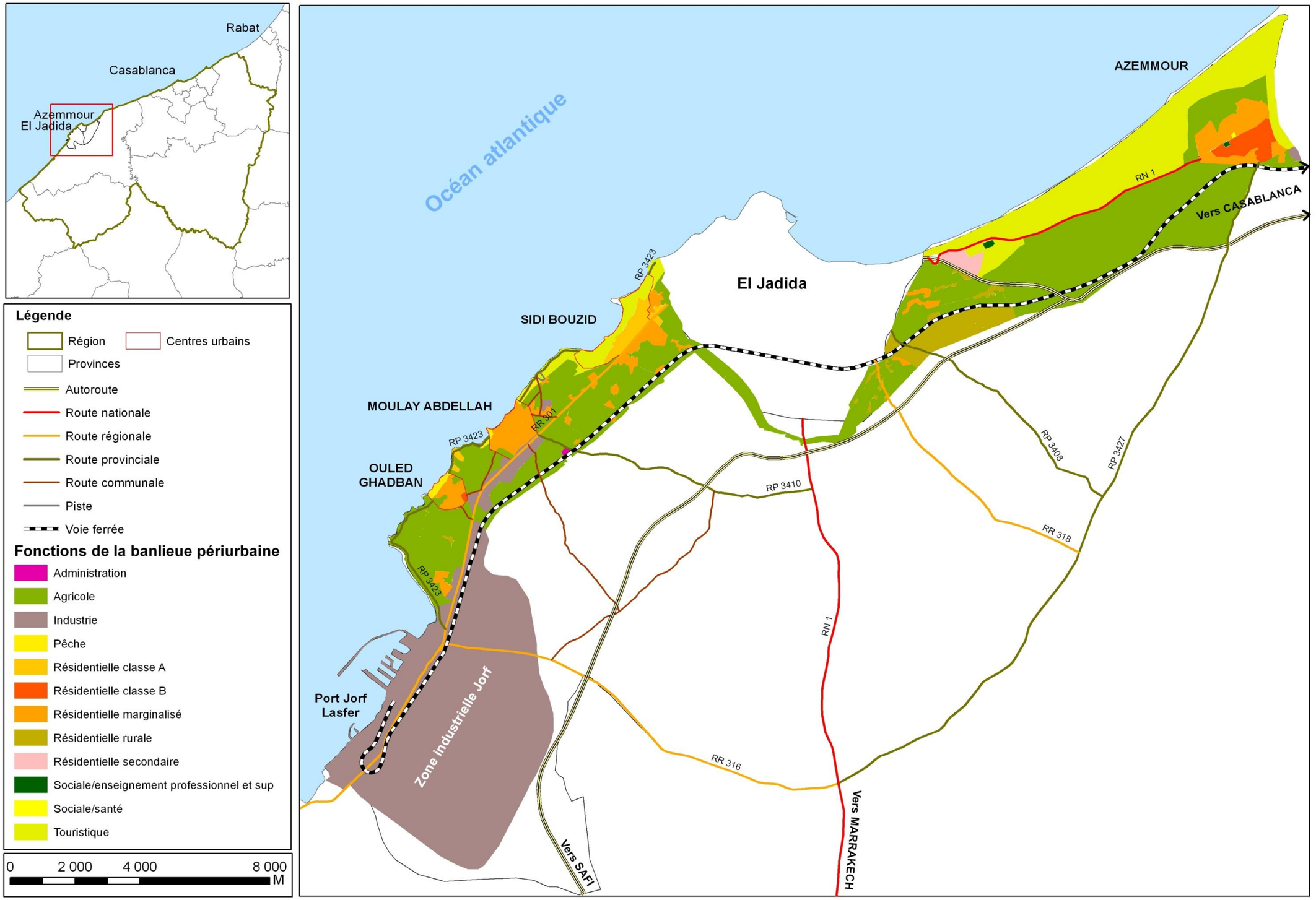
3. La spécialisation fonctionnelle des lieux de la banlieue

En général, la banlieue marocaine assure en plus de la fonction résidentielle pour toutes les couches sociales, des fonctions d'enrichissement : agricole à travers la production des légumes et des produits laitiers (المختار الأكحل و عبد فاتح العالي،2008), industrielle[49], et enfin une fonction de récréation par le biais des espaces verts et des équipements touristiques (أزهار محمد و آخرون،2008).

En toute complémentarité avec la ville d'El Jadida, la banlieue assure plusieurs fonctions, qui sont spécialisées. En effet, chaque lieu de la banlieue a une vocation dominante, à savoir : résidentielle notamment à Azemmour, Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane, industrielle à Jorf Lasfar, touristique à Sidi Bouzid et sur la bande littorale entre Azemmour et El Jadida et enfin agricole au-delà de la voie ferrée et de l'autoroute.

A travers une analyse spatiale selon la vocation de chaque lieu, la présente section est réservée à l'analyse des fonctions de la banlieue. Elle est subdivisée en cinq titres portant sur ses différents lieux: Azemmour, Jorf Lasfar, les centres de Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane, le centre de Sidi Bouzid et enfin les douars (partie rurale de la banlieue).

[49] Vu les nuisances et l'importante consommation de l'espace, les industries sont normalement localisées en périphérie, parfois c'est une localisation initiale et souvent un transfert à partir du centre-ville (CHALINE.C, 1996).



Source : SDAU du Grand El Jadida 2009 et DTP des communes : Houzia et Moulay Abdellah 2010, complétée par l'image satellite de 2012 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 10: Répartition spatiale des fonctions de la banlieue périurbaine

3.1. Azemmour, une ville dortoir

A l'instar des petites et moyennes villes, Azemmour est liée à sa médina qui se caractérise par la domination de la fonction résidentielle, accompagnée d'un manque flagrant d'infrastructures, d'équipements de base et de réseaux de transport. En effet, le résidentiel occupe plus de 63% de la superficie urbanisée de la ville[50] (Agence urbaine d'El Jadida[51], 2007). Vu qu'Azemmour n'a pas connu d'essor économique durant le dernier siècle, ses structures traditionnelles ont subi une nette dégradation, suite à la régression du secteur primaire et à la faiblesse du secteur secondaire, à cause des contraintes aussi bien naturelles que structurelles.

Le recul des emplois du secteur primaire est le résultat, entre autres, de la dégradation de l'agriculture à l'Oulja (augmentation de la salinité et abaissement de la nappe phréatique). Azemmour, qui était autrefois une ville dortoir pour les agriculteurs, est devenue en fait face à une vague de chômeurs qui va être réinvesti dans d'autres activités en particulier informelles. De plus, la dégradation du cadre écologique de l'Oued Oum Er Rbia a été derrière la disparition de l'Alose (الشابل), par la suite la majorité des pêcheurs sont passés à des activités saisonnières telles que la location des barques pour les visiteurs de la ville.

Quant à la régression des emplois dans le secteur secondaire, elle revient tout d'abord à la modestie de l'industrie dans cette ville, qui ne compte qu'une petite zone industrielle de l'ordre de 8 ha et de quelques 53 lots, partiellement valorisées (3 unités) en majorité dans l'agroalimentaire offrant 540 emplois (SDAU, 2009). A cela s'ajoute la faiblesse de l'investissement et la concurrence de la ville d'El Jadida et de Jorf Lasfar. De même les activités manufacturières et artisanales du tissage traditionnel, de la poterie sont en déclin avancé à cause de la concurrence des produits modernes surtout avec le cloisonnement de la ville et la faible capacité de commercialisation et du marketing territorial.

Cependant, le secteur tertiaire est fortement amplifié. Au niveau de l'activité commerciale, le commerce de gros est faiblement représenté avec seulement 9 grossistes au total, alors que le commerce de détail est estimé à 1400 commerces, certes il reste traditionnel et concentré sur les produits de première nécessité (SDAU, 2009). Ainsi, le secteur tertiaire est implicitement constitué du secteur informel, qui absorbe la crise des deux premiers

[50] « Le tissu urbain se caractérise par une forte homogénéité, dominé par l'habitat économique et traditionnel représentant plus de 50% du parc logement. » (SDAU, 2009).

[51] ورد لدى عبد المجيد هلال، 2010 (ص: 97)

secteurs. Les marchands ambulants se concentrent à proximité de la gare routière et sur l'axe de l'avenue Mohamed V et de la route de Moulay Bouchaib (2011 ،باهني أحمد).

La ville d'Azemmour s'oriente aujourd'hui vers le secteur touristique avec l'installation des étrangers qui restaurent les anciennes maisons longeant l'oued comme le montre la photo n° 11. Pourtant ce secteur est confronté à plusieurs problèmes, notamment en ce qui concerne la dégradation sociale et urbanistique de la médina, âme de ce secteur, les problèmes de la gestion communale et de la conservation de l'environnement et enfin la carence en équipements et infrastructures de base (2011 ،باهني أحمد).

Photo 11: Réaménagement de la médina d'Azemmour et restauration de ses maisons longeant oued Oum Er Rbia en maisons d'hôte

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Au-delà de ces fonctions qui sont d'ordre local et intimement liées à la principale fonction résidentielle, la population d'Azemmour recourt à la complémentarité fonctionnelle de l'agglomération pour satisfaire ses autres besoins. Il est donc indispensable de rejoindre la ville d'El Jadida située à 17 km au sud pour bénéficier des services de la santé du secteur public et privé, de l'enseignement supérieur et de la formation professionnelle, ainsi que la majorité des services administratifs. De même, la majorité des offres d'emploi sont disponibles aussi bien au niveau des lieux de la banlieue, surtout Jorf Lasfar, Haouzia et Moulay Abdellah qu'à El Jadida.

3.2. Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane, deux centres urbains dominés par le caractère rural

Le caractère rural constitue l'élément commun des deux centres Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane, consolidé par la présence du souk hebdomadaire de dimanche et du moussem de Moulay Abdellah Amghar. Toutefois, la différence entre les deux centres se trouve au niveau de la taille et de la concentration des équipements et des administrations d'ordre local au niveau de Moulay Abdellah, ainsi que son urbanisation ancienne et intra-muros par rapport à Ouled Ghadbane[52]. Malgré la persistance de l'activité agricole dans les deux centres urbains, (SDAU, 2009), ils abritent une population qui travaille à El Jadida et Jorf Lasfar.

A côté de la fonction dortoir dominante dans les deux centres, d'autres fonctions d'ordre local (communal) sont assurées surtout par le centre de Moulay Abdellah. Des fonctions à la fois d'encadrement et d'enrichissement, entre autres liées à la mer : la pêche artisanale[53] au moyen de petites embarcations (voir la photo ci-dessous n° 12), destinée au marché local (DTP provincial, 2010) et l'exploitation des algues marines en tant qu'activité complémentaire du 1er juillet au 30 septembre de chaque année (هلال عبد المجيد، 2010 و حليمة بنار، 2011).

Photo 12: Village de pêche de Moulay Abdellah

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

[52] Crée au moment de la construction du complexe Jorf Lasfar pour recaser la population délocalisée (ص: 44, 2011 بنار حليمة،).

[53] Cette activité joue un rôle économique et social incontestable, elle permet d'assurer des milliers d'emplois par an (DTP provincial, 2010).

En plus du souk hebdomadaire dont le rayonnement atteint la ville d'El Jadida et permet aux paysans d'écouler leur production agricole, la fonction commerciale est dominée par les petits commerces surtout des produits alimentaires et agricoles et des services de première nécessité (cafés, fours…), implantés surtout au boulevard Mohammed V à côté des équipements publics au centre de Moulay Abdellah et à l'intérieur des lotissements à Ouled Ghadbane.

Le centre de Moulay Abdellah assure également une fonction de loisirs et de tourisme traditionnel (BERRIANE.M, 1989), certes d'une manière saisonnière, profitant de son patrimoine matériel (Cité de Tit) et immatériel notamment le grand moussem de Moulay Abdellah Amghar. Ce dernier participe fortement à dynamiser le secteur touristique durant la saison estivale et permet aussi à la ville d'El Jadida de recevoir des visiteurs, dont le nombre ne cesse pas de progresser en passant de 150.000 en 1994 à plus de 400.000 en 2010 (DTP de la commune Moulay Abdellah, 2010).

En somme, la fonction dortoir reste la principale fonction des deux centres Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane vis-à-vis de la ville d'El Jadida et du site industriel Jorf Lasfar.

3.3. Sidi Bouzid, d'une station balnéaire à un quartier dortoir d'El Jadida

Sidi Bouzid est une station balnéaire située à quelques mètres au sud d'El Jadida, qui dispose d'une plage sableuse non loin des grandes villes notamment Casablanca et Marrakech. Elle a été aménagée depuis la fin de la décennie 1960 sur 33 ha, dont 26 ha réservés aux Bungalows et villas (voir la photo n° 13) et 7 ha aux centres d'estivage de certains établissements : ONE, ONEP, ODEP, ORMVAD, BMCE et RATC. L'offre touristique dans cette station est destinée à une catégorie moyenne et aisée qui la fréquente spécialement en été (2011 ،بنار حليمة). En plus de sa fonction initiale comme station touristique d'été, Sidi Bouzid est devenu un quartier dortoir d'El Jadida. En effet, il a connu cette dernière décennie (2004/2014), l'installation d'une importante population pratiquant de la mobilité pendulaire (voir l'évolution démographique extraordinaire de Sidi Bouzid dans les pages 53 et 54).

Photo 13: Exemple de Bungalow de Sidi Bouzid

Cliché personnel, pris le 20/10/2013

Les équipements de Sidi Bouzid sont très limités, constitués d'un bureau de poste, un amphithéâtre et une annexe de la commune Moulay Abdellah. De plus, sa fonction commerciale est peu développée et ne permet même pas de satisfaire les besoins de la population locale, certes elle atteint un grand épanouissement en période estivale. Le secteur des métiers et des services est aussi faiblement représenté, il est destiné spécialement aux touristes : cafés et restaurants (بنار حليمة، 2011).

3.4. Jorf Lasfar est un site de forte polarisation

A partir de la date de mise en service du complexe portuaire[54] et de la zone industrielle Jorf Lasfar, la partie sud de la commune Moulay Abdellah assure une fonction d'enrichissement, basée sur une activité industrielle de grande envergure[55] (voir la carte n° 10).

Parallèlement à ce grand projet, une infrastructure d'accompagnement a été mise en place (routes et voie ferrée) en plus des équipements d'accueil à la ville d'El Jadida (مرسي عبد العزيز، 1996 و هلال عبد المجيد، 2010). Ce qui a par conséquent incité la diffusion de

[54] Le port Jorf Lasfar est ouvert à la navigation internationale en 1982 et mis en service comme port des phosphates en 1987 (مرسي عبد العزيز، 1996, ص: 54).

[55] Les complexes phosphoriques 3 et 4 lancés en 1982 et mises en service en 1986, ont engendré une transformation de la production industrielle au niveau provincial, dominée auparavant par les industries de textile et d'agroalimentaire. Actuellement, les industries chimiques occupent le premier rang et représentent 66% du total de la production (بنار حليمة، 2011, ص: 13).

l'urbanisation aussi bien à El Jadida qu'en banlieue, et a contribué au processus de mutations de toute l'agglomération.

Sans qu'il soit une ville, Jorf Lasfar est un site fortement polarisateur grâce à son port et sa zone industrielle qui dispose de plusieurs équipements et unités de production de taille. En effet, le port a permis la liaison du Grand El Jadida avec le bassin des phosphates notamment ses principales villes (Khouribga et Youssoufia), et a renforcé ses relations avec le chef-lieu de la région Casablanca et les autres villes du réseau urbain national par le biais de la voie ferrée (1996 ،مرسي عبد العزيز). Jorf Lasfar occupe la 3ème place au niveau national avec 14% du trafic, spécialisé dans l'exportation des produits des phosphates transformés. Quant à la zone industrielle, elle compte un parc industriel composé du complexe phosphorique (Maroc phosphore 3 et 4, usine de soufre, usine phosphorique et usine des engrais). Par la suite d'autres unités se sont implantées profitant de l'économie d'agglomération à savoir : la centrale thermique JLEC lancée en 1997 avec 50% de la production nationale en électricité prévue en 2015, SONASID (unité d'industrie sidérurgique implantée en 2002 et spécialisée dans la production de fer rond à béton). A côté de ce parc industriel, d'autres unités se sont implantées le long de la route (RR 301) de liaison avec El Jadida: le centre de recharge des bouteilles à gaz, l'unité de stockage du gaz (Lasfar Gaz), le centre de stockage du pétrole qui participe à hauteur de 25% de la production nationale des hydrocarbures et le deuxième après la SAMIR,…etc. En plus de ces grandes entreprises, une multitude de PME et PMI viennent aussi de s'implanter. La vocation industrielle de Jorf Lasfar est en extension avec un nouveau parc industriel d'envergure en cours d'aménagement par la société MEDZ sur une vaste superficie au sud entre les communes de Moulay Abdellah et Sidi Abed.

Une importante population active est employée par ces équipements et unités industrielles qui s'élève en 2010 à 4500 employés au complexe phosphorique 3 et 4, 3000 à SONASID et 3200 au port, environ 700 employés à la centrale thermique (2011 ،بنار حليمة). La majorité de ces employés préfère s'installer à El Jadida qui leur offre les meilleures conditions de logement, d'enseignement de santé et de divertissement, tandis que peu s'installe dans les centres de Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane, ce qui produit des flux de mobilité pendulaire assurés partiellement par les employeurs par le biais du transport du personnel (2011 ،بنار حليمة).

A côté des centres urbains de la banlieue périurbaine, la bande littorale entre Azemmour et El Jadida, dispose des éléments de la fonction touristique et de divertissement : plages,

espaces verts et forestiers, estuaire de l'oued Oum Er Rbia ainsi qu'une infrastructure hôtelière la plus importante de toute l'ex région Doukkala-Abda (deux hôtels 5 étoiles, espaces de loisirs, golf royal…etc.).

La voie ferrée et les couloirs de l'autoroute constituent une limite entre la première banlieue structurée par les centres urbains et la deuxième parfaitement rurale, considérée par le SDAU une barrière devant la diffusion de l'urbanisation.

3.5. La banlieue rurale, vers la diversité et la mutation de ses fonctions

La fonction agricole de la banlieue rurale commence à perdre de son importance suite à la concurrence sur le foncier entre plusieurs fonctions, du fait qu'elle constitue un espace d'enjeux pour la réalisation de divers projets (المختار الأكحل و عبد العالي فاتح،2008). Particulièrement, la banlieue rurale d'El Jadida, enregistre une demande accrue sur le foncier par des secteurs non agricoles (logement, tourisme,…) surtout après l'équipement par les réseaux d'eau potable et d'électricité (هلال عبد المجيد، 2010).

Avant la décennie 1990, l'agriculture occupe plus de 60% de sa population active occupée malgré le morcellent permanant des exploitions[56] et les contraintes naturelles dont la faible qualité du sol[57] (هلال عبد المجيد، 2010 و حليمة بنار، 2011) et l'absence des ressources en eau superficielles. C'était une agriculture traditionnelle en bour, spécialisée dans les céréales d'hivers (blé et orge) et les cultures du printemps comme le maïs et les légumineuses (هلال عبد المجيد، 2010).

En effet, avec la construction du complexe industrialo-portuaire et la diffusion de l'urbanisation, commence une régression du secteur agricole, renforcée par d'autres facteurs liés, entre autres, aux changements climatiques et même à l'abandon de l'activité agricole surtout par les petits agriculteurs qui sont nombreux et aussi par les non propriétaires (هلال عبد المجيد، 2010). Par ailleurs, l'agriculture continue d'occuper une part de la population, certes avec de profondes mutations dans le mode d'exploitation. Ainsi, l'exploitation extensive est reculée au détriment de l'intensive, irriguée[58] avec des moyens

[56] A cause de l'héritage, 55% des agriculteurs cultivent des exploitations de moins de 3 ha (هلال عبد المجيد، 2010, ص: 128).

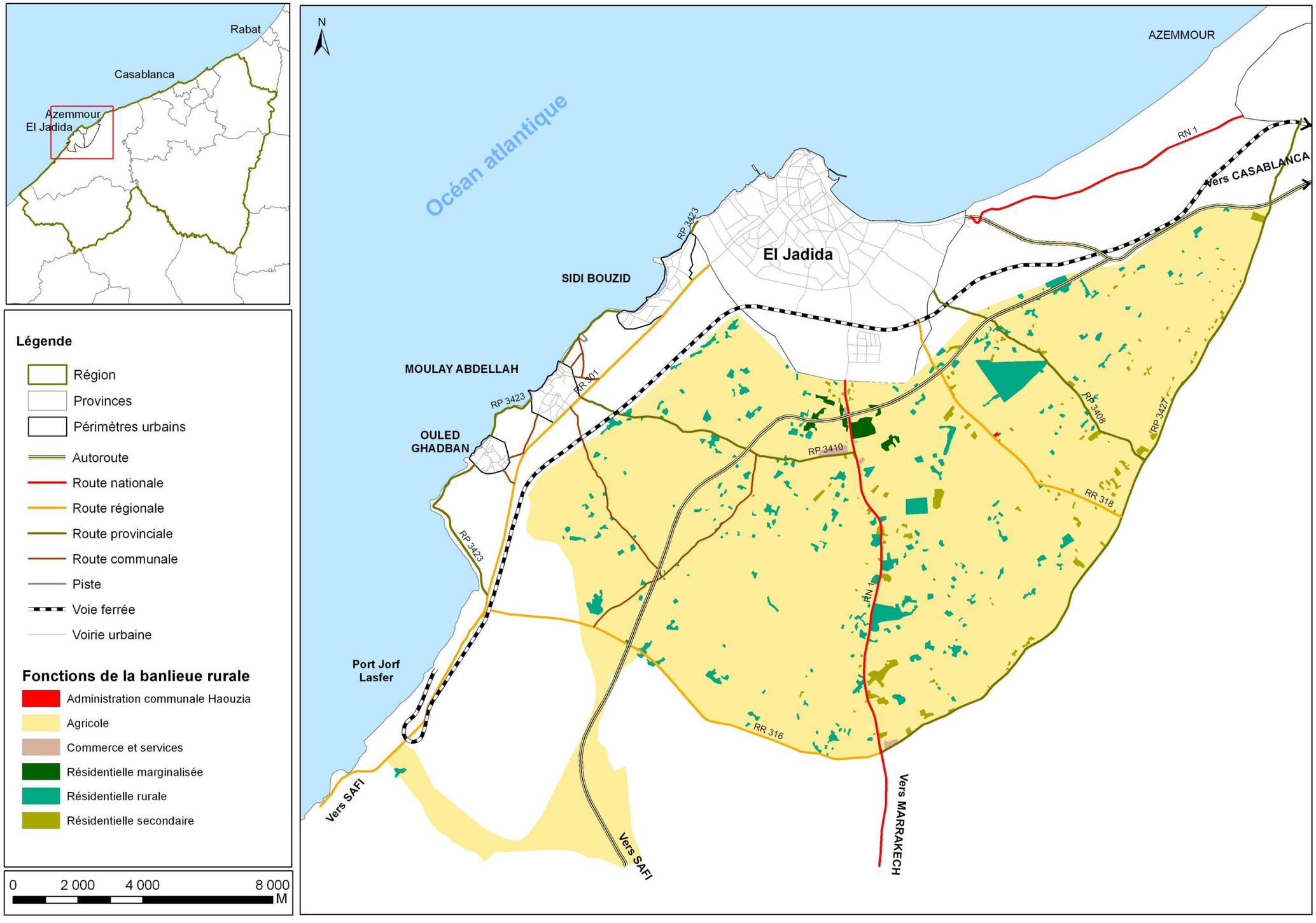
[57] Des sols moins favorables : 54% Hrach et 9%Rmel de la SAU (هلال عبد المجيد، 2010, ص: 127).

[58] La culture irriguée occupe 2588 ha dans la banlieue rurale, soit 12% (949 ha) de la SAU à Haouzia et 15% (1639 ha) à Moulay Abdellah (هلال عبد المجيد، 2010, ص:130).

modernes et produisant des cultures diversifiées et demandées par la consommation urbaine (lait, viandes, légumes, fruits, pépinières…).

Parallèlement, des unités industrielles se sont installées progressivement, dont des ateliers de mécanique sur la route nationale n°1 vers Marrakech (17 ateliers de plusieurs spécialités qui emploient plus de 47 ouvriers), des unités d'aviculture, dont Dar Falous, ainsi que 5 autres unités qui emploient au total 160 personnes (2011 ،بنار حليمة).

En plus de la fonction dortoir permanente de cette banlieue, l'habitat secondaire constitue une autre fonction en forte promotion, notamment durant la période des vacances hebdomadaires et d'été au profit des propriétaires et des locataires d'une population aisée, qui cherchent la tranquillité et la qualité de l'environnement ainsi que la facilité de déplacement. Ce sont des logements en dur ayant un style urbanistique moderne, dispersés à proximité des voies de communication en direction de la ville d'El Jadida.



Source : DTP des communes Moulay Abdellah et Houzia 2010, complétée par le terrain et l'image satellite de 2012 (carte dessinée par El ADIB Mohamed)

Carte 11: Répartition spatiale des fonctions de la banlieue rurale

En guise de synthèse, la banlieue d'El Jadida a connu une profonde mutation de ses fonctions, engendrée par l'introduction d'une industrie lourde, chimique et para-chimique et par la promotion de ses atouts touristiques. Bien que l'agriculture détienne encore une place dans l'économie locale de la banlieue, elle a enregistré un recul au profit d'autres fonctions.

Etalée entre Azemmour au nord/est et Jorf Lasfar au sud/ouest, la banlieue est subdivisée en deux couronnes successives : la première longeant en bande le littoral du nord et au sud d'El Jadida, autour d'une série de centres urbains (Azemmour, Sidi Bouzid, Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane), séparée par des espaces forestiers, orientée vers le tourisme, l'industrie, ainsi que la fonction résidentielle. Au-delà de la voie ferrée et des couloirs de l'autoroute commence la deuxième couronne, dominée par le caractère rural et constituée par les douars qui sont généralement densifiés et situés aux abords des axes routiers et des périmètres urbains. En plus de sa principale fonction agricole, cette zone connaît le développement d'autres fonctions en relation avec la diffusion de l'urbanisation notamment l'industrie et l'habitat secondaire.

Conclusion :

Le fonctionnement systémique de l'agglomération du Grand El Jadida dépend principalement de la complémentarité fonctionnelle de ses lieux. De l'organisation de l'agglomération en trois entités territoriales successives : une ville-centre, une couronne périurbaine puis une banlieue rurale, diffèrent les fonctions entre la spécialisation et la polyvalence. En plus de sa concentration des fonctions de responsabilité, El Jadida dispose également des fonctions d'enrichissement en relation avec ses activités industrielles, touristiques, commerciales et des services, ce qui la caractérise en même temps par la spécialisation et la polyvalence vis-à-vis de sa banlieue. Au contraire, les banlieues (périurbaine et rurale) se caractérisent par la spécialisation qui contribue finalement à la complémentarité de toute l'agglomération. Ainsi, chaque lieu de la couronne périurbaine dispose d'une activité et par la suite d'une fonction dominante à savoir, industrielle à Jorf Lasfar, touristique entre Azemmour et El Jadida et résidentielle à Azemmour, Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane.

La banlieue rurale qui commence à partir de la voie ferrée et des couloirs de l'autoroute, se distingue par ses caractéristiques rurales, agricoles et par la concentration et la densification de l'habitat. Bien qu'elle soit dépourvue en infrastructures et équipements, elle constitue un enjeu pour la localisation de divers projets du fait de sa proximité du front d'urbanisation, ce qui concurrence sa fonction initiale et déclenche par la suite un processus de mutations. En effet, l'habitat est passé d'un type rural à un autre moderne avec un style qui renvoie à celui de la ville en matière d'architecture et de matériaux de construction, des résidences secondaires sur des superficies importantes, ainsi que l'agriculture qui est passée d'une activité traditionnelle à une activité moderne et irriguée.

Conclusion de la première partie :

En somme, Bien que la littérature relative à la question de la mobilité et du transport urbain soit riche concernant les pays développés, elle reste assez rare pour le Maroc. En même temps, grâce à la contribution des sciences sociales, plusieurs concepts (mobilité, mouvement, déplacement et mobilité pendulaire) ont pu se développer. En outre, vu que la notion « ville » est insuffisante pour refléter la réalité urbaine quant au traitement des mouvements pendulaires, qui concernent des périmètres de déplacement englobant ville et banlieue, la notion d'agglomération semble être plus adaptée. Le Grand El Jadida est un exemple à cette réalité, constitué d'une ville-centre (El Jadida) et d'une banlieue en deux parties : dynamique (Moulay Abdellah) et en déclin (Haouzia et Azemmour).

Depuis la décennie 1980, l'agglomération d'El Jadida consolide son attractivité, ceci est dû à l'importance de son croit naturel, l'exode rural ainsi que la migration inter-villes. Suite à cette croissance démographique rapide, le Grand El Jadida a vu la diversification de ses formes d'urbanisation dont le caractère informel est marquant surtout au niveau des centres urbains de la banlieue.

Si le rapport d'El Jadida avec sa banlieue était faible (1996 ،مرسي عبد العزيز) il y a plus de 20 ans, il est aujourd'hui important. En effet, El Jadida a bénéficié de l'industrialisation de sa banlieue et de la concentration des banques, administrations et commerces. Outre cela, elle accueilli la main d'œuvre en majorité aisée de l'OCP (2010 ،هلال عبد المجيد).

Le Grand El Jadida est devenue une agglomération complémentaire, en plus de la prédominance des fonctions de responsabilité dans la ville d'El Jadida, la banlieue est subdivisée en deux niveaux successifs, une ceinture de centres et d'espaces avec des fonctions et des équipements touristiques et industriels, suivie d'une autre ceinture caractérisée principalement par la fonction agricole qui est en profonde mutation.

Dans ce cadre, il est important de s'interroger sur la mobilité de la population en âge de travail notamment de la banlieue, puis sur la satisfaction de ce besoin par le transport collectif (mode bus) en tant que bien public local.

Partie 2 :
Mobilité et mouvements pendulaires intercommunaux provenant de la banlieue

Introduction :

Dans une agglomération de communes telle que le Grand El Jadida, ses communes et ses lieux sont complémentaires et attractifs, la mobilité de sa population parait une caractéristique remarquable. Plusieurs flux de mouvements peuvent être étudiés, entre autres, les mouvements pendulaires, provenant de la banlieue vers la ville d'El Jadida et vers les autres lieux de la banlieue.

La présente partie a pour objectif de mesurer l'écart existant entre la mobilité, qui est la faculté de déplacement de la population en âge de travailler et de poursuite des études et les mouvements pendulaires, qui sont la traduction réelle de cette mobilité en flux réalisés par un système de transport, dans lequel intervient un ensemble d'acteurs de différentes échelles.

Afin de répondre à cet objectif, cette partie est subdivisée en trois chapitres représentant les deux autres sous-systèmes de la mobilité d'agglomération à savoir : le sous-système de la mobilité et le sous-système du transport. Le premier chapitre porte sur la mobilité en étant un comportement de la population de la banlieue (EL ADIB.M, 2015) à travers un certain nombre d'indicateurs et d'aspects en relation avec les caractéristiques démographiques et socioéconomiques de la population pendulaire. Il porte aussi sur la nature des motifs et sur la répartition modale des mouvements pendulaires. Le second chapitre analyse le cadre législatif et réglementaire du transport collectif, le jeu et la synergie d'acteurs, en plus de l'analyse de l'infrastructure relative au système de transport par bus. Le troisième et dernier chapitre se focalise sur le décalage entre la mobilité et le transport collectif, à travers la desserte des destinations, l'analyse des modes informels et alternatifs ainsi que la vérification des indicateurs de la qualité de service.

Chapitre 4 :
Mobilité pendulaire chez la population de la banlieue : indicateurs et caractéristiques

Introduction :

Par sa définition comme la faculté ou la possibilité de se déplacer quotidiennement (George AMAR, 1993), la mobilité pendulaire dépend de plusieurs aspects démographiques, socioéconomiques et spatiaux de la population pendulaire. Suite à l'étude du sous-système relatif à l'organisation territoriale et fonctionnelle de l'agglomération d'El Jadida dans le deuxième et troisième chapitre, en étant un bassin pour la mobilité pendulaire, la population de la banlieue est prédisposée à être pendulaire (EL ADIB.M, 2015). HILAL Abdelmajid (2010) confirme l'importance de ce comportement chez la population de l'agglomération sur la base de l'analyse du réseau du TC depuis l'ancien opérateur (Azama).

Le présent chapitre a pour objectif d'analyser la mobilité chez la population de la banlieue d'El Jadida ayant plus de 15 ans, âge de travailler et/ou de poursuite des études secondaires et supérieures, et par la suite de définir les principales caractéristiques qu'elle partage avec toutes les agglomérations ayant les mêmes spécificités. Dans un premier temps, nous procéderons à une analyse des indicateurs de la mobilité pendulaire en relation avec les caractéristiques démographiques (âge, sexe,…etc.), socioéconomiques (statuts, revenu,…etc.) et spatiales en relation avec la distance et le milieu de résidence. Dans un deuxième temps, nous ferons une analyse de la nature des deux motifs des mouvements pendulaires à savoir : le travail et les études, en plus d'une analyse croisée des origines-destinations, en traitant plusieurs éléments dont les centralités locales génératrices des déplacements par le biais de l'attractivité et des flux. Nous consacrons le dernier volet à la répartition modale relative aux mouvements pendulaires provenant de la banlieue en relation avec la possession des moyens de transport et avec les indicateurs et les caractéristiques démographiques et socioéconomiques.

1. La mobilité pendulaire, un comportement de la population de la banlieue du Grand El Jadida

D'après plusieurs indicateurs, la population de la banlieue dispose de tous les ingrédients d'une forte mobilité pendulaire intercommunale, qu'il parait important de les relever au préalable. Par le biais de cette section, une analyse fine décortique les principaux aspects démographiques, sociaux et spatiaux de la mobilité. Cette analyse se focalisera sur la part de la population pendulaire vis-à-vis de la population en âge d'activité, sur sa répartition au sein de la banlieue en fonction de plusieurs critères et son appartenance aux classes socioprofessionnelles.

1.1. Les aspects sociodémographiques de la population pendulaire

1.1.1. La population en âge de travailler est de plus en plus pendulaire

Les mouvements pendulaires sont les déplacements quotidiens de la population en âge de travailler (entre 15 et 64 ans), entre le domicile et la destination de travail ou d'études. D'après notre enquête ménage qui a concerné 1712 personnes faisant partie de cette catégorie d'âge, la population pendulaire de la banlieue d'El Jadida avoisine 41% comme le montre le tableau n° 8 ci-dessous. Ce pourcentage aussi important, reflète le degré d'interdépendance entre la ville d'El Jadida et sa banlieue d'une part et entre les différents lieux de la banlieue elle-même d'autre part, ce qui argumente le caractère fonctionnel de l'agglomération du Grand El Jadida. Ainsi cette agglomération constitue une aire urbaine proprement dite selon la définition de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques de France (INSEE), qui exige un pourcentage de 40% de mobilité pendulaire en plus du nombre d'emplois et de la continuité spatiale.

		Fréquence	%	% cumulé
Valide	Pendulaire	701	40,9	40,9
	Non pendulaire	1011	59,1	100
	Total	1712	100	

Tableau 8: Population pendulaire de la banlieue
Source : enquête personnelle, 2014

En outre, plus de 60% de la population non pendulaire constitue une population potentielle qui, alimentera un jour le flux des mouvements pendulaires. Alors que les seuls à exclure sont les femmes au foyer, les élèves qui n'ont pas besoin de se déplacer hors de leurs communes pour poursuivre leurs études secondaires et les personnes en chômage. Ces résultats vont de pair avec notre première hypothèse, et confirment l'importance de la mobilité pendulaire chez la population de la banlieue.

1.1.2. Répartition inégale de la population pendulaire au sein de la banlieue

La population pendulaire est répartie d'une manière hétérogène au sein de la banlieue. De par sa taille vis-à-vis des autres localités urbaines, la municipalité d'Azemmour concentre une masse importante de la population active. Cette dernière connue par sa grande mobilité vers la ville d'El Jadida et les autres communes (emplois, études,…etc.). Ainsi, 75,46% de la population pendulaire de toute la banlieue lui appartiennent (voir le tableau n° 9), et comme Azemmour est une ville dortoir, dépourvue d'équipements et de fonctions d'enrichissement, elle reste une ville satellite au sein de la banlieue d'El Jadida. Les autres localités se partagent le reste, 16,97% pour le centre Moulay Abdellah et Sidi Bouzid et seulement 7,56% pour les douars de la partie rurale.

En dépit de la concentration démographique, le pourcentage de la population pendulaire diffère d'un lieu à un autre selon le degré de polarisation par la ville d'El Jadida et par son degré d'interdépendance avec les autres localités de l'agglomération.

		Population enquêtée				Total
		Pendulaire	%	Non pendulaire	%	
Lieux de résidence	**Azemmour**	529	**40,78**	768	**59,21**	1297
	Bhabha Ouled Haj	23	**33,28**	45	**66,17**	68
	Tikni Haouzia	30	**50,84**	29	**49,15**	59
	Sidi Bouzid	17	**38,63**	27	**61,36**	44
	Centre Moulay Abdellah	102	**41,80**	142	**58,19**	244
Total		**701**	**40,94**	**1011**	**59,05**	**1712**

Tableau 9: Répartition de la population pendulaire selon les lieux de résidence

Source : enquête personnelle, 2014

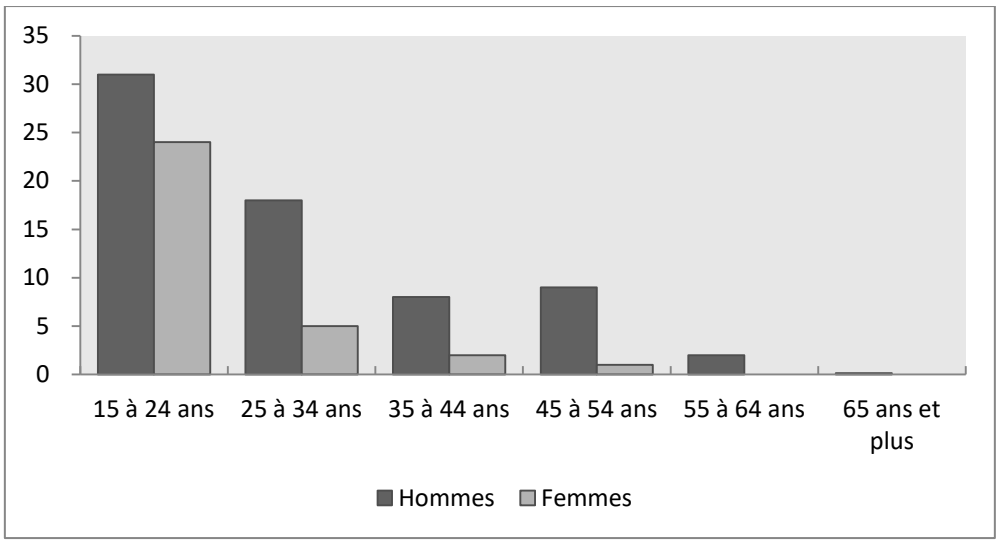
Ainsi, les douars situés à proximité du périmètre urbain de la ville d'El Jadida abritent une population de plus en plus pendulaire, à titre d'exemple Tikni Haouzia avec 51% de sa population en âge de travailler. En deuxième position les centres urbains de Moulay Abdellah : 41,8% pour Moulay Abdellah et 38,63% pour Sidi Bouzid. Quant à la ville d'Azemmour son taux avoisine 41%. Cependant, la population des douars lointains est de moins en moins pendulaire vu son éloignement à l'instar du douar Bhabha Ouled Haj avec 33,28%.

1.1.3. Les hommes et les jeunes ayant moins de 35 ans sont les plus pendulaires

La répartition de la population pendulaire selon le sexe et l'âge démontre la domination des hommes par rapport aux femmes avec 68%, et des jeunes de moins de 35 ans avec 78%, autrement dit, plus les personnes sont jeunes plus elles sont pendulaires (EL ADIB.M, 2015). Dans son article en arabe sur le transport urbain et la mobilité dans la ville de Mohammedia, Khadija JOUMADY[59] (2006) a fait le même constat et trouve que la part des jeunes de moins de 35 ans surtout de sexe masculin est dominante pour les mouvements pendulaires intercommunaux de 66%.

Selon le graphique n° 1, la classe d'âge 15-24 ans composée des élèves, des étudiants et de la main d'œuvre jeune représente plus de la moitié de la population pendulaire, soit 55%. De même la classe de 25-34 ans composée souvent des étudiants mais surtout de la main d'œuvre est de l'ordre de 23%. Cependant, les autres classes d'âge plus de 35 ans ne représentent que 22%, c'est la main d'œuvre qualifiée et stabilisée. Toutefois, des écarts importants existent à l'intérieur de chaque catégorie d'âge toujours au profit des hommes avec 57% pour la classe d'âge 15-24 ans, 79% pour la classe 25-34 ans, 80% pour la classe 35-44 ans, voire 90% pour la classe 45-54, et 100% pour la classe 55-64 ans et plus.

[59] جمادي خديجة (2006)



Graphique 1: Structure de la population pendulaire selon l'âge et le sexe en %

Source : enquête personnelle, 2014

Plusieurs facteurs expliquent cette situation. D'abord, la majorité des chefs de ménages est constituée des hommes actifs occupés. De plus, le chômage est plus répandu chez les femmes de la banlieue par rapport aux hommes à cause de la structure économique dominée par des secteurs d'activités plus adaptées aux hommes qu'aux femmes telles que les industries chimiques et para chimiques, l'agriculture,…etc. (EL ADIB.M, 2015). Or, notre enquête a concerné aussi bien les femmes que les hommes (797 femmes soit 46,55% et 914 hommes soit 53,38%).

1.2. La mobilité pendulaire et les classes sociales et professionnelles

1.2.1. Toutes les couches sociales sont pendulaires avec une domination de la couche modeste

Toutes les couches sociales pratiquent la mobilité pendulaire, certes avec des degrés différents. En effet, les employés et les agents d'exécution, autrement dit, la classe modeste, sont les plus pendulaires avec 46% (EL ADIB.M, 2015). D'après le PDU (rapport de la 2ème phase, 2014 p.67), cette catégorie (définie par son revenu mensuel de moins de 3000,00 DH) représente 54% des usagers du bus (réseau Azama).

		%
Position hiérarchique dans la profession	Chefs	17,77
	Cadres	25,18
	Agents	45,92
	Autres	11,11
Total		**100**

Tableau 10: Répartition de la population pendulaire en classes de revenu en fonction de la position hiérarchique dans la profession

Source : enquête personnelle, 2014

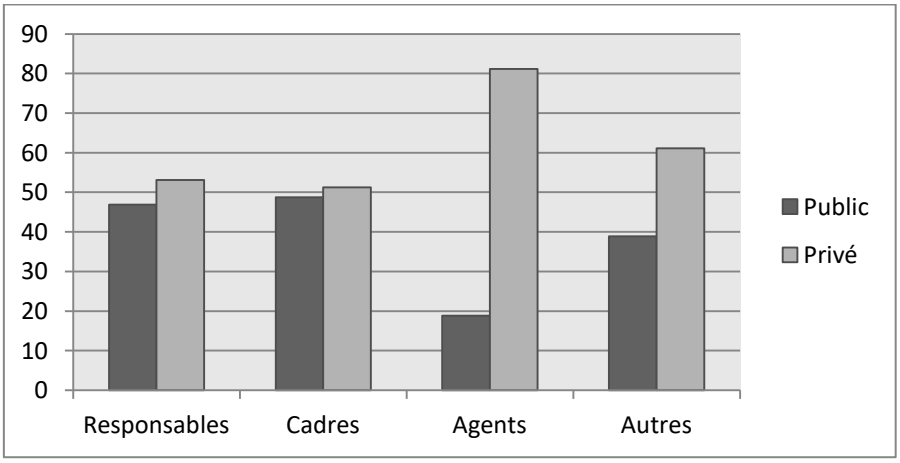
En raison de la difficulté d'obtenir l'information relative au revenu, la position hiérarchique dans la fonction est utilisée comme indicateur pour évaluer indirectement la capacité financière des ménages. Si on considère que généralement le revenu des agents est le plus bas, on constate que la classe modeste qui lui correspond constitue presque la moitié des pendulaires. De même si les cadres forment généralement la classe moyenne, cette dernière constitue le 1/4 de cette population. Alors que la classe aisée constituée en majorité des responsables du secteur public et privé, dont le revenu mensuel dépasse 10.000,00 dhs, compte environ 18% des pendulaires.

1.2.2. La population pendulaire est majoritairement salariale des secteurs : privé et public

Le statut professionnel « salarié » est le plus dominant de l'ordre de 38,69% de toute la population en âge de travailler et 77,16% de la population active occupée hors étudiants. Ce statut comprend aussi bien le secteur public que privé. De son côté le statut « indépendant » concerne les métiers en relation avec l'artisanat, la main d'œuvre journalière, les petits commerçants et les agriculteurs. Ceci reflète le fait que les établissements générateurs d'emplois ne se trouvent que rarement à proximité de la population, ce qui l'oblige à se déplacer quotidiennement à El Jadida et aux autres lieux de la banlieue (EL ADIB.M, 2015).

Parallèlement à la prédominance du salariat dans la structure professionnelle, le secteur privé occupe la majorité avec presque 2/3 de la population en âge d'activité, soit 62%. Ceci confirme la vocation de ce territoire ouvert aux investissements industriels d'envergure, ainsi qu'un secteur touristique émergent. En même temps la fonction administrative reste à une échelle provinciale, dont l'évolution est stabilisée comparativement au secteur privé en plein essor.

L'analyse croisée des variables de la position hiérarchique dans la profession avec le secteur d'emploi dans le graphique n° 2, prouve que les chefs et les cadres, autrement dit, la classe moyenne et aisée se trouvent à presque égalité dans les deux secteurs (public et privé). Cependant, la classe modeste se concentre surtout dans le secteur privé.



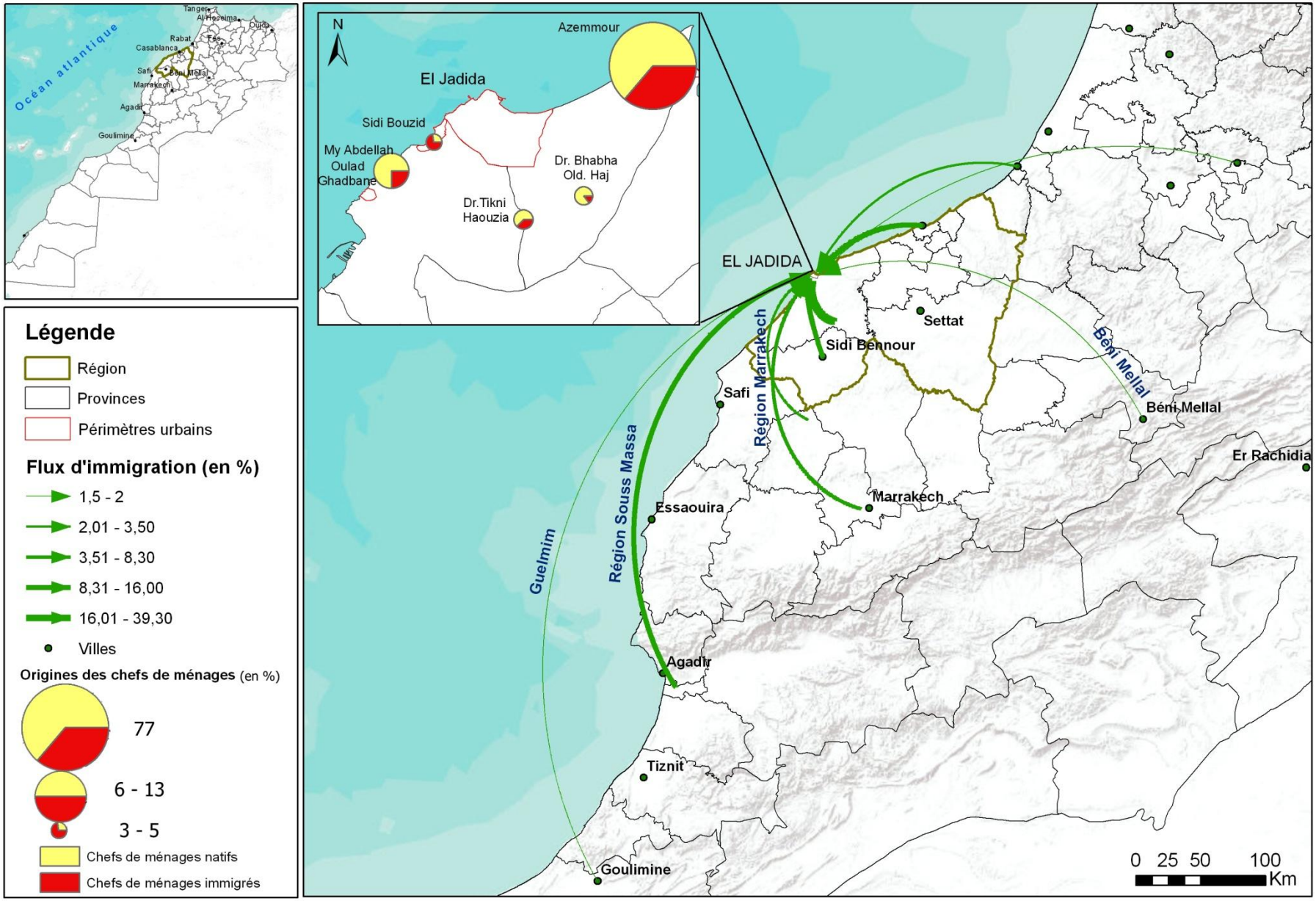
Graphique 2: Répartition de population pendulaire en fonction du revenu et du secteur d'activité (en %)

Source : enquête personnelle, 2014

1.3. L'attractivité de la banlieue, un catalyseur de la mobilité pendulaire

1.3.1. Une importante migration résidentielle à destination de la banlieue

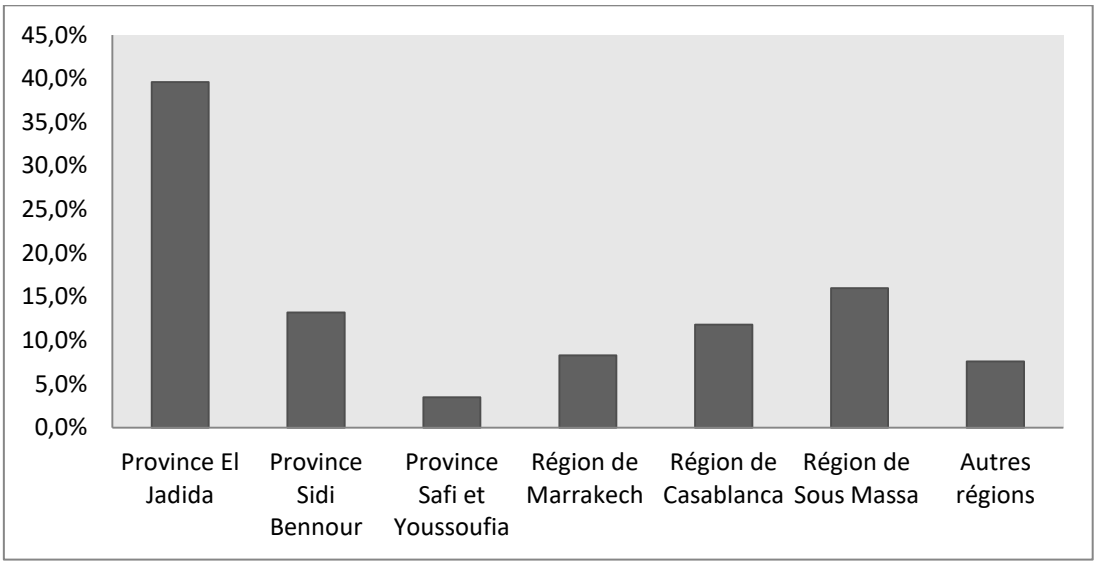
La migration résidentielle à l'intérieur de la province et à destination de la banlieue d'El Jadida alimente la mobilité pendulaire par l'installation d'une population active dont le revenu est limité. En effet, plus de 35% des ménages de la banlieue ne sont pas d'origine locale. Ce pourcentage est variable en fonction de la distance avec la ville d'El Jadida et de la nature du milieu d'accueil (urbain, périurbain ou rural). Ainsi, les ménages immigrés représentent 36,22% pour Azemmour contre 72,72% pour Sidi Bouzid, 24,52% pour le centre de Moulay Abdellah, 37,5% pour les douars proches du périmètre urbain et seulement 16,6% pour les douars éloignés (voir la carte n° 12 ci-dessous). L'attractivité de la banlieue d'El Jadida trouve son explication dans les récentes mutations de toute l'agglomération suite à la mise en service de l'autoroute Casablanca-El Jadida, l'ouverture du complexe touristique Mazagan, l'extension de la zone industrielle Jorf Lasfar, etc.. De ce fait, les douars situés dans la frange du périmètre urbain, sont favorables à recevoir de nouveaux ménages vu la proximité et la possibilité d'accéder au logement souvent non réglementaire. Quant aux centres urbains, deux cas de figure se distinguent, le premier est Sidi Bouzid qui fonctionne en tant que quartier d'El Jadida surtout qu'il constitue une continuité de son tissu bâti, le deuxième cas concerne Azemmour et le centre Moulay Abdellah qui sont attractifs malgré la distance qui les séparent de la ville d'El Jadida. La fonction dortoir dominante à Azemmour et la possibilité d'accès au logement et d'étalement urbain au centre Moulay Abdellah, pour une population à revenu limité en plus de la proximité de Jorf Lasfar sont les principaux facteurs. En poussant l'analyse vers plus de détail concernant Azemmour et le centre urbain Moulay Abdellah, une disparité caractérise l'attractivité de leurs différents tissus. Deux tiers soit 62,38% des ménages immigrés en direction d'Azemmour sont captés par les tissus anciens et surtout la médina extra-muros avec 53,84%. Pour ce qui est du centre Moulay Abdellah, 61,53% des ménages ont préféré les extensions d'une manière générale (lotissements et habitat non réglementaire), contrairement à la partie intra-muros (Tit) qui n'a attiré que 38,46%.



Source : Enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 12: Origine des chefs de ménage de la banlieue

Le dynamisme de l'agglomération du Grand El Jadida se traduit par son degré d'attraction, particulièrement de sa banlieue, et par le nombre important des ménages ayant changé leur lieu de résidence. Plus de la moitié (53%) de ces derniers appartiennent aux différentes communes de la province d'El Jadida avec 40% et de la province de son arrière-pays Sidi Bennour avec 13,2%. Trois régions viennent en deuxième position à savoir : Souss Massa, Casablanca et Marrakech. Par ailleurs, peu de ménages proviennent des autres régions (Béni Mellal, Fès, Rabat et Guelmim) et des autres provinces de son ex-région Doukkala-Abda (Safi et Youssoufia).



Graphique 3: Origines des chefs de ménages de la banlieue d'El Jadida

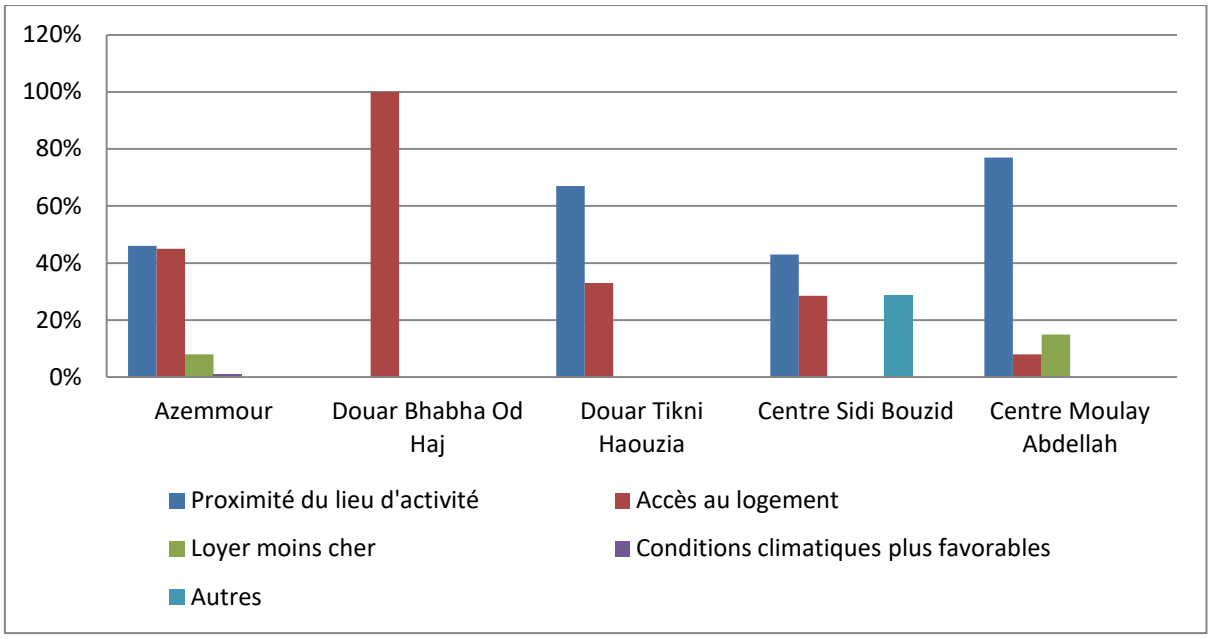
Source : enquête personnelle, 2014

1.3.2. La proximité et la possibilité d'accès au logement poussent les ménages immigrés à s'installer en banlieue

D'après l'enquête ménage effectuée en 2014, presque la moitié soit 49% des nouveaux ménages ont préféré s'installer en banlieue grâce à sa proximité de leurs lieux d'activités. Alors que 41% l'ont choisi pour accéder à la propriété du logement et 8% ont été encouragés par le loyer bon marché.

Ces raisons diffèrent sans doute au sein de chaque lieu comme il est représenté par le graphique n° 4. Ainsi, Azemmour est choisie en premier lieu pour sa proximité aux lieux d'activité avec 46% des ménages. Cette raison s'élève en s'approchant du périmètre urbain

d'El Jadida et atteint à titre d'exemple 67% au douar Tikni Haouzia et 43% à Sidi Bouzid. L'importance de cette raison devient plus dominante au Centre Moulay Abdellah avec 77%. Généralement plus on s'installe dans la banlieue rurale, plus cette raison diminue clairement au point de devenir nulle. En outre, Azemmour est choisie comme lieu d'installation pour ses possibilités d'accès à la propriété du logement avec 45%, contre 33% pour le douar Tikni Houzia, 29% pour Sidi Bouzid et uniquement 8% pour le centre de Moulay Abdellah. Cependant, le douar Bhabha Ouled Haj n'est choisi que pour cette raison à 100%.



Graphique 4: Répartition des raisons du choix des lieux d'installation dans la banlieue

Source : enquête personnelle, 2014

En outre, uniquement Azemmour et le centre Moulay Abdellah sont choisis pour le prix abordable du loyer avec respectivement 8% et 15%. Enfin, Azemmour est le seul lieu choisi pour ses conditions climatiques favorables (un climat moins humide et éloigné des sources de pollution).

Bref, la mobilité pendulaire est une particularité remarquable de la population active de la banlieue. Cette population mobile est répartie d'une manière hétérogène avec une concentration au niveau de la ville d'Azemmour de l'ordre de 75%. La part de la population pendulaire diffère d'un site à un autre en fonction du degré de polarisation par la ville-centre et de l'interdépendance avec les autres lieux de la banlieue.

La jeunesse et la masculinité caractérisent la population pendulaire avec respectivement 78% et 68%. Bien qu'elle soit une pratique de toutes les couches sociales et les statuts professionnels, la couche modeste, salariale et estudiantine est prédominante. En outre, l'attractivité de la banlieue d'El Jadida renforcée par la croissance de la migration résidentielle, confirme une augmentation latente du besoin de la mobilité pendulaire. Il serait donc important de déceler les caractéristiques des motifs, des flux et des destinations de cette mobilité pendulaire.

2. Spécificités des motifs des mouvements pendulaires et des origines-destinations

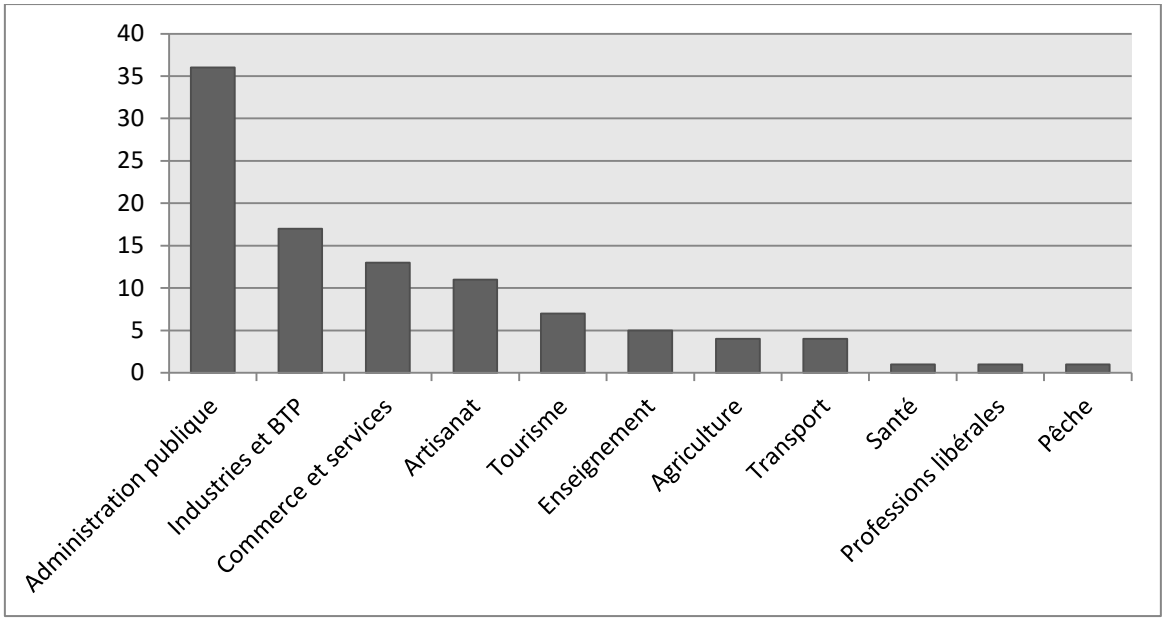
Même si les motifs des mouvements pendulaires ne concernent que le travail et les études, il est important de les analyser par rapport aux secteurs d'activités et aux catégories des études[60]. Ces mouvements méritent un traitement plus fin à travers la mise en cartographie de la matrice des origines-destinations et des lieux générateurs de mouvements, afin de relever la relation entre ces derniers et le degré d'attractivité de chaque zone ou quartier. Les origines sont les sites et les sous-sites définis au préalable au moment de l'enquête ménage, alors que les destinations sont les zones constituant les communes de l'agglomération sur la base de leur vocation et leur fonction dominante. On peut subdiviser cette section en trois titres : le premier concerne les motifs, le deuxième analyse les destinations et les origines et le troisième concerne les flux.

2.1. Les motifs des mouvements pendulaires de la banlieue

2.1.1. Le travail est dominé par les carrières de l'administration publique et de l'industrie/BTP

La population pendulaire exerce une palette diversifiée de métiers et de carrières, dont la majorité des branches d'activités et des secteurs de l'économie est représentée. Les catégories d'activités qui recrutent le plus sont de l'ordre de 4 à savoir: l'administration publique, l'industrie et le BTP, le commerce, les services et l'artisanat. L'administration publique arrive en premier avec plus du 1/3 des emplois soit 35,69%, l'industrie et le BTP en deuxième position avec 17,53%, suivis du commerce et des services avec 12,61%, puis l'artisanat (de services) avec 10,76%. D'autres secteurs sont pourvoyeurs d'emplois notamment, l'enseignement, l'agriculture (une bonne partie de la banlieue rurale est basée sur la pratique de l'agriculture de maraîchage), le transport et le tourisme avec au total 20% des emplois. Nature

[60] L'objectif est d'analyser ces deux motifs par rapport à plusieurs aspects : les secteurs d'activités de la population, les catégories des études…, ainsi qu'autres détails. À rappeler que plus de la moitié de la population pendulaire de la banlieue se compose des élèves et étudiants soit 53.23%.



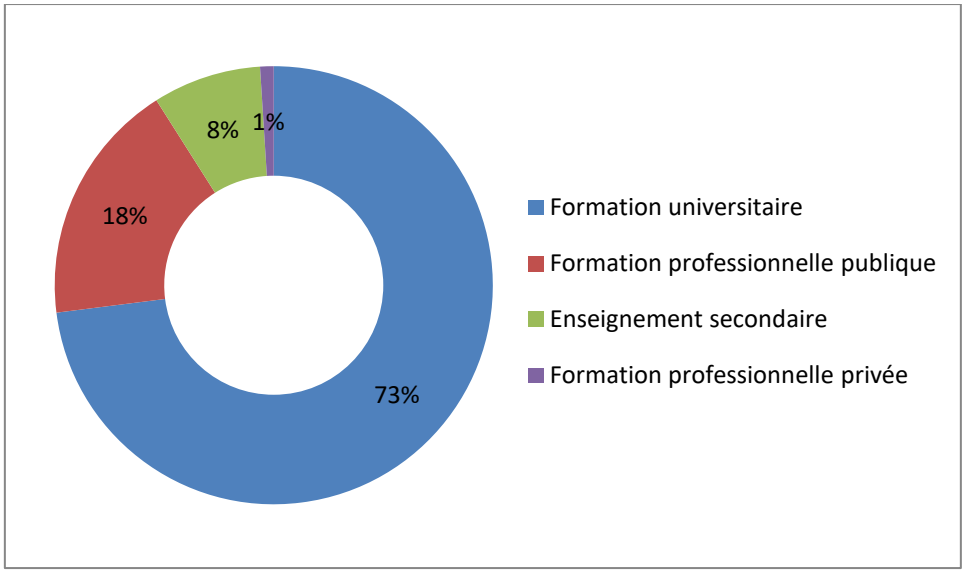
Graphique 5: Répartition des secteurs d'activité de la population active occupée enquêtée (en %)

Source : enquête personnelle, 2014

Les autres secteurs sont faiblement représentés à savoir : les professions libérales (comptables, architectes, médecins…), les carrières de la santé publique et la pêche maritime avec uniquement 3,38% au total.

2.1.2. Les études supérieures, prédominent le motif de poursuite des études

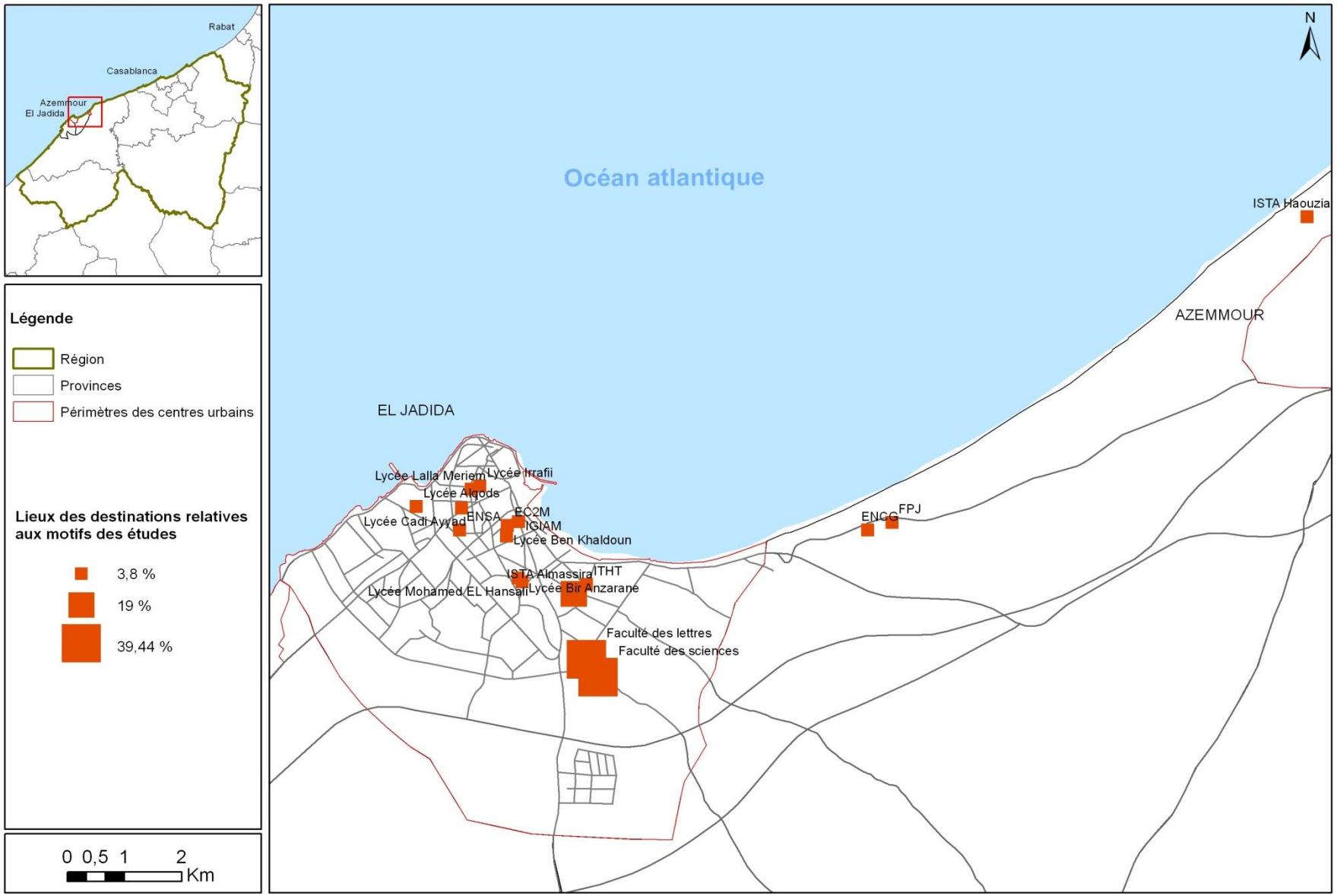
D'après notre enquête, les motifs relatifs aux études sont de l'ordre de quatre (voir le graphique n° 6). La poursuite des études universitaires de la licence au doctorat est le principal motif, 3/4 des jeunes pendulaires qui poursuivent leurs études sont des étudiants dans les cinq établissements de l'université Chouaib Doukkali (voir la carte n° 13). Le deuxième motif est la formation professionnelle relevant du secteur public représenté par deux opérateurs : l'OFPPT et le Ministère du Tourisme. Le troisième motif est la formation professionnelle privée dispensée par les différentes écoles et instituts de commerce, management et informatique. La poursuite des études secondaires dans les lycées qualifiants voire les collèges est le quatrième motif, ce dernier concerne surtout les élèves de la commune Haouzia. En outre, les lycées techniques et des classes préparatoires d'El Jadida accueillent des élèves pendulaires de la banlieue.



Graphique 6: Catégories de formation poursuivies par les étudiants pendulaires de la banlieue

Source : enquête personnelle, 2014

La nature des motifs relatifs aux études est diversifiée, de l'enseignement secondaire au doctorat, des branches littéraires aux scientifiques et de la formation académique à la formation professionnelle, voire du secteur public au secteur privé.



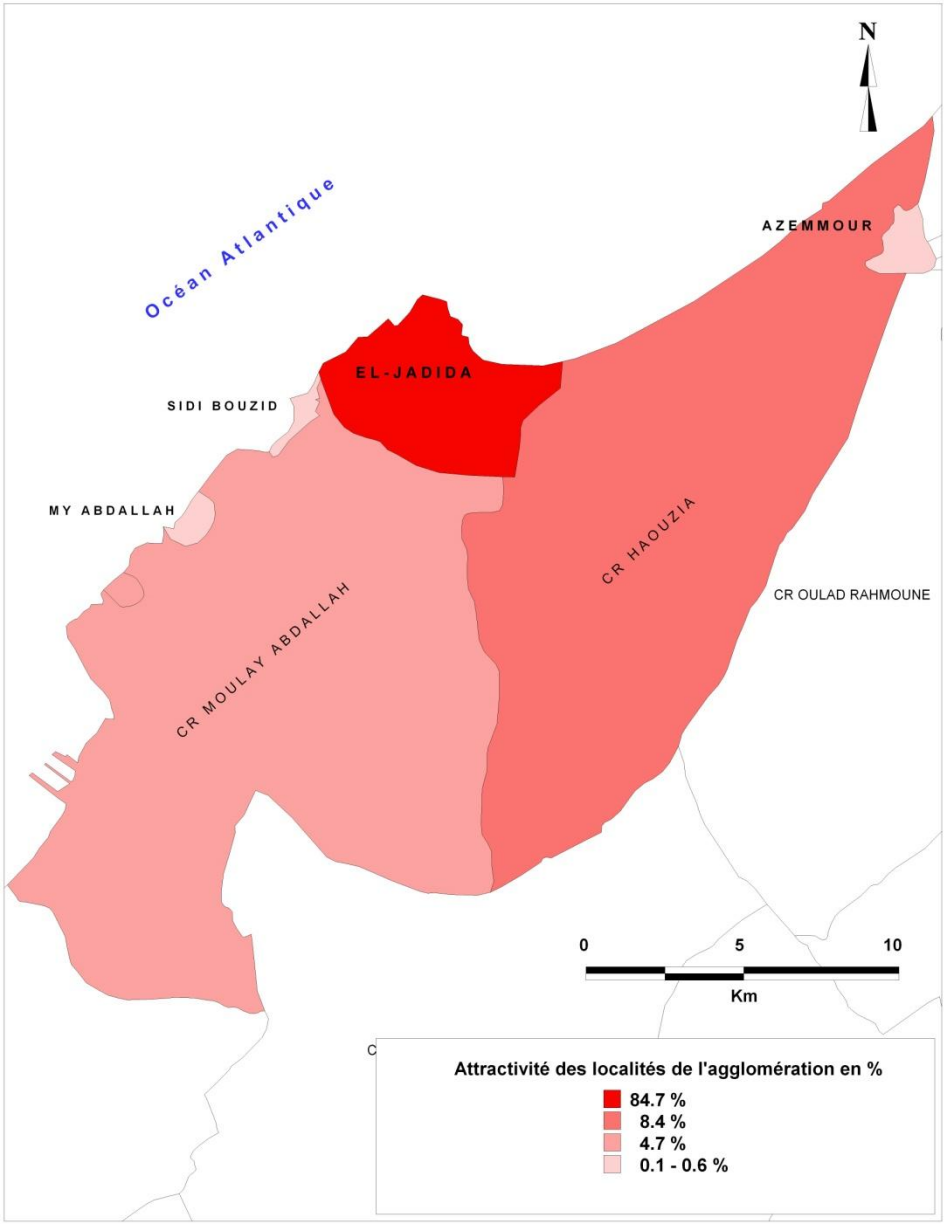
Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 13: Répartition des étudiants/élèves selon les établissements fréquentés

2.2. Les destinations et lieux d'intérêts des mouvements pendulaires

2.2.1. El Jadida est la principale destination des mouvements pendulaires

La ville d'El Jadida constitue la principale localité/destination des mouvements pendulaires provenant de la banlieue, vers laquelle converge 84% des flux intercommunaux (voir la carte n° 14). Cependant, les autres localités sont moins attractives bien qu'elles soient de vraies localités d'émission des flux tels qu'Azemmour et le centre Moulay Abdellah.

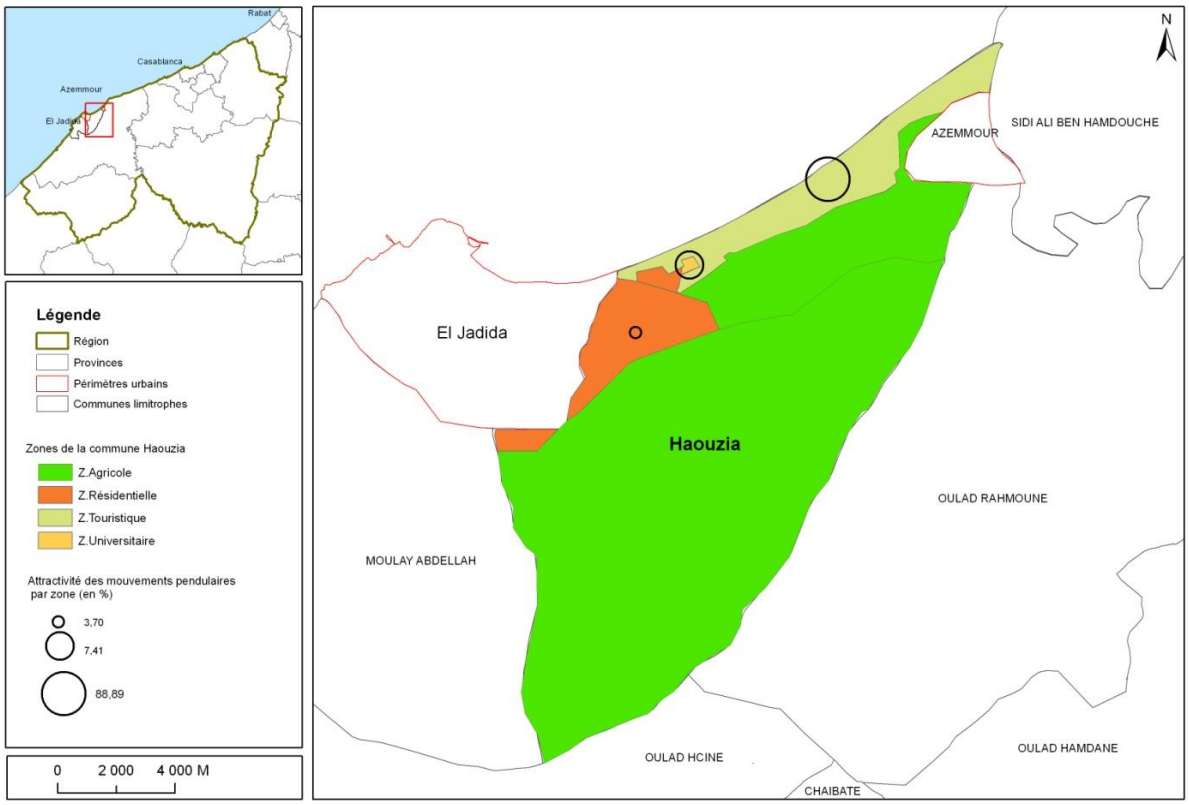


Carte 14: Attractivité des mouvements pendulaires par commune

Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

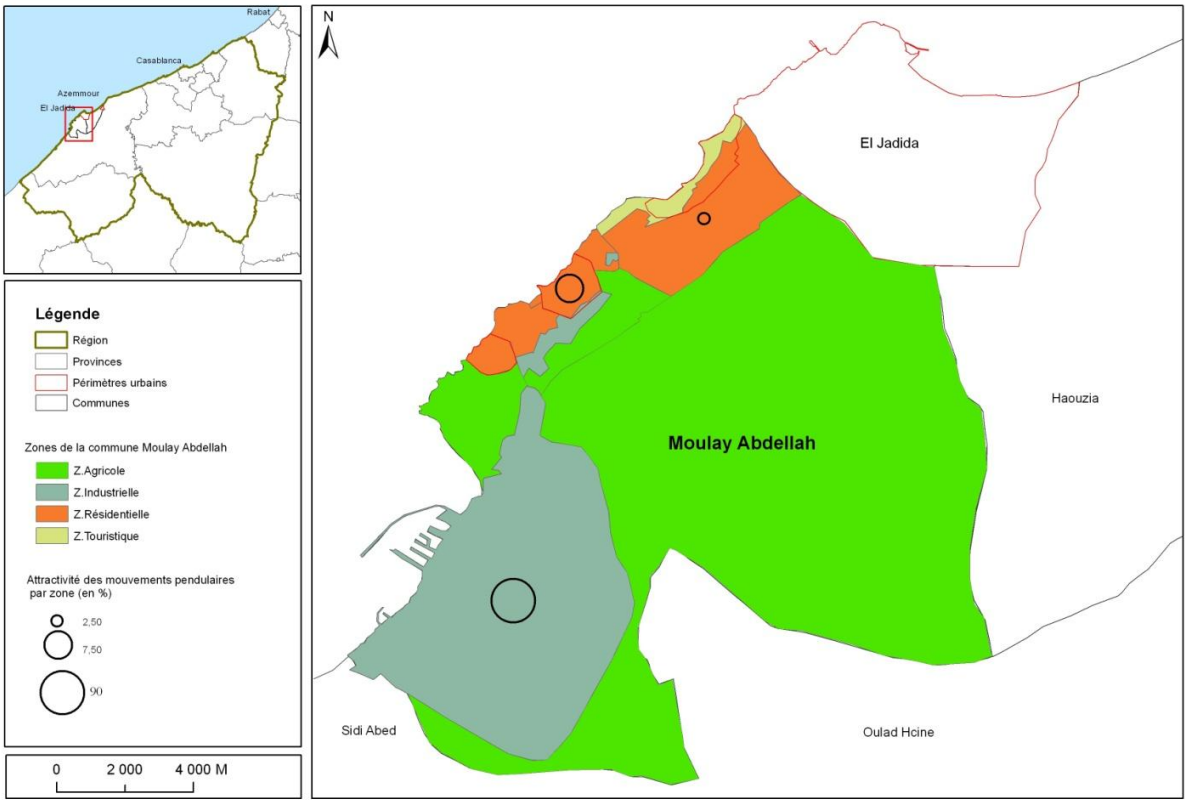
D'après le PDU (Rapport de la 2ème phase, 2014 p.25) « Sur l'ensemble des flux du territoire, 51% ont pour destination El Jadida (260 800 sur 508 000). Les communes les plus émettrices de flux vers El Jadida sont Haouzia, Ouled Hcine et Azemmour. ». De plus, avec 60.000 déplacements quotidiens provenant des communes Haouzia et Moulay Abdellah, 56% des flux sont polarisés par les zones et les quartiers d'El Jadida (Etude du Ministère de Transport, 2013). Ceci s'explique par la forte attractivité d'El Jadida, et par sa concentration de toutes les fonctions notamment sociales et de responsabilité, sans oublier les fonctions d'enrichissement représentées par les activités financières, touristiques et industrielles. Quant à la commune Haouzia et suite à ces nouvelles fonctions touristiques et universitaires elle commence à polariser de plus en plus des flux. Cependant, le faible pourcentage d'attraction de la zone industrielle-portuaire de Moulay Abdellah ne reflète pas sa situation comme premier site en terme d'emploi dans toute l'agglomération. Simplement, car ses employés n'habitent que faiblement la banlieue, ils se concentrent dans la ville d'El Jadida, bénéficiant d'importants avantages du fait qu'elle dispose des équipements et des services nécessaires que nulle part ne se trouvent dans l'agglomération. Seulement ceux qui souffrent d'une allergie s'orientent vers Azemmour (voir les raisons du choix d'installation dans la section précédente).

Pousser l'analyse davantage en analysant l'attractivité de chaque commune par rapport à ses zones fonctionnelles ou ses quartiers, permet d'avoir plus de détails et de visibilité sur les lieux attractifs dans chaque zone comme le montrent les cartes n° : 15, 16, 17 et 18.



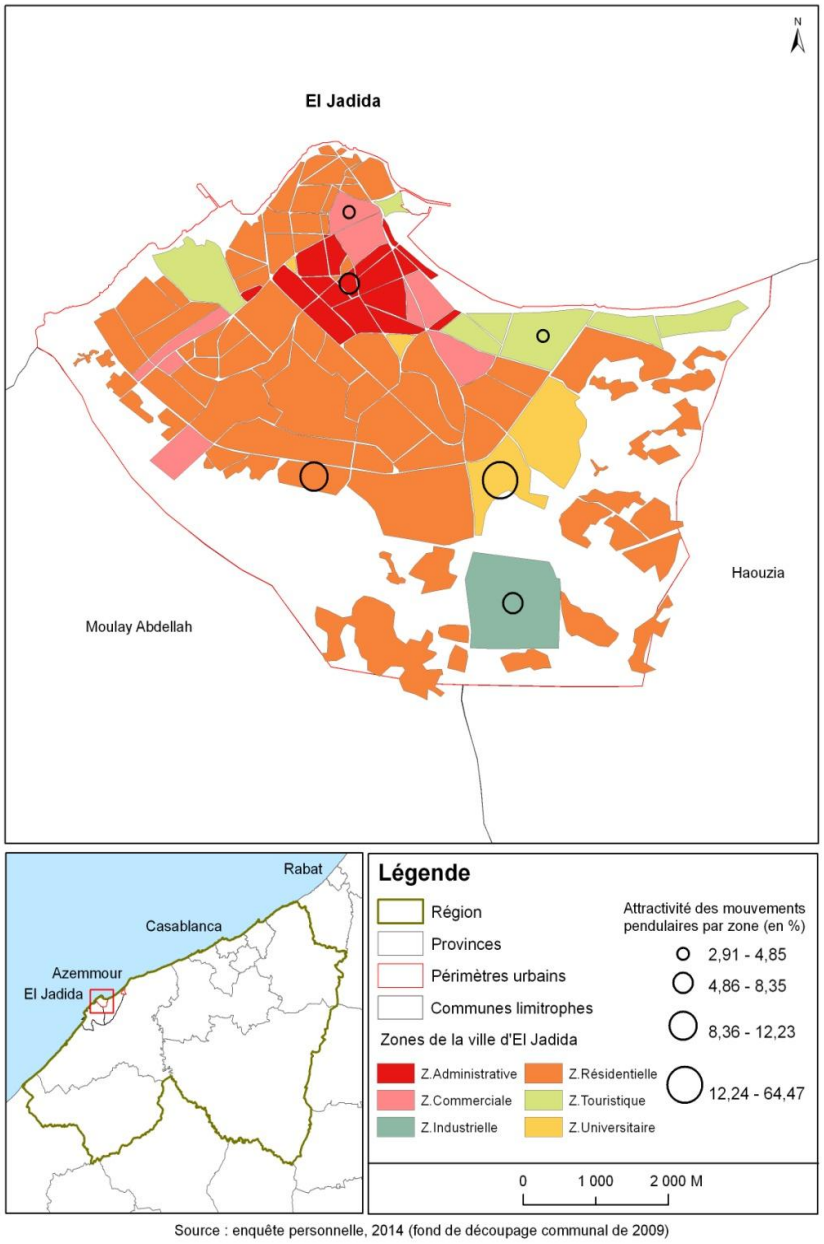
Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 15 : Attractivité de la commune Haouzia par destination/motif



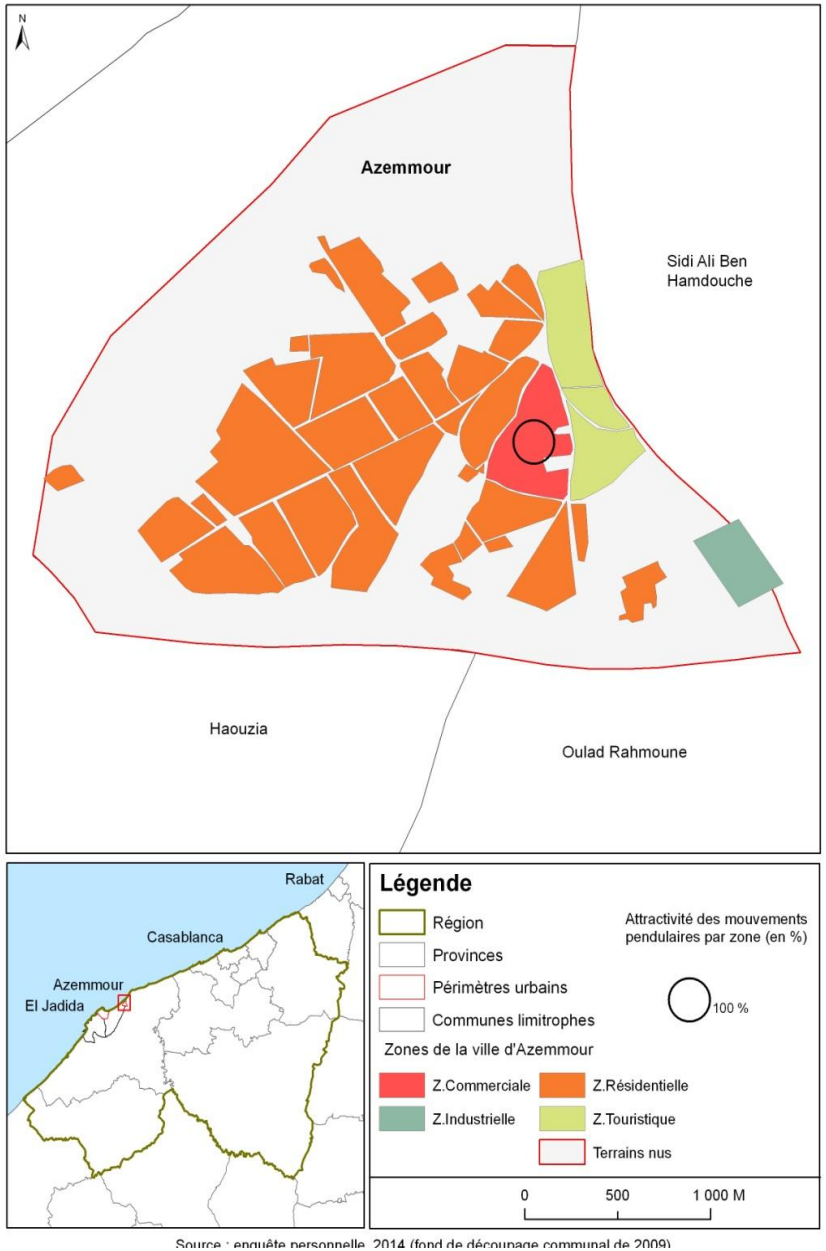
Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 16 : Attractivité de la commune Moulay Abdellah par destination



Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 17 : Attractivité de la ville d'El Jadida par destination



Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 18 : Attractivité de la ville d'Azemmour par destination

Toutes les zones de la ville d'El Jadida sont des destinations attractives pour les flux des mouvements pendulaires, certes avec des pourcentages variables. Ainsi, sa zone universitaire est la plus attractive avec plus de la moitié des flux à sa direction. En deuxième lieu la zone résidentielle, qui accueille les services et les métiers de proximité tels que les cafés, les commerces et autres. Puis, la zone administrative, suivie de la zone industrielle et enfin la zone touristique et la zone commerciale.

Quant à la commune Haouzia, sa zone touristique attire la majorité des flux à sa direction (soit plus de 80%), le reste est attiré par sa zone universitaire et résidentielle. Les autres sites de l'étude ne sont attractifs que par le biais d'une seule zone ou quartier à savoir : la zone résidentielle pour Sidi Bouzid, la zone industrielle pour Moulay Abdellah (partie rurale), la zone résidentielle pour le centre de Moulay Abdellah et la zone commerciale pour Azemmour.

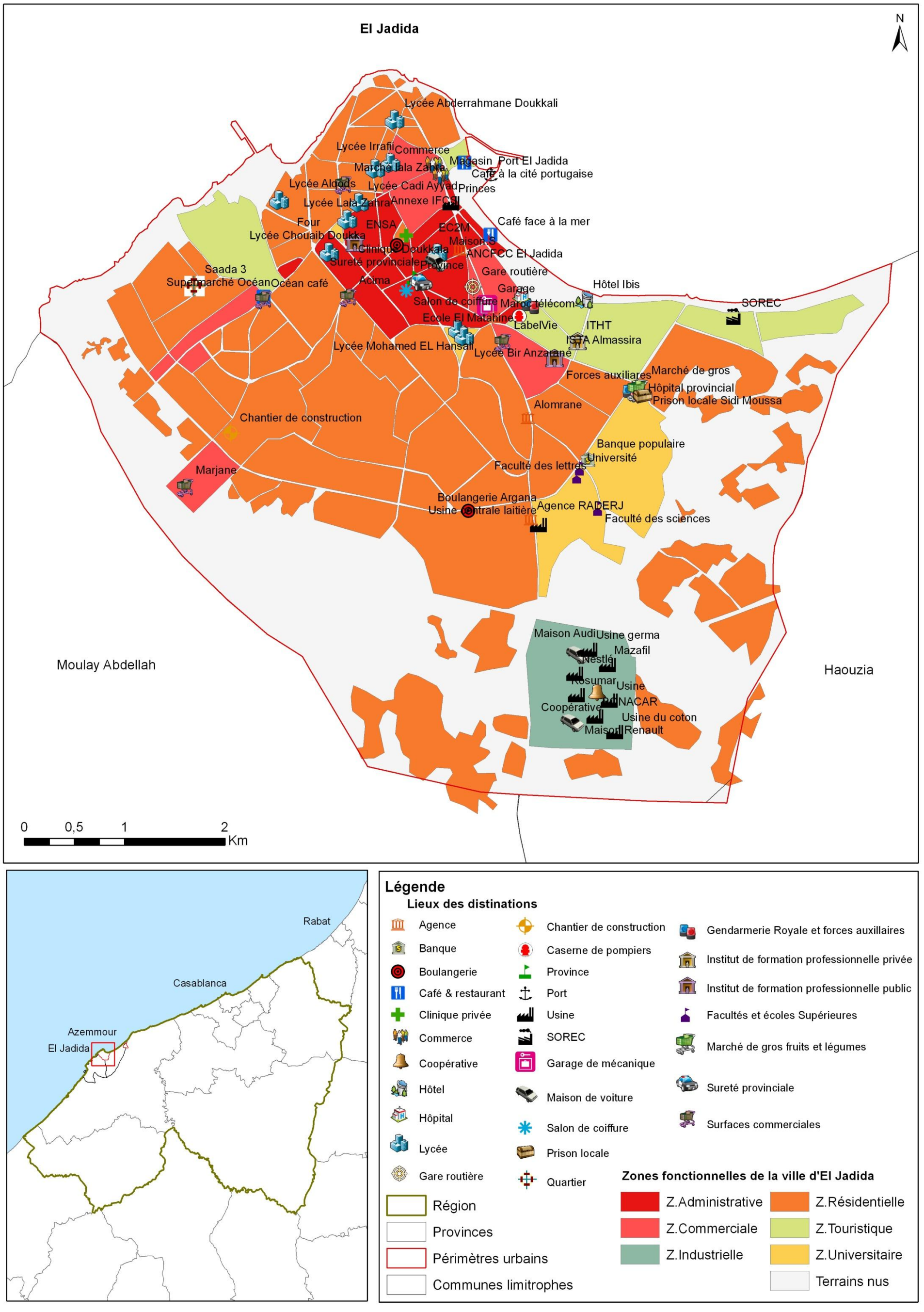
2.2.2. Les points d'intérêt sont les générateurs de l'attractivité des destinations par zone

Approfondir l'analyse de l'attractivité des destinations comme l'illustre les deux cartes n° 19 et 20 ci-dessous, permet de déceler l'apport de leurs lieux qu'on peut qualifier de points d'intérêts. De leur côté LE TELLIER.J et al (Plan bleu, 2009) ont mis l'accent sur le rôle des équipements implantés le long des axes structurants comme les gares routières et ferroviaires, les marché de gros, les hôpitaux, l'université, le port et l'aéroport dans la génération des déplacements.

La ville El Jadida dont toutes les zones sont attractives à degré variable, sa zone industrielle comprend 11 lieux plus attractifs composés des unités de l'agroalimentaire attirant 35% des flux de toute la zone, des unités de textile de la mécanique et autres unités avec respectivement 21%. La zone touristique d'El Jadida est attractive par le biais de 12 lieux composés des administrations avec 28%, divers équipements et sites touristiques avec 52%, puis des hôtels, cafés et restaurants avec 20%. Quant à la zone administrative, 17 lieux sont attractifs, répartis entre les administrations publiques 41%, les sociétés 17%, les équipements de la santé, de l'enseignement et du transport (gare routière) avec 41%. Pour ce qui est de la zone commerciale, 7 lieux sont plus attractifs, les espaces commerciaux 54%, les équipements de l'enseignement 30% et autres lieux avec 15%. Dans la zone résidentielle 24 lieux sont plus attractifs, des unités de production et de commerce avec 27%, des équipements de

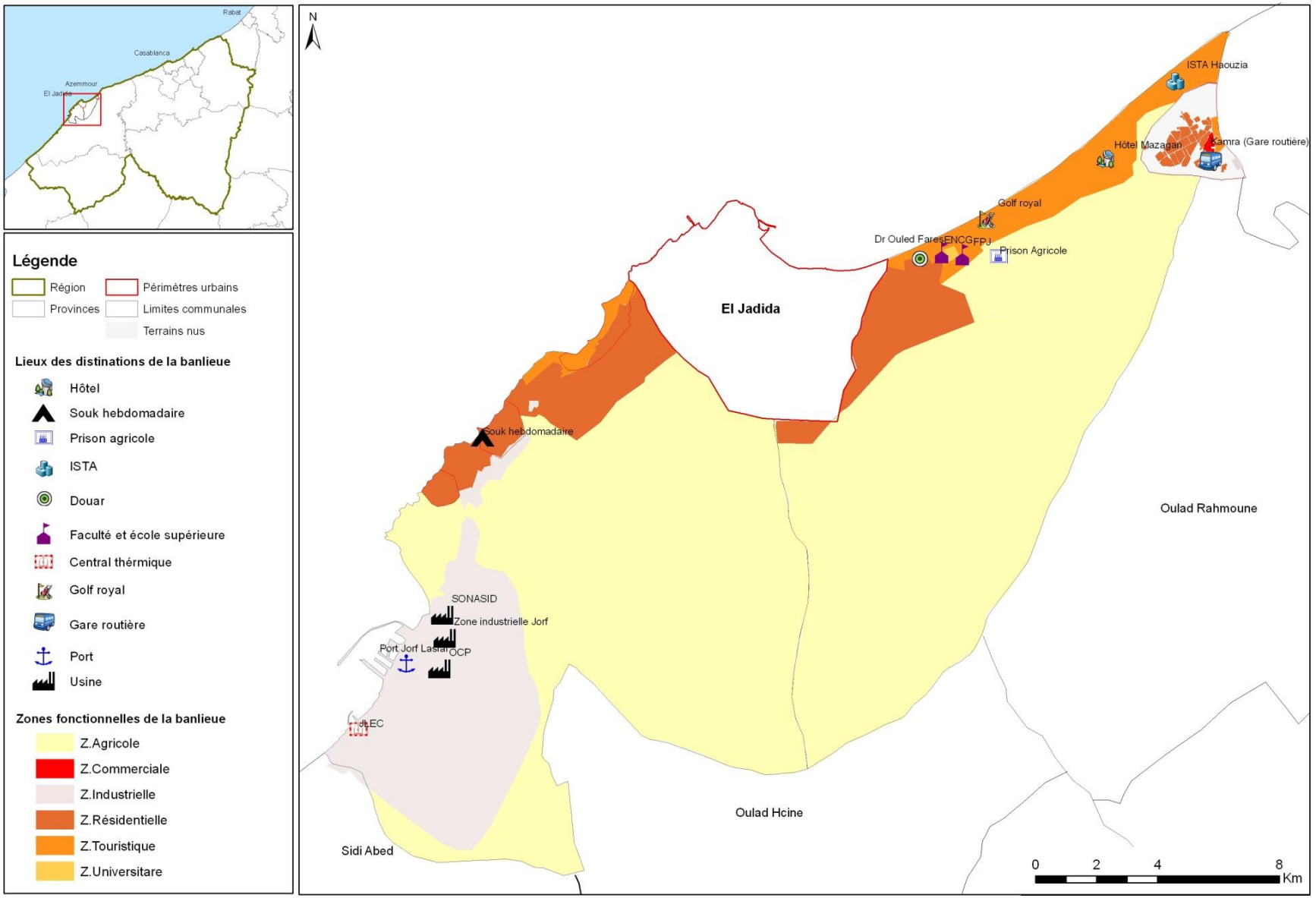
l'enseignement avec 55%, quelques administrations avec 7% ainsi que d'autres lieux avec 10%. Les flux attirés par la zone universitaire sont les plus volumineux, répartis entre 7 lieux; les établissements universitaires (faculté des lettres, faculté des sciences et le siège de l'université) avec 81%, l'ISTA avec 17%, le marché de gros avec 1%, ainsi que le nouveau hôpital provincial et quelques banques avec 0,6%.

Parmi les 3 zones attractives des flux dans la commune Haouzia, la zone touristique est la principale avec 4 lieux qui sont : le golf royal avec 46%, l'ISTA de la plage Haouzia avec 2%, Mazagan avec 46%, et enfin la prison locale (Alader) avec 6%. Quant à sa zone résidentielle, 2 lieux sont attractifs composés de douars et de concentrations humaines à proximité de la prison locale. La faculté poly-disciplinaire est le seul point d'intérêt de sa zone universitaire. 5 lieux sont attractifs dans la zone industrielle de Moulay Abdellah (partie rurale) à savoir ; la centrale électrique JLEC avec 14%, les autres unités industrielles du Jorf Lasfar avec 30%, l'OCP avec 42% et le port Jorf Lsafar avec 11%. Le souk hebdomadaire de dimanche est le seul lieu d'attraction pour le centre de Moulay Abdellah. Et enfin, la gare routière est le point d'intérêt pour la seule zone attractive (Zone commerciale) de la ville d'Azemmour.



Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 19: Répartition des lieux attractifs (points d'intérêt) par zones et quartiers de la ville-centre (El Jadida)



Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 20: Répartition des lieux attractifs par zone de la banlieue

2.3. Les flux des mouvements pendulaires

Ce titre consiste en l'analyse croisée des origines et des destinations représentées par les zones de chaque lieu comme l'illustre la carte n° 21 ci-dessous. Sans prendre en considération des itinéraires, cette analyse permettra de tracer et quantifier les flux de mobilité pendulaire, afin de ressortir leurs spécificités dont le degré de rayonnement, l'analyse est faite sur la base du nombre d'origines alimentant chaque destination. La connexion est forte dans le cas d'une liaison avec tous les sites de l'agglomération, ou faible dans le cas d'une liaison avec un seul site ou sous-site.

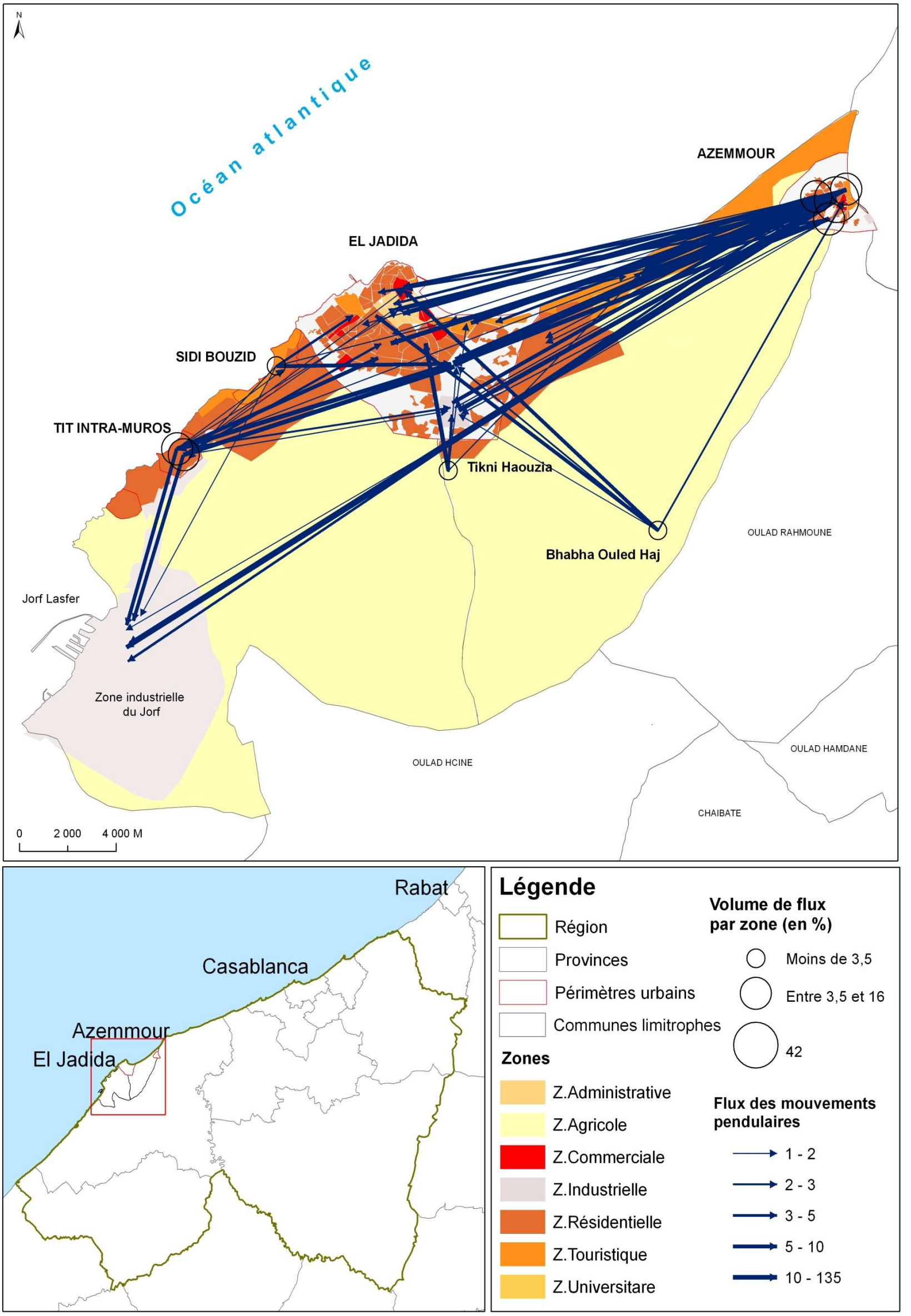
Ainsi, les zones suivantes: universitaire, résidentielle et industrielle d'El Jadida disposent d'un fort rayonnement sur toute l'agglomération sans prendre en compte le volume des flux. D'autres zones à savoir, la zone industrielle de Moulay Abdellah, la zone touristique de Haouzia, les zones touristique, administrative et commerciale d'El Jadida sont des destinations moyennement rayonnantes. Cependant, les autres destinations sont moins rayonnantes à savoir, la zone résidentielle et la zone universitaire de Haouzia, la zone résidentielle de Sidi Bouzid, la zone résidentielle urbaine de Moulay Abdellah et la zone commerciale d'Azemmour.

Quant au volume des flux, celui de la zone universitaire d'El Jadida est le plus important avec plus de la moitié de l'ensemble des flux, loin de toutes les autres destinations. Ce flux est fortement alimenté par la médina extra-muros d'Azemmour à plus du 1/3 ainsi que la médina intra-muros, l'extension moderne, les quartiers non réglementaires d'Azemmour et les lotissements de Moulay Abdellah. Alors que Tit intra-muros, Tikni, Bhabha Ouled Haj et Sidi Bouzid ne participent que faiblement à ce flux. On peut dire que généralement ce flux est alimenté par la ville d'Azemmour vu son effectif en personnes actives occupées et ses étudiants par rapport aux autres lieux de la banlieue et aussi son poids démographique et urbain.

La destination de la zone résidentielle d'El Jadida est fortement alimentée par deux origines : Azemmour extra-muros et douar Tikni. Ceci explique partiellement la relation entre Tikni et El Jadida en tant que douar périphérique d'une ville-centre, alors que la participation des autres origines reste faible. La troisième destination (zone industrielle El Jadida) s'alimente en

premier lieu de la ville d'Azemmour notamment de la médina extra-muros et l'extension moderne.

La zone touristique Haouzia et les zones : industrielle et touristique de Moulay Abdellah sont des destinations à volume moyen et principalement alimentées par la médina extra-muros d'Azemmour. Quant à la zone administrative El Jadida elle est alimentée principalement par la médina extra-muros et l'extension moderne de la ville d'Azemmour. La zone commerciale est fortement alimentée par deux zones : la médina extra-muros d'Azemmour et le douar Bhabha Ouled Haj, alors que deux autres origines participent faiblement à ce flux : l'extension moderne d'Azemmour et les lotissements de Moulay Abdellah.



Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 21: Flux des mouvements pendulaires provenant de la banlieue

Pour conclure, en dépit de la prédéfinition des motifs des mouvements pendulaires (travail et études), leur nature est marquée par la diversité. Ainsi le premier motif qui est le travail concerne une palette diversifiée de secteurs d'activité. Certes, quatre secteurs sont plus répandus à savoir : l'administration publique avec 1/3, l'industrie/BTP, commerce/service et l'artisanat notamment de service. Quant au deuxième motif, il est surtout dominé par les études supérieures avec 73% suivi de la formation professionnelle publique avec 18% contrairement à la formation professionnelle privée et aux études secondaires.

La ville d'El Jadida constitue la principale destination des mouvements pendulaires provenant de la banlieue, ceci est expliquée par son poids démographique et son attractivité relative à ses fonctions. L'attractivité des lieux dépend de l'attractivité de leurs zones fonctionnelles. En effet, El Jadida est attractive en premier lieu par sa zone universitaire qui attire plus de la moitié de l'ensemble des flux, suivie respectivement de la zone résidentielle, administrative, industrielle et enfin de la zone touristique et commerciale.

Les zones de l'agglomération sont soit des espaces émetteurs tels que la ville d'Azemmour ou récepteurs tels que la commune Moulay Abdellah (Jorf Lasfar), alors que d'autres sont à la fois émetteurs et récepteurs à savoir, la ville d'El Jadida. L'attractivité de ces zones se réalise à l'aide de leurs points d'intérêts, qui sont les équipements, les unités de productions,…etc. En outre, le rayonnement des destinations se base sur le nombre d'origines reliées à chaque destination. Il est fort dans le cas d'une liaison avec tous les sites de l'agglomération, et faible dans le cas d'une liaison avec un seul site ou sous-site. Dans ce sens, les zones d'El Jadida : universitaire, résidentielle et industrielle disposent d'un fort rayonnement sur toute l'agglomération.

En plus de l'analyse des origines/destinations et des motifs, il est important de s'interroger sur les moyens de transport utilisés dans cette mobilité.

3. La répartition modale relative aux mouvements pendulaires

Le taux de motorisation ainsi que la répartition modale sont deux éléments qu'il faut analyser pour compléter la connaissance de la mobilité chez la population de la banlieue. Cette population semble être moins motorisée et dépendante du mode public et artisanal (taxi) ainsi que des modes alternatifs. En fonction du revenu, du mode de vie et d'habitat, se détermine le choix modal relatif à la mobilité pendulaire, ce qui reflète l'existence de rapports d'interdépendance entre mode de déplacement et mode de vie en général.

3.1. La possession des moyens de transport

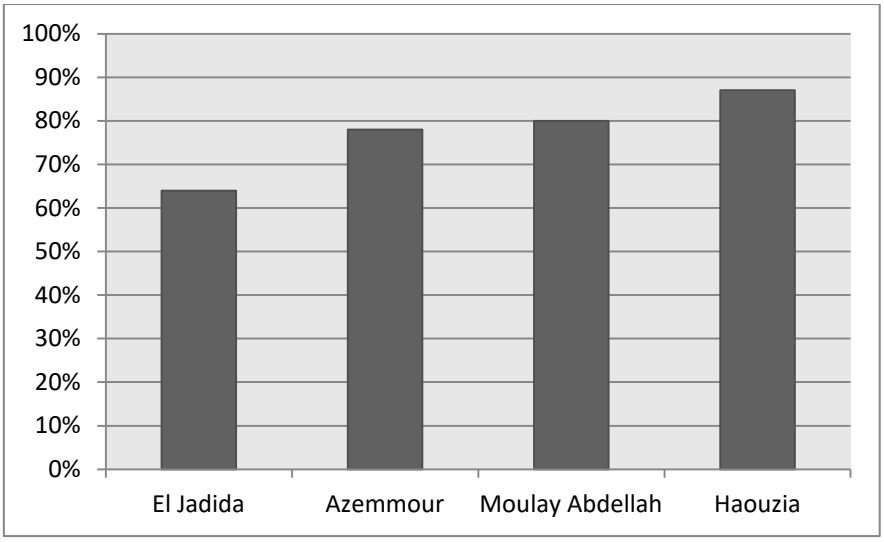
3.1.1. La population pendulaire de la banlieue est faiblement motorisée

Bien que l'équipement des ménages de la banlieue en moyens de transport (moto, voiture et camion) avoisine 41% d'après le RGPH 2014 (voir le tableau n° 11) avec une domination de la moto de l'ordre de 2/3, la population pendulaire ne possède que faiblement des moyens de transport avec uniquement 16% selon notre enquête de terrain.

Commune/centre urbain	Moto	Voiture	Camion	Moyenne des ménages par localité
Azemmour	6,92	15,26	1,81	24
Moulay Abdellah (partie rurale)	40,69	7,33	0,87	49
Moulay Abdellah (centre)	13,99	11,02	1,03	26
Sidi Bouzid	23,92	31,27	1,05	56
Ouled Ghadbane	28,34	9,53	0,43	38
Haouzia	39,83	8,92	1,3	50
Moyenne des ménages par mode	26	14	1	41

Tableau 11: Répartition des ménages possédant des moyens de transport (en%)
Source : RGPH 2014

Le taux de motorisation de la population pendulaire de la banlieue est de 48 véhicules/1000 personnes d'après notre enquête. Ce taux se rapproche de celui du PDU de l'ordre de 51 véhicules/1000 personnes pour toute l'agglomération contre 80 véhicules/1000 personnes pour la ville d'El Jadida.



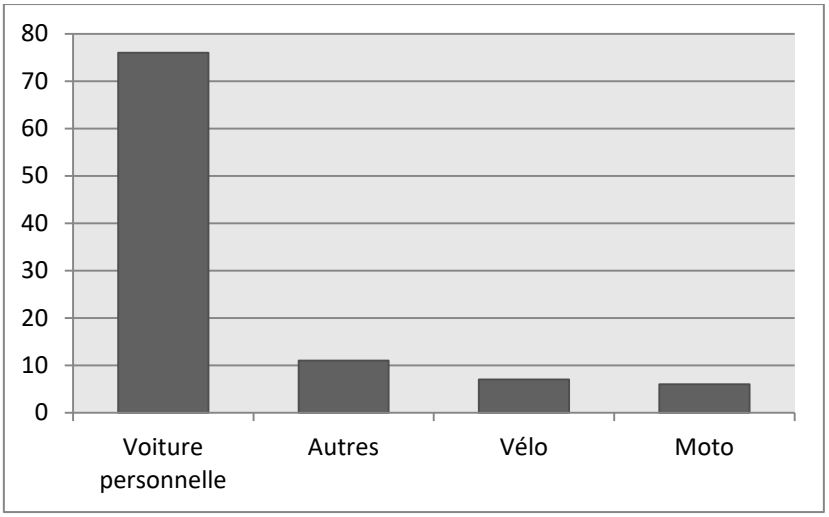
Graphique 7: Pourcentage des personnes sans permis de conduire par commune

Source : PDU, rapport de la deuxième phase (2014), page 14

La confrontation des taux de motorisation avec la faible part de possession des permis de conduire comme un indicateur de vérification confirme les résultats précédents comme le montre le graphique n° 7, issu du PDU.

3.1.2. La voiture domine la structure de possession des moyens de transport

Bien que le taux de possession des moyens de transport soit faible, la structure de possession se caractérise par la diversité et la prépondérance de la voiture personnelle de l'ordre de 76%. En outre, et vu les distances étendues de l'agglomération du Grand El Jadida, la part des moyens de transport motorisés (voiture et moto) au niveau de la structure de possession est dominante avec plus de 81% (voir le graphique n° 8). D'après la Banque mondiale dans son rapport sur la mobilité urbaine dans l'agglomération de Tanger (2009, p.113) « les facteurs qui déterminent la possession des voitures sont le revenu, le sexe, le niveau scolaire et aussi l'âge du chef de ménage.». On remarque aussi que la possession des moyens durables précisément le vélo reste très faible de l'ordre de 7,3%. Alors que d'autres moyens sont de l'ordre de 11%, dont souvent des moyens de transport qui ne sont pas strictement destinés au transport des personnes : moyens de transport mixte ou carrément de marchandise tels les camions, les transites et autres.



Graphique 8: Possession des moyens de transport par la population de la banlieue

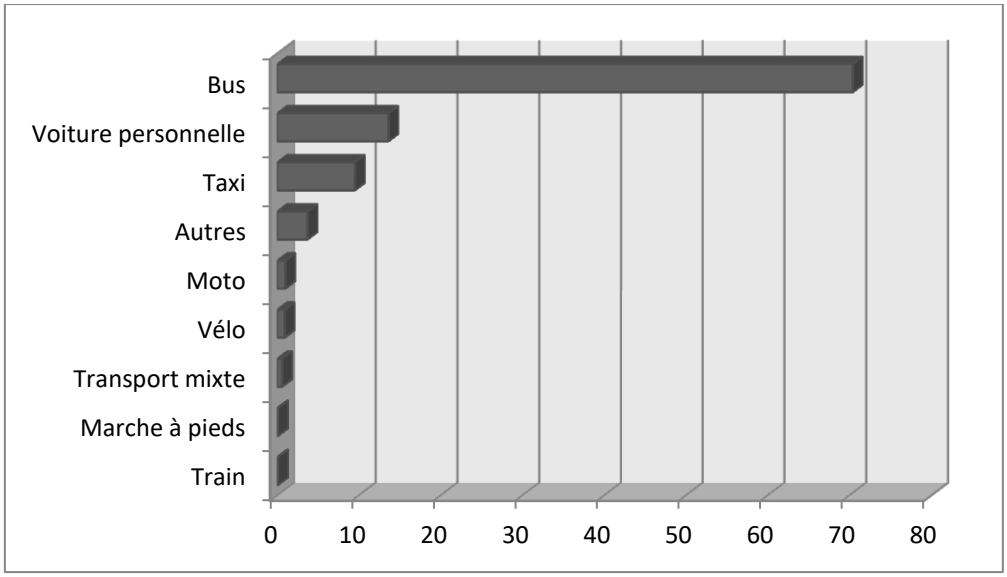
Source : enquête personnelle, 2014

En dépit du faible taux de motorisation de la population pendulaire, la voiture personnelle est le principal moyen de transport par rapport aux autres moyens mixtes et de marchandises ainsi qu'aux moyens doux et durables (moto et vélo). De plus, la voiture est souvent utilisée d'une manière collective comme s'est le cas du covoiturage, surtout familial (circuit convenable qui ramasse tous les membres de la famille).

3.2. Les moyens de transport utilisés en mouvements pendulaires

3.2.1. Le bus est le mode le plus utilisé

Les modes collectifs publics de transport sont les plus utilisés dans les mouvements pendulaires d'environ 80%, dont le bus est plus dominant avec 70% de l'ensemble. D'après le PDU (Rapport de la 2ème phase, 2014 p.25), en moyenne plus de 60% des flux de la banlieue et à destination d'EL Jadida se réalisent en transport en commun. Parallèlement, l'usage des modes privés est faible de 15%, dominé par l'usage de la voiture personnelle de l'ordre de 13,6%. Enfin, l'usage des autres modes : informel (transport mixte,…) ainsi que la marche à pieds reste très insignifiant avec respectivement 0,6% et 0,1%.



Graphique 9: Répartition des modes de transport utilisés dans les mouvements pendulaires

Source : enquête personnelle, 2014

De ce fait, le bus est le principal mode des déplacements pendulaires, suivi de la voiture personnelle et enfin des modes doux et durables qui sont presque inexistants. Cependant, bien que la voie ferrée traverse ce territoire du nord au sud avec une gare à El Jadida et une halte à Azemmour, le train n'est utilisable que par 0,1% de la population pendulaire. Ceci trouve son explication dans l'emplacement excentré des gares vis-à-vis de la population, ce qui nécessite une liaison complémentaire (bus et petit taxis) autrement dit une inter-modalité, ainsi que la promotion de l'usage de ce mode, etc.

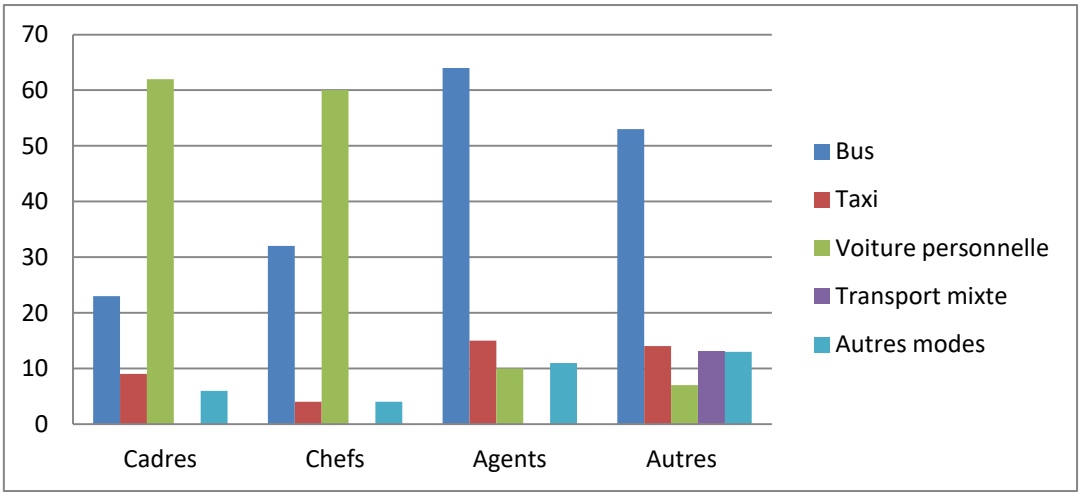
3.2.2. Modes et usagers : interdépendances socioprofessionnelles et spatiales

C'est un rapport testé par le croisement du mode de transport utilisé avec les caractéristiques socioprofessionnelles (statuts) et spatiales (origines).

3.2.2.1. Les caractéristiques socioprofessionnelles déterminent fortement le mode à utiliser

Le croisement des variables socioprofessionnelles avec l'usage des modes de transport, confirme l'existence d'une relation de dépendance entre le revenu et le mode de transport utilisé comme le montre le graphique n° 10. En effet, les agents d'exécution utilisent davantage le mode bus à hauteur de 64% d'entre eux. Compte tenu de leur faible taux de

motorisation et leur situation sociale, le prix du ticket du bus est à la portée des petits revenus. Or, les cadres et les chefs utilisent davantage la voiture personnelle avec respectivement 62% et 60%. Ainsi, plus la position hiérarchique dans la profession est moins importante, l'usage des modes publics et collectifs (bus et taxi) est très élevé, et plus la position est supérieure (cadre ou responsable) le déplacement se fait en majorité par la voiture personnelle.

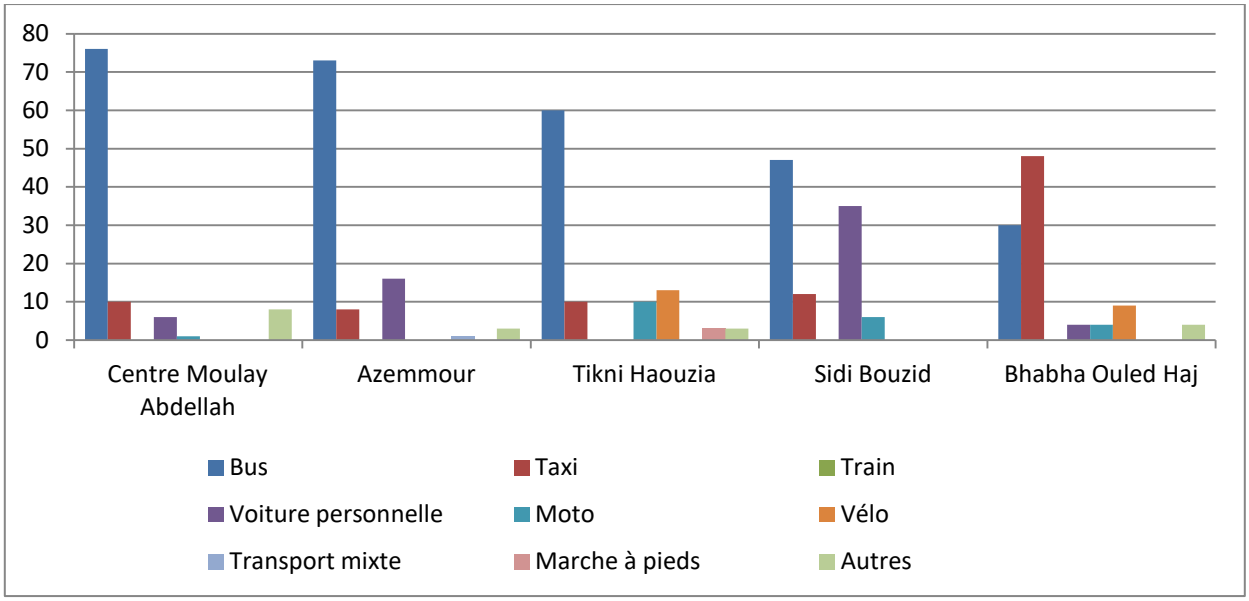


Graphique 10: Usage des modes de transport en fonction des classes sociales (en %)

Source : enquête personnelle, 2014

3.2.2.2. Les caractéristiques spatiales et l'usage du mode de transport

Existe-t-il une relation entre l'origine (lieu de résidence) et le choix modal ? Il parait que oui, or avec une intensité moins forte que l'interdépendance avec les caractéristiques socioprofessionnelles comme le montrent le graphique n° 11 et la carte n° 22 ci-dessous. En effet, l'usage du mode bus est possible à partir de tous les lieux de l'agglomération, certes avec des différences notables. Ainsi, il est le premier mode des mouvements pendulaires en provenance du centre Moulay Abdellah et d'Azemmour avec respectivement 76% et 73%. Une nette variation caractérise son usage à partir de la partie rurale entre 60% pour douar Tikni Haouzia contre seulement 30% pour douar Bhabha Ouled Haj.



Graphique 11: Usage des modes de transport selon les lieux de résidence (en %)

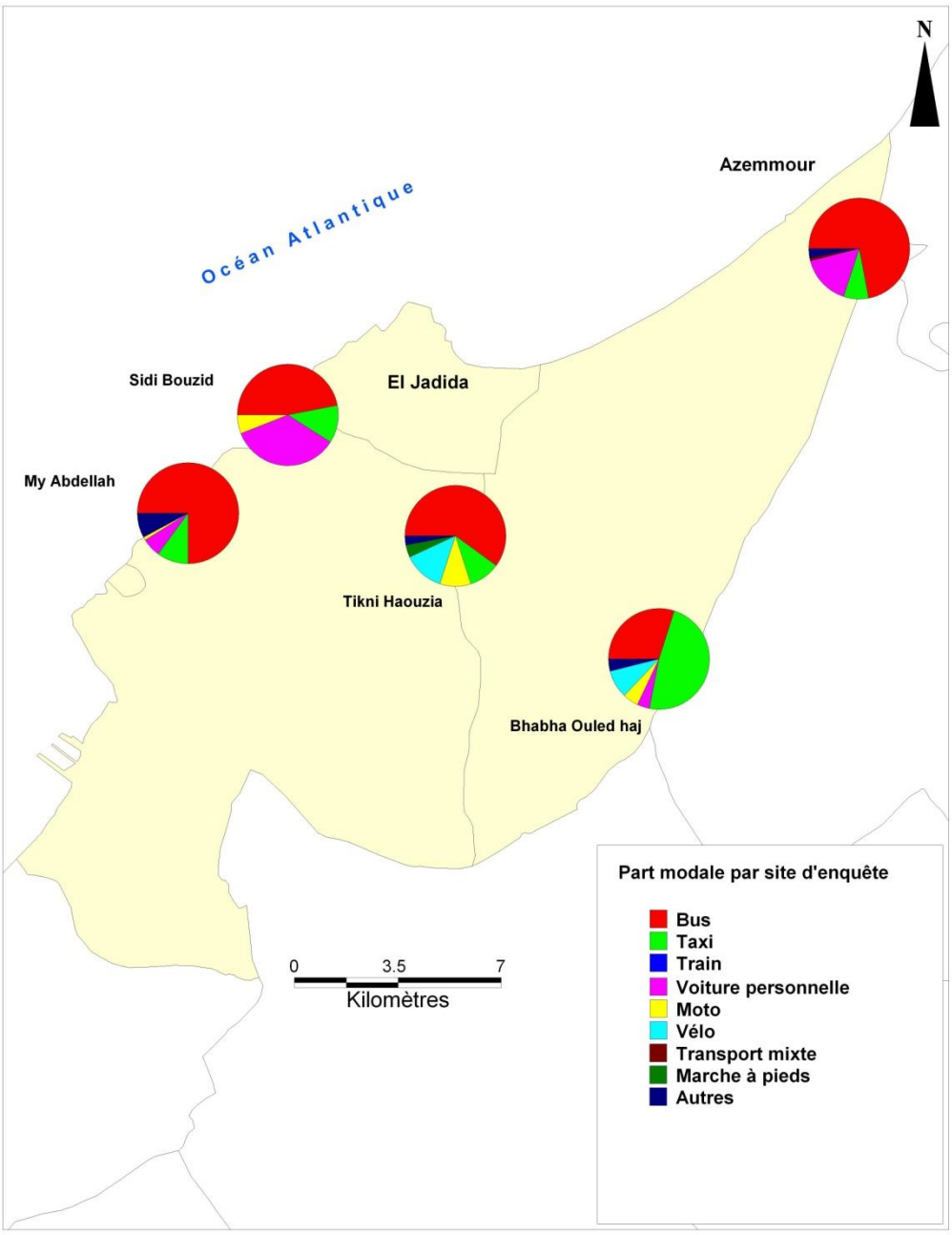
Source : enquête personnelle, 2014

Par ailleurs, l'usage du mode taxi est moins généralisable. Il est plutôt utilisé de la partie rurale surtout à cause de l'absence et/ou de la faiblesse du service du transport collectif par bus à titre d'exemple sur l'axe Haouzia de 48% à Bhabha Ouled Haj.

Bien que l'usage de la voiture personnelle concerne la majorité des sites sauf Tikni Haouzia, la voiture est surtout liée aux milieux urbains et périurbains plus qu'au milieu rural, de l'ordre de 35% pour Sidi Bouzid, 16% pour Azemmour contre seulement 6% pour le centre Moulay Abdellah.

La moto est un mode rarement utilisé dans les mouvements pendulaires à partir de la banlieue, elle n'apparaît que chez la population pendulaire de la partie rurale (paysans qui se déplacent pour la vente de leurs produits agricoles à El Jadida), ainsi qu'à partir de Sidi Bouzid grâce à sa proximité d'El Jadida. Il en va de même pour le vélo, que l'enquête a détecté uniquement au niveau de la partie rurale de la banlieue.

La marche à pieds est observée au niveau de la partie rurale la plus proche du périmètre urbain de la ville d'El Jadida à titre d'exemple Tikni Haouzia, suite à la distance parcourable et à cause du niveau de vie modeste de la population.



Carte 22: Répartition des modes de transport mobilisés par les déplacements quotidiens

Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Ainsi, les modes collectifs publics (bus et taxi) sont plus répandus partout dans la banlieue, le bus est souvent utilisé à partir de la banlieue périurbaine alors que le taxi est utilisé plus par la population de la banlieue rurale. Au niveau de cette dernière les modes publics sont parfois substitués par des modes alternatifs à savoir la moto et le vélo pour les zones éloignées, et la

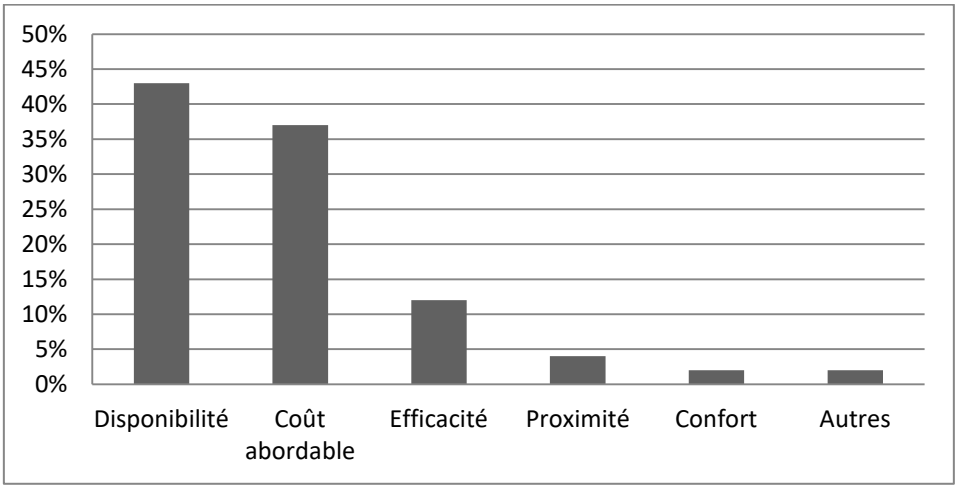
marche à pieds à proximité d'El Jadida. Quant à la voiture personnelle, elle est moins répandue et intimement liée au mode de vie urbain.

La relation entre l'origine (lieu de résidence) et le choix modal est confirmée. Plusieurs facteurs favorisent ce choix, entre autres, la morphologie ou la forme d'habitat (médina, habitat non réglementaire,…etc.), la proximité et le mode de vie.

3.3. Les motivations du choix modal

3.3.1. Le choix modal est tributaire de deux principales motivations

En général cinq motivations expliquent les choix modaux chez la population pendulaire de la banlieue. Certes, les plus importantes sont de l'ordre de deux à savoir: la disponibilité des moyens de transport avec 43% et le coût abordable avec 37%. La part des autres motivations : l'efficacité, la proximité et le confort sont relativement faibles respectivement de l'ordre de 12%, 4% et 2%.



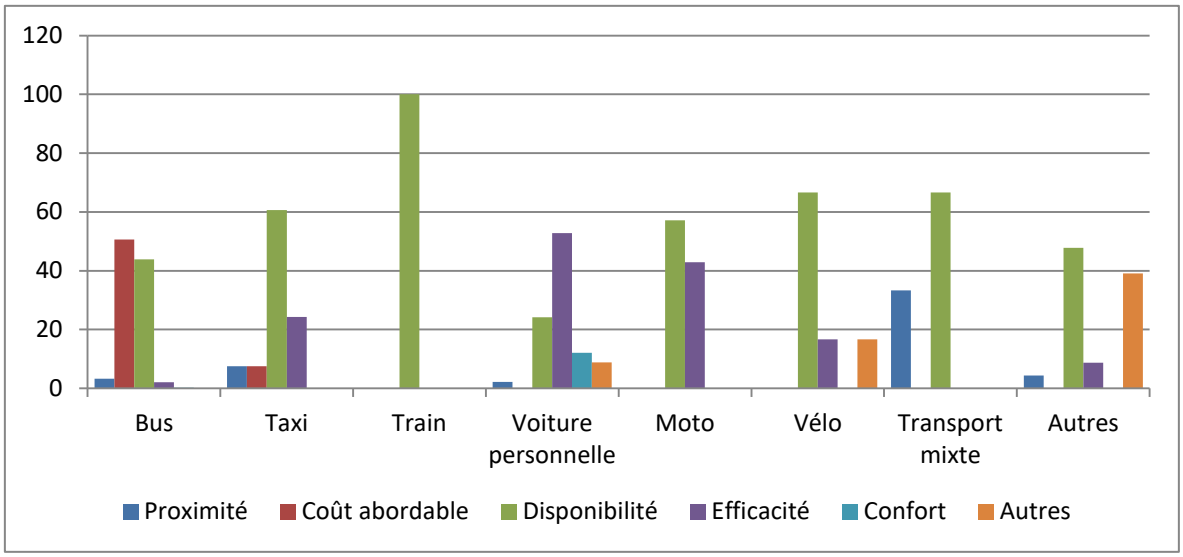
Graphique 12: Motivations du choix des moyens de transports utilisés dans les mouvements pendulaires (en %)

Source : enquête personnelle, 2014

Donc, le coût de la mobilité et la disponibilité des moyens de transport sont les principales motivations du choix modal dans la banlieue d'El Jadida, ce qui donne une idée générale sur les classes sociales et professionnelles concernées par ces mouvements, qui sont des classes modestes, ouvrières et estudiantines.

3.3.2. Entre le mode et la motivation de son choix : une relation à révéler

Le graphique suivant n° 13 permet à travers le croisement de deux variables de ressortir pour chaque mode de transport les motivations pour lesquelles il est choisi, ainsi que leurs degrés d'importance.



Graphique 13: Relation entre les moyens de transport utilisés et leurs motivations du choix (en %)

Source : enquête personnelle, 2014

Le bus est choisi pour presque l'ensemble des motivations, certes, 51% l'ont choisi pour son coût abordable, 44% pour sa disponibilité contre seulement 3% pour sa proximité et 2% pour son efficacité.

Le taxi est choisi pour 4 motivations, principalement pour sa disponibilité avec 61%, puis l'efficacité avec 24%, contre seulement 15% pour son coût et sa proximité à part égale entre les deux motivations.

La voiture personnelle est choisie pour cinq motivations dont l'efficacité comme principale raison avec 53%, puis la disponibilité avec 24%, le confort avec 12%, contre 9% pour autres motivations, qui sont souvent le covoiturage familial, les achats et services, la réalisation des circuits et enfin la proximité avec 2%.

La moto est choisie pour deux motivations : la disponibilité avec 57% et l'efficacité avec 43%. Pour ce qui est du vélo, il est choisi principalement suite à sa disponibilité avec 66%. Quant au transport mixte, il est choisi pour deux raisons : la disponibilité avec 67% et la proximité avec

33%. Ainsi, le bus est choisi en premier lieu pour son coût abordable et pour sa disponibilité, la voiture personnelle et la moto pour l'efficacité, le taxi, le vélo et le transport mixte pour la disponibilité.

En guise de conclusion, l'analyse de la répartition modale relative aux mouvements pendulaires démontre tout d'abord, la faible motorisation de la population pendulaire d'une part, et la prédominance de la voiture dans la structure de possession d'autre part. Par ailleurs, en matière d'usage, le bus est le mode le plus utilisé avec plus de 70%.

Le croisement des variables relatives aux classes socioprofessionnelles avec le choix modal confirme l'existence d'une forte relation entre le revenu ou la classe socioprofessionnelle et le choix modal. En effet, plus on appartient à la classe modeste, l'usage du mode collectif public est très élevé (bus ou taxi). Au contraire plus on fait partie de la classe moyenne ou aisée, le déplacement se fait essentiellement par la voiture.

Bien que la relation d'interdépendance existe entre l'origine (lieu de résidence) et le choix modal, elle est moins forte. Ainsi, le bus est souvent utilisé à partir de la banlieue périurbaine alors que le taxi est utilisé plus de la banlieue rurale. Il est parfois substitué par des modes alternatifs à savoir la moto et le vélo dans les zones éloignées et par la marche à pieds au niveau des douars juxtaposant le périmètre urbain d'El Jadida. Quant à la voiture, elle est moins répandue et intimement liée au mode de vie urbain. La relation entre l'origine et le choix modal est favorisée par plusieurs facteurs à savoir : le statut et la forme d'habitat (médina, habitat non réglementaire,…etc.), la proximité et le mode de vie. Il ressort de l'analyse des motivations du choix modal, que le coût abordable et la disponibilité du moyen de transport sont les principales motivations du choix modal dans la banlieue d'El Jadida.

Conclusion :

De ce qui précède, la population de la banlieue d'El Jadida ayant l'âge de travailler et/ou de poursuite des études secondaires et supérieures, se trouve devant l'obligation de se déplacer quotidiennement entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. Ceci est démontré à travers plusieurs indicateurs. D'abord, la taille importante de la population pendulaire qui avoisine 41% de la population en âge d'activité, avec une répartition hétérogène en fonction du poids démographique de chaque lieu, du degré de polarisation par la ville d'El Jadida et de l'interdépendance avec les autres sous-espaces de la banlieue. Ensuite, la jeunesse de population pendulaire, qui est majoritairement au dessous de 35 ans avec 78%, en parfaite concordance avec la structure démographique jeune de l'agglomération. Enfin, l'observation de cette mobilité chez toutes les couches et les catégories socioprofessionnelles et tous les statuts. De plus, La mobilité pendulaire concerne les employés de la majorité des secteurs d'activités disponibles au niveau de l'agglomération, surtout l'administration publique, l'industrie/BTP, le commerce et les services, outre que les étudiants et les stagiaires de la formation professionnelle publique.

D'un autre côté, El Jadida constitue la principale destination des mouvements pendulaires, cela est dû à son poids démographique et à son attractivité. Cette dernière dépend de l'attractivité de ses zones fonctionnelles par le biais de leurs points d'intérêts, qui sont les équipements, les unités de productions,…etc. L'ensemble des lieux de l'agglomération sont soit émettrices de la mobilité pendulaire telle qu'Azemmour ou réceptrices telle que la commune Moulay Abdellah (Jorf Lasfar), alors que la ville El Jadida est à la fois émettrice et réceptrice.

Par ailleurs, en dépit de la faible motorisation de la population pendulaire de la banlieue, la voiture personnelle prédomine la structure de possession. Cependant, en matière d'usage, le bus est le mode le plus utilisé avec plus de 70%. De plus, une forte relation existe entre le revenu ou la classe socioprofessionnelle et le choix modal, alors qu'entre l'origine (lieu de résidence) et le choix modal, la relation parait moins forte.

Après l'analyse du sous-système de la mobilité pendulaire, il convient de s'interroger sur le sous-système du transport collectif qui devra traduire cette mobilité en mouvements à travers un réseau, des acteurs et une infrastructure.

Chapitre 5 :
Acteurs et infrastructures du transport collectif intercommunal

Introduction :

Selon la législation marocaine, le transport collectif urbain est une compétence propre des collectivités territoriales. Cependant, la réalité de l'échelle locale, où convergent à la fois les actions des acteurs communaux, supra-communaux et centraux, en l'absence d'une approche territoriale ne permet pas la production d'un service de qualité.

La gestion du transport collectif dans l'agglomération du Grand El Jadida et à l'instar des autres agglomérations du Maroc, connait le passage à une nouvelle façon de gestion, où le partenariat public-privé a pris une nouvelle dimension. Ce processus est accompagné de l'adoption d'un cadre intercommunal qui est le groupement de commune « Al Jadida Al Kobra-transport urbain » et l'élaboration du PDU. En dépit de la tendance actuelle inscrite dans la cadre de la bonne gouvernance, les dysfonctionnements de la voirie et des équipements relatifs au TC par bus pénalisent fortement la qualité de service.

A travers trois sections, ce chapitre présentera une analyse dynamique du TC intercommunal. La première, portera sur le côté législatif et réglementaire ainsi que sur le jeu d'acteurs. La deuxième approchera l'organisation et la gestion du TC, avec une analyse du général (niveau national) au particulier (l'agglomération d'El Jadida). La troisième et dernière section évoquera l'infrastructure routière de l'agglomération, les terminus, les arrêts de bus, l'état d'aménagement ainsi que l'appréciation des usagers.

1. La gouvernance du TC intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida

L'agglomération du Grand El Jadida est un territoire fonctionnel constitué de plusieurs territoires institutionnels adjacents (communes), dont la mobilité intercommunale de leur population est l'un des effets de ce caractère fonctionnel. Néanmoins, le système de transport collectif intercommunal se trouve à la fois devant la contrainte de financement et l'enjeu du renforcement de la coopération inter-territoires et inter-acteurs, autrement dit, la bonne gouvernance. Ainsi la présente section propose une analyse du contexte institutionnel et du jeu d'acteurs à l'échelle de l'agglomération.

1.1. Le contexte institutionnel et les acteurs du TC intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida

Par la loi, les collectivités territoriales sont les responsables directs du transport collectif urbain et intercommunal, en même temps elles ne disposent pas des moyens financiers nécessaires.

1.1.1. Un cadre législatif fragmenté et insuffisant

Le cadre législatif régissant le TC intercommunal se compose de trois lois et un décret. Deux lois sont relatives aux collectivités territoriales, portant sur la création et la gestion du service de transport public urbain à savoir, la loi organique relative aux communes et la loi de la gestion déléguée[61]. La troisième loi porte sur les taxis sous la gestion des provinces ou des wilayas et enfin le décret du 29 septembre 1964 relatif à la création et à la gestion des régies de transport par les collectivités locales.

Les collectivités territoriales, notamment les municipalités ainsi que les institutions[62] de coopération intercommunale et les groupements[63] de collectivités territoriales détiennent la

[61] La loi n° 54-05 du 16 mars 2006 qui reflète par l'externalisation de la gestion des services publics (transport collectif, déchets ménagers, assainissement…etc.) la crise de la gestion directe par les collectivités locales.

[62] مؤسسات التعاون بين الجماعات حسب القانون التنظيمي للجماعات رقم 113.14 و هي ما كان يسمى حسب الميثاق الجماعي بمجموعات الجماعات و مجموعات التجمعات البشرية.

compétence de la création et de la gestion du service public de transport communal et intercommunal en tant que compétence propre selon l'article 83 de la loi organique n° 113.14 relative aux communes, remplaçant l'ancienne charte communale. À côté des collectivités territoriales, le Ministère de l'Intérieur et le Ministère de l'Equipement du Transport et de la Logistique sont deux acteurs institutionnels, responsables de la gestion des taxis et autres modes en fonction de la loi de 1963 [64] relative aux transports par véhicules automobiles sur route telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi 16.99[65] de 2000. L'article 2 de cette loi distingue les services de transport public, et définit les 2 catégories des taxis et leurs périmètres de roulage : petits taxis à l'intérieur du périmètre urbain et grands taxis aux alentours de 50 km du centre urbain, avec la possibilité d'aller au-delà de ce rayon sur autorisation des autorités de contrôle (voir l'article entier dans l'annexe).

Toutefois, ces lois n'accordent que peu de détails au transport intercommunal, et à défaut d'une autorité organisatrice du transport urbain au niveau provincial ou intercommunal, il n'est pas possible de définir la cohérence entre les différents modes et de veiller à l'articulation avec les différentes collectivités locales et entre les échelles territoriales (Rencontre des collectivités locales, 2006). Ainsi, en l'absence d'une loi spéciale du transport urbain, régissant tous les modes et clarifiant les attributions de chaque acteur, et instaurant les mécanismes de la synergie entre les acteurs locaux et centraux, le cadre législatif reste fragmenté entre plusieurs lois et acteurs sans aucune articulation. Son contenu est dépassé et incompatible avec le dynamisme des agglomérations, au point de devenir une source de conflit de compétences et un facteur de crise du transport urbain (سعيد جفري، 2002).

[63] مجموعات الجماعات الترابية و هي التي تجمع جماعة أو أكثر مع جهة أو عمالة أو إقليم أو أكثر حسب القانون التنظيمي للجماعات رقم 113.14.

[64] Bulletin officiel n° 2667 du 06 décembre 1963, dahir n° 1-63-260 du 24 Joumada II 1383.

[65] Publié au Bulletin Officiel n° 4778 du 16 mars 2000, p. 161.

1.1.2. Le sous financement des transports collectifs

En plus des faiblesses du cadre législatif et réglementaire, le TC au Maroc souffre du sous financement malgré que la dernière décennie ait connu une légère amélioration[66]. Les transports urbains et périurbains en général et, les transports collectifs surtout en site propres exigent de lourds investissements dans l'infrastructure et le matériel roulant. Ces investissements dépassent largement la capacité des collectivités territoriales qui sont pénalisées par la faiblesse de leurs ressources propres[67]. Le transport collectif ne peut être financé que par trois moyens (le tarif, la fiscalité nationale ou locale et l'emprunt), certes tous ces moyens présentent des limites, ce qui fait que la contribution de l'Etat central est primordiale (financée soit par l'impôt ou l'emprunt). L'enjeu principal est donc de pouvoir augmenter la capacité de financement de l'Etat de manière significative.

Selon les rapports de diagnostic du secteur des transports urbains élaborés par la Banque Mondiale et le plan bleu, le sous financement revient à plusieurs causes, en premier lieu, la politique tarifaire déficitaire. Cette dernière est expliquée par les obligations de service public qui ne sont pas compensées et du souci d'atténuation des dépenses des ménages. Suite à cette politique les opérateurs (régies et concessionnaires du transport collectif) se trouvent en difficulté financière.

L'absence de sources de financements dédiées aux déplacements urbains constitue une autre cause du sous financement des transports collectifs urbains. Ceci en même temps que les taxes collectées par l'Etat auprès des bénéficiaires directs des infrastructures de déplacements urbains ne financent que très peu le secteur (Stratégie nationale des déplacements urbains, p.25). Enfin, la concurrence des transports informels et artisanaux a fait perdre aux opérateurs du transport collectif d'importantes ressources financières.

[66] Une prise de conscience s'installe au niveau de l'Etat central (Ministère de l'intérieur et des finances) qui vient de contracter un accord avec la Banque mondiale pour accompagner la rénovation du système de transport en commun.

[67] « Les dépenses d'investissement engagées par les 24 communes et agglomérations les plus importantes du pays ne sont élevées en 2006 qu'à environ 93 Million US$ pour des besoins estimés de 300 US$ » (Les déplacements urbains en méditerrané, guide des recommandations, 2008 p.32).

1.1.3. Les principaux acteurs du transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida

Les acteurs du transport intercommunal au niveau de l'agglomération du Grand El Jadida, sont les différents intervenants dans son organisation et sa gestion d'une manière directe ou indirecte. Des acteurs publics à savoir, institutionnels et politiques (nommés et élus), certains relèvent du niveau central et d'autres du niveau local ainsi que le secteur privé.

L'analyse du jeu d'acteurs par le biais des entretiens semi-directifs menés en 2014, a permis d'identifier les principaux acteurs du TC intercommunal (voire le tableau n° 12). Ces entretiens ont concerné les secrétaires généraux des collectivités territoriales constituant l'agglomération (El Jadida, Azemmour, Haouzia et Moulay Abdellah), le président du groupement des communes « Al Jadida Alkobra-transport urbain », l'Agence Urbaine d'El Jadida, la Direction Provinciale de l'Equipement et du Transport notamment le chef de service du transport routier, les chefs de divisions de la province d'El Jadida : DCL, division de l'urbanisme, service du transport urbain ainsi que le responsable de la société de transport Equinox. D'après ces entretiens, le Ministère de l'Intérieur est le principal acteur public aussi bien au niveau central que local à travers sa Direction Générale des Collectivités Locales DGCL et sa division décentralisée DCL. Le groupement des communes « Al Jadida Alkobra-transport urbain » crée par l'arrêté du Ministère de l'Intérieur du 25 juin 2013 s'est substitué aux communes de l'agglomération quant à la gestion du service de transport par autobus. Son conseil se compose des délégués représentant les conseils municipaux et communaux membres. Comme principal acteur privé, la société Equinox est l'opérateur technique du réseau de transport par autobus sur la base d'une sous-traitance non déclarée de Karama-bus (Délégataire légal).

	Acteurs	Rôles
Niveau central	**Ministère de l'Equipement du Transport et de la Logistique**	✓ Construction et aménagement des routes classées. ✓ Contribution au financement et réalisation des infrastructures routières à l'intérieur des périmètres urbains. ✓ Sécurité routière.
	Ministère de l'Intérieur (DGCL)	✓ Élaboration de la politique et planification des déplacements urbains/périurbains. ✓ Contribution au financement et réalisation des infrastructures routières à l'intérieur des périmètres urbains. ✓ Tutelle sur les décisions des collectivités territoriales.
Niveau intercommunal	**Groupements de communes**	✓ Gestion du transport public urbain et périurbain.
	Municipalités (El Jadida et Azemmour)	✓ Construction et aménagement de la voirie urbaine. ✓ Gestion du stationnement. ✓ Signalisation routière. ✓ Gestion du trafic et de la circulation. ✓ Réalisation et gestion des gares et haltes routières.
	DCL	✓ Accompagnement technique du groupement de communes et des collectivités territoriales. ✓ Régulation des services de transport public.
	Service de transport urbain	✓ Gestion du segment taxi. ✓ Coordination avec les différents intervenants dans le transport urbain.
	Direction provinciale de l'équipement et du transport	✓ Mise en œuvre et coordination de la politique du ministère au niveau provincial. ✓ Signalisation routière hors périmètres urbains.
	Service de transport routier	✓ Gestion des segments de transport scolaire et transport du personnel.
	Délégataire et opérateur Karama-bus/Equinox	✓ Opérateur du réseau de transport collectif par bus au niveau des communes appartenant au groupement.

Tableau 12: Compétences et rôles des acteurs intervenant dans les déplacements intercommunaux

Source : Entretiens avec les acteurs locaux concernés par les déplacements intercommunaux à El Jadida, 2014, Plan Bleu, 2009 (p.85-86) et Banque Mondiale, 2008 (p.14)

Les compétences des acteurs du transport collectif intercommunal se caractérisent par la complexité des dispositifs institutionnels et organisationnels, impliquant de multiples acteurs locaux, nationaux, décideurs et opérateurs. Le niveau central représenté par le Ministère de l'Intérieur notamment la DGCL et le Ministère de l'Equipement et du Transport, détient les compétences de tutelle, de planification et d'accompagnement (LE TELLIER.J et al, 2009). Ceci est traduit par des plans d'action sectoriels et des stratégies nationales à titre d'exemple : la Stratégie Nationale des déplacements urbains, la Stratégie du Ministère de l'Equipement et du Transport, ainsi que des programmes nationaux des routes. Quant au niveau local, où toutes les interventions convergent, les rôles sont plus éclatés entre les acteurs publics et privés. En même temps que les acteurs techniques opèrent sur les réseaux de transport, les collectivités territoriales gèrent le transport collectif urbain dans la mesure de leur compétence. Les services de la province accompagnent les collectivités territoriales et veillent à la mise en œuvre des stratégies nationales du Ministère de l'Intérieur et spécialement de la DGCL. De leur côté, les services extérieurs assurent la mise en œuvre des stratégies et des plans sectoriels nationaux. Cependant, la coordination avec les différents intervenants est assurée par le service du transport urbain de la province et se résume uniquement à la commission locale de la circulation qui réunit périodiquement les acteurs concernés.

1.2. La stratégie et les projets des acteurs

Il ressort de l'analyse des résultats des entretiens avec les acteurs locaux un manque de stratégie et une faiblesse des projets consolidant la complémentarité de l'agglomération.

1.2.1. L'élaboration du PDU de l'agglomération, sera-t-elle la base d'une stratégie du TC intercommunal ?

Les communes de l'agglomération ne disposent pas d'une vision stratégique et par la suite d'une stratégie relative au transport collectif intercommunal. Par ailleurs, elles ont transféré la gestion au groupement de communes « Al Jadida Alkobra-transport urbain ». Ceci explique leur désengagement selon les propos du secrétaire général de la municipalité d'Azemmour. Le groupement de communes est maintenant la seule collectivité territoriale responsable du TC par bus, certes d'après son président, elle ne dispose pas de stratégie perçue et écrite, alors que

son seul objectif consiste à contrôler le délégataire et veiller au renforcement du parc auto par l'augmentation du nombre de bus.

En s'appuyant sur la Stratégie Nationale relative aux transports urbains, élaborée par la DGCL avec l'appui de la Banque Mondiale en 2006/2008, les collectivités territoriales bénéficient de l'accompagnement des services de la province d'El Jadida en vue de développer leur stratégie locale, d'après le responsable de la division des collectivités locales (DCL). De son côté le service de transport urbain appartenant à la division de l'urbanisme de la province d'El Jadida, chargé du suivi de l'élaboration du PDU, considère ce document comme base pour la stratégie du TC intercommunal de l'agglomération du Grand El Jadida.

Les services extérieurs et surtout le service de transport routier relevant de la direction provinciale de l'équipement et de transport, déclarent qu'il y a une tendance au niveau central pour que le Ministère participe en tant qu'acteur incontournable à l'organisation du TC urbain et périurbain. Cependant au niveau local le service ne dispose pas d'une stratégie dédiée à ce segment de transport routier excepté le plan d'action provincial de la direction, en matière de maintenance et de construction des routes et des ouvrages d'arts hors périmètres urbains.

1.2.2. Des projets cloisonnés pour une agglomération complémentaire

Les projets des acteurs locaux en relation avec le transport collectif intercommunal sont rares, ce qui est tout à fait normal en l'absence d'une planification et d'une stratégie des déplacements urbains et périurbains à l'échelle de l'agglomération. Le seul projet pour le groupement de communes est l'augmentation du nombre des bus en circulation (parc auto) pour améliorer la fréquence des bus. Bien que les communes aient cédé leur compétence au groupement de communes, Moulay Abdellah et Haouzia, réalisent des projets qui portent sur l'organisation du transport scolaire. En effet, la commune de Moulay Abdellah a appuyé la création d'une fédération d'associations avec laquelle elle a signé une convention pour la gestion du transport scolaire en utilisant deux autocars et des voitures Mercédès. La commune Haouzia est en train de suivre le même chemin avec la préparation d'une convention avec des associations qui vont bénéficier de son appui financier. Quelques projets figurent dans le plan communal de développement PCD d'El Jadida (2011-2016), visant l'amélioration des déplacements urbains, certes, sans qu'ils prennent en compte la complémentarité de

l'agglomération (construction des parkings, organisation du transport urbain, amélioration de la signalisation et la restauration des noms des rues et des avenues, délocalisation de la gare routière pour décongestionner le centre-ville ainsi que le renforcement de la voirie de la ville). Quant au PCD d'Azemmour, aucun projet prévu en matière du TC. Enfin, parmi ses projets, l'opérateur compte mettre en place une salle de contrôle des bus par GPS à l'instar de celle réalisée à Fès, l'aménagement des terminus et des arrêts de bus par des afficheurs et des abribus,…etc.

1.3. La synergie et le jeu d'acteurs à l'échelle de l'agglomération

En s'appuyant sur la méthode de l'analyse stratégique AFOM, on peut traiter le jeu d'acteurs à travers les entretiens semi-directifs en répondant à la question suivante : « Comment coopérez-vous avec les autres acteurs du TC ? ». Ce qui permet de savoir à quel point le jeu d'acteurs tend vers le passage du territoire institutionnel au territoire fonctionnel qui est l'agglomération.

1.3.1. Le jeu d'acteurs à l'échelle de l'agglomération

Théoriquement, la synergie d'acteurs se résume en l'existence d'une vision partagée et claire entre les acteurs du transport collectif intercommunal, qui se traduit par la mise en œuvre d'une stratégie commune qui permette d'atteindre leur vision, par le biais de la mutualisation des efforts. Le jeu d'acteurs n'est autre chose que les relations de coordination et de convergence des intérêts des acteurs. A travers la méthode de l'analyse stratégique souvent utilisée par les études et les recherches relatives au développement territorial, on peut analyser le jeu des acteurs du transport collectif au niveau de l'agglomération du Grand El Jadida. Le tableau n° 13 indique les principales forces et faiblesses, atouts et menaces de leur fonctionnement.

Forces	Faiblesses
• Création du groupement de communes pour la gestion du TC intercommunal. • Elaboration du PDU couvrant l'agglomération. • Le recours au partenariat comme outil d'appui à la convergence pour certaines communes notamment Moulay Abdellah.	• Faible expérience d'intercommunalité. • Manque d'une stratégie intercommunale relative à la mobilité pendulaire. • Le travail individuel chez la majorité des acteurs.
Opportunités	**Menaces**
• Appui et accompagnement permanant de la DCL. • Existence d'un service de transport urbain relevant de la province et chargé du suivi du PDU. • Début de la prise en compte de la problématique du TC et urbain par le Ministère de l'Equipement et du transport et de la Logistique. • Mise en œuvre de la Stratégie Nationale des déplacements urbains.	• Plusieurs acteurs tels que l'Agence Urbaine et l'ONCF ne font pas partie de la synergie en gestation. • Absence d'une autorité organisatrice du transport collectif intercommunal veillant à la mise en synergie des acteurs et des modes de transport. • Désengagement du Ministère de l'Equipement et du transport et de la Logistique envers le TC intercommunal.

Tableau 13: Analyse AFOM des acteurs du TC intercommunal du Grand El Jadida
Source : Entretiens avec les acteurs locaux des déplacements intercommunaux à El Jadida, 2014

Certains acteurs ne font pas partie de ce jeu, alors qu'ils sont au centre de la problématique des transports collectifs périurbains telle que l'Agence Urbaine d'El Jadida, d'après les propos de ses responsables: « *ne nous sommes pas concertés ni intégrés dans les projets en relation avec le transport urbain et interurbain* ». Ceci dit que l'articulation est encore absente entre la planification urbaine (PA et SDAU) et la planification des transports urbains. Un autre acteur, à savoir la DCL qui d'après son responsable, ne se considère pas un acteur à part entière, son rôle consiste en l'appui aux collectivités territoriales qui sont les responsables de cette compétence. Par ailleurs, le service de transport routier résume son rôle vis-à-vis du TC intercommunal en l'assistance à la commission locale de la circulation.

Quant au président du Groupement de communes, la synergie d'acteurs est dans un état inachevé, seulement les communes et les services de la province épaulent le groupement, qui en même temps ne nie pas l'existence de conflits d'intérêts. Il en est de même pour la

commune de Moulay Abdellah qui, bien qu'elle confirme l'existence de conflits d'intérêt entre les acteurs, travaille toujours par le biais du partenariat, afin de réaliser ses projets et ses actions notamment la coopération avec les communes de l'agglomération pour la gestion du transport collectif et la réalisation des infrastructures de desserte intercommunale à titre d'exemple le dédoublement de la RR 301. Pour la commune Haouzia, la seule relation qu'elle entretient est avec le groupement de communes en tant que principal acteur du TC, en plus de la relation avec les associations du transport scolaire. Quant à Azemmour, avant la création du groupement, la province et le conseil municipal d'El Jadida gèrent le TC et concèdent les lignes desservant Azemmour. Actuellement la municipalité est aussi dispensée suite à la création du groupement, certes la synergie est absente d'après son secrétaire général.

Par ailleurs, et à travers les réunions et les commissions multi-acteurs et périodiques, l'opérateur actuel du réseau intercommunal considère que la synergie existe entre les acteurs et que les choses avancent, tant qu'il n'y a pas de blocage. Cependant, le Service du transport urbain confirme l'absence d'une synergie d'acteurs suite à la domination de l'intervention individuelle et sectorielle de chaque acteur. Ce qui pourra faire du PDU une plateforme de la synergie souhaitée.

1.3.2. La synergie d'acteurs face à la prédominance de l'approche sectorielle

L'approche sectorielle marque encore l'action des acteurs locaux dans la gestion de plusieurs services dont le transport collectif, et ce malgré les discours et les initiatives pour instaurer une vraie synergie d'acteurs depuis le Schéma National de l'Aménagement du Territoire SNAT en passant par les schémas régionaux de l'aménagement du territoire SRAT et les plan de développement communaux PCD.

Bien que le transport collectif communal et intercommunal soit une attribution propre aux collectivités territoriales, certes d'autres segments sont gérés par d'autres acteurs à savoir les taxis par les provinces, le train par l'ONCF et le transport du personnel par la direction provinciale de l'équipement et du transport. Cependant, l'ensemble des modes de transport au sein d'un territoire fonctionnel doivent être complémentaires, multimodaux et intermodaux. Comment peuvent-ils être aussi complémentaires et leurs acteurs ne partagent pas la même vision ? Les rapports des études de la Banque Mondiale sur le Maroc (2006 et 2008) et sur Tanger particulièrement en 2009, confirment cet état de fait.

En plus du manque de planification, le rapport de la Banque mondiale (2008) énumère deux contraintes d'ordre institutionnel à la mise en synergie des acteurs locaux du transport collectif intercommunal. Premièrement, l'implication de nombreux acteurs sans qu'ils aient une plateforme de coordination évitant la fragmentation et la superposition des attributions, parallèlement à l'absence d'une autorité organisatrice du TC à l'échelle de l'agglomération. Deuxièmement, la faible coordination entre la planification des villes et celle des déplacements urbains, en même temps que la planification des déplacements urbains est à ses débuts par l'élaboration en cours du premier PDU[68] de l'agglomération d'El Jadida.

En résumé, en plus des contraintes de financement, le secteur de transport collectif urbain souffre de faiblesses organisationnelles (pluralité des acteurs intervenants des différents échelons territoriaux) ainsi que de la fragmentation et l'insuffisance du cadre législatif.

En même temps, un processus de convergence est initié à travers la mise en place du groupement de communes « Al Jadida Alkobra-transport urbain », qui vient se substituer aux collectivités territoriales pour la gestion du TC par autobus, en bénéficiant de l'appui des services provinciaux (DCL et service de transport urbain).

Contrairement à cette tendance de coopération, les projets des acteurs notamment les communes ne s'orientent pas vers la consolidation de l'intercommunalité du TC. Par ailleurs, le plan des déplacements urbains (PDU) en cours d'élaboration à l'échelle de l'agglomération constituera la plateforme d'une stratégie intercommunale du TC, à condition de renforcer et d'appliquer l'approche territoriale au détriment de l'approche sectorielle largement répandue.

[68] Le premier schéma directeur de la circulation et des transports (SDCT) en tant que PDU n'a été élaboré à Tanger qu'en 2002-2003 avant le lancement du premier PDU au Maroc celui de Casablanca en 2004 (Plan bleu, 2006 P.89).

2. La gestion du TC dans l'agglomération d'El Jadida, un processus en quête d'amélioration

À l'instar des services publics dans les pays en voie de développement, le transport collectif urbain au Maroc est passé par plusieurs mutations au niveau de son organisation et de sa gestion. Ces mutations ont été fortement liées aux conjonctures économiques depuis la décennie 1950 (CHOUIKI.M, 2006), du monopole privé pendant le protectorat au monopole public après l'indépendance (création des régies autonome de transport RAT) et au libéralisme à travers le recours au privé suite à la crise économique et aux politiques de PAS (HENRY.E et PACHECO.R-S, 1994). En outre, le processus d'urbanisation depuis le début du 20ème siècle a été le catalyseur de ces mutations en relation avec l'introduction du protectorat français, ensuite à cause de l'évolution démographique, urbaine et organisationnelle ayant transformé les villes marocaines en général et l'agglomération du Grand El Jadida en particulier.

2.1. Trois grandes étapes[69] caractérisent l'histoire de l'organisation du TC au Maroc

2.1.1. Le monopole privé parallèlement à la formulation de la demande

Cette période commence par le protectorat jusqu'au début des années 1960, elle coïncide avec le développement urbain des villes, des infrastructures et des moyens de transport. Au début du 20ème siècle, le Maroc était fortement dominé par l'aspect rural. En plus de leur compacité et densification, les villes marocaines à cette époque avaient des tailles humaines (en majorité des petites villes de 20.000 à 30.000 habitants voire moins), des villes durables dont le besoin de TC urbain n'était pas encore déclenché.

Toutefois, après l'occupation française une révolution urbaine a bouleversé le Maroc au point que les petites villes deviennent des métropoles à titre d'exemple Casablanca qui passait de 20.000 à 965.277 habitants en 1960. En outre, le nombre des villes a augmenté, suite à l'exode

[69] Dans son article sur l'évolution du transport urbain à Casablanca, CHOUIKI Mustapha (2006) a identifié quatre étapes dont deux durant le protectorat. Du fait que ces deux dernières n'ont pas concernés toutes les villes, on peut dire que l'évolution du transport urbain au Maroc est passée par 3 grandes étapes.

rural et à la croissance naturelle. Cet accroissement de la population urbaine s'est accompagné de l'étalement des villes, la construction de ville nouvelles (Khouribga et Youssoufia) et aussi de nouvelles villes à côté des médinas, sans oublier les quartiers de l'habitat spontané et insalubre aux périphéries des grandes villes. Ainsi, le marché du transport urbain est créé parallèlement à cette révolution qui était derrière l'apparition des besoins de transport entre les quartiers de la même ville, entre la médina et la nouvelle ville, entre les usines (lieux d'activités) et les quartiers spontanés (quartiers prolétaires).

Parallèlement à l'introduction de nouveaux moyens de transport depuis l'occupation (voitures attelées à des animaux de trait : calèches, carrosses,…etc.) à côté des moyens traditionnels (mulets,…), la conjoncture économique a favorisé l'initiative privée réduite dans le temps et dans l'espace à l'image du transport informel. Suite à l'affirmation de la demande, des sociétés spécialisées dans le transport urbain ont monopolisé le marché vers la fin des années 1930 surtout avec le dynamisme urbain et la diffusion de l'automobile. Suite à la croissance du marché des transports urbains, la création d'un service public s'est imposée et de nouveau le secteur privé a été privilégié à travers la concession des lignes aux sociétés privées comme se fut le cas à Casablanca en 1940 à la compagnie des Tramways et Autobus de Casablanca (T.A.C). Selon Mustapha CHOUIKI (2006, p.8) : « La mise en place des premières structures du système de transport collectif à Casablanca a eu lieu progressivement et parallèlement à la formation d'un marché .... Autrement dit, le premier système de transport urbain n'est pas né en tant que service public offert par les pouvoirs publics en vue de promouvoir la vie économique ou du moins de répondre à une demande sociale, mais en tant qu'opportunité développée par le dynamisme urbain et mise en service par l'initiative privée. ».

2.1.2. Le monopole public face à l'accroissement de la mobilité pendulaire (1960 – 2000)

Après l'indépendance le transport collectif et urbain devient un service public. De ce fait, l'Etat a monopolisé le secteur durant cette période par la création de 8 régies autonomes de transport urbain, créées par les communes et les communautés urbaines dans les 9 grandes villes : Casablanca, Fès, Rabat-Salé, Marrakech, Meknès, Tanger, Agadir et Safi.

Certes, vers le début de la décennie 1980 et suite à la croissance des villes et l'étalement immaîtrisable des périmètres urbains, les régies ont été sollicitées pour étendre leur service sur d'autres communes notamment périurbaines et rurales par obligation du service social. L'Etat n'avait de solution que d'autoriser la concession de certaines lignes au secteur privé dans les grandes villes, et aussi la création d'un service de TC par voie de concession dans d'autres villes, surtout celles qui viennent d'avoir ce besoin telle que la ville d'El Jadida, exactement en 1985.

Au début, la crise des opérateurs publics a été marquée par leur incapacité à satisfaire la demande croissante à la mobilité urbaine et particulièrement la mobilité pendulaire[70] et l'accentuation de leurs déséquilibres financiers (CHADALI Abdellatif, 2009). Le passage à la libéralisation du secteur selon Touria Zhiri OULALOU (1994) commence à partir du discours royal du 7 juillet 1984 (fête de la jeunesse). Ainsi, la première mise en circulation du parc auto privé a été en juillet 1985 à Casablanca une année après le discours royal, avant de s'étendre dans d'autres villes. L'introduction du secteur privé avait pour objectif au départ d'appuyer le secteur public (régies) dans le cadre d'un rapport de complémentarité entre les deux opérateurs. Certes, la recherche du profit (de façon légale ou non) du secteur privé a conduit à la concurrence.

Ainsi, la concession des lignes traduit le début de la crise des régies et par la suite de la gestion publique du transport urbain selon AIT SLIMAN.M-A. De plus, la rapidité et la manière improvisée de l'introduction du secteur privé selon Touria Zhiri-OULALOU (1994) et سعيد

[70] En prenant le cas de Casablanca comme modèle, et selon Touria ZHIRI OULALOU (1994, p.167) : « A l'occasion du second appel d'offres, l'essentiel des lignes créées ont été des lignes périphériques ou des lignes rurales. ». À partir de cette date les mouvements pendulaires hors périmètre urbain commencent à intéresser les pouvoirs publics suite à la demande et à la croissance de ce type de mobilité

(2002 ،جفري) a constitué le principal facteur de la crise du transport urbain, ce qui a porté atteinte à la qualité du service, ce passage aurait exigé plus de réflexion et moins d'improvisation.

2.1.3. Le renouveau du partenariat public-privé à partir de l'an 2000

Cette période commence par la crise du TC déstabilisant la majorité des grandes villes surtout les plus dynamiques, en synchronisation avec l'orientation vers la privatisation des services publics suite aux effets du PAS et de la crise financière générale de l'Etat. Dans ce contexte, la gestion et l'organisation non efficace des transports publics, la concurrence non économique entre bus et taxis ainsi que la politique tarifaire n'ont pas permis d'assurer la pérennité financière des concessionnaires et délégataires (Banque Mondiale, 2008).

Durant cette période, d'autres moyens de transport tel que le tramway sont apparus, des sociétés de développement local et des sociétés mixtes en matière du transport collectif urbain et intercommunal ont été créées à Rabat-Salé et Casablanca. De plus, le recours au secteur privé se fait cette fois par voie d'un partenariat public-privé à travers des contrats de gestion déléguée régit par la loi 54.05.

Par conséquent, cette étape a été marquée par la prise de conscience des pouvoirs publics de l'importance du secteur des transports publics dans la compétitivité des villes, l'amélioration de la qualité du cadre de vie des citoyens et le développement de l'économie nationale. Sur cette base vient l'élaboration et la mise en place de la Stratégie Nationale des transports urbains, tout en consolidant le rôle de l'Etat accompagnateur et assistant, à travers le Ministère de l'Intérieur et particulièrement la DGCL.

C'est à partir de cette période que commence la planification des mouvements pendulaires à l'échelle des agglomérations de communes, et détient pour la première fois de l'intérêt dans le cadre de la coopération intercommunale.

2.2. De la concession à la gestion déléguée du TC intercommunal au Grand El Jadida

Avant de passer à la gestion déléguée fin 2013, El Jadida a vécu une période de plus de 25 ans d'anarchie totale du service de transport urbain et intercommunal, caractérisée par la concurrence déloyale entre les deux opérateurs privés surtout entre 1999 et 2003. Suite à des conflits entre les opérateurs et à une instabilité des sociétés, la qualité du service et de la desserte était anarchique et incomplète.

2.2.1. L'exploitation artisanale a accompagné la formulation du marché

En même temps que la gestion publique du transport urbain collectif tombe en crise dans les grandes villes pendant la décennie 1980, El Jadida par sa croissance démographique[71] et urbaine arrive au stade de la formulation de son marché du transport urbain, et du coup le besoin à la création de son système de TC, certes, seul le recours à la concession au privé était possible.

Avant la création du service de transport urbain à El Jadida et sa concession au privé et jusqu'au début de la décennie 1980, l'organisation du secteur a été laissé à l'anarchie par l'exploitation fortement artisanale, avec de petits propriétaires d'autocars et de grandes voitures (Renault transit) de 16 places, desservant notamment la ligne Azemmour/El Jadida. Cette dernière existe depuis les années 1960, elle s'est consolidée après la création et la concession du TC parmi les lignes les plus rentables. Ainsi, selon le chef de la DCL, jusqu'à la décennie 1970 il n'a y avait à El Jadida que des calèches. Entre 1970 et 1980, les petits taxis étaient autorisés à circuler pour la première fois et se substituaient aux calèches. Puis, au milieu de la décennie 1980 le mode bus était introduit au sein de la ville d'El Jadida et vers la décennie 1990 le bus assure le transport intercommunal avec le concessionnaire Trans-Azama.

[71] Selon le RGPH de 1982, l'agglomération du Grand El Jadida compte plus de 100.000 habitants dont 81.445 à El Jadida en plus de la population d'Azemmour et de Moulay Abdellah.

2.2.2. Plus de 25 ans de gestion par concession fortement marquée par l'anarchie

Depuis plus de 25 ans, parallèlement à la dynamique démographique et urbaine de l'agglomération et aussi à la première concession, le transport collectif urbain a été un point noir (1996 ،مرسي عبد العزيز). Les propos des acteurs locaux de l'agglomération ainsi que les articles du quotidien économique « l'économiste » depuis 2002, confirment la situation critique de ce service. En effet, la situation ne s'améliore exceptionnellement qu'au moment de l'entrée d'un nouveau concessionnaire, la première fois en 1986 et la deuxième en 1996. Certes, le faible entretien et la détérioration de la voirie influencent rapidement la qualité du service.

Le premier opérateur « Americar » de la famille Ez-Zahraoui exploite le réseau du TC au sein de la ville d'El Jadida à partir de 1985 pour une durée de concession de 20 ans. Un deuxième opérateur Azama entre en vigueur en 1996 pour desservir les lignes intercommunales. C'est une société d'un jeune MRE Othmane Himy, qui avait établi une convention avec le conseil provincial dans le cadre du Grand El Jadida englobant Azemmour au nord et Jorf Lasfar au sud pour l'exploitation de six lignes (1 à 6) avec un contrat de concession de 10 ans, puis, une deuxième convention avec le conseil municipal d'El Jadida le 01/09/2006 pour l'exploitation de six lignes (7 à 12) à l'intérieur de son périmètre urbain, qui prendra fin le 31/08/2016 contre une redevance de 18000 dhs/an par ligne[72]. La concurrence rude entre les deux opérateurs surtout dans le périmètre urbain d'El Jadida, guidée par le profit commercial a été contre l'amélioration de la qualité du service. Ce constat est observable à l'échelle nationale, signalé par la DGCL et par les rapports de la Banque Mondiale. Vers la fin de 1999 le parc-auto d'Americar a vieilli et à cause de la crise la société s'est écroulée avant la fin de sa concession. Ainsi, après quelques mois la famille Ez-Zahraoui revient en force avec une autre société dénommée « Americar El Jadida », certes, avec une agressivité commerciale qui va jusqu'au télescopage et à la provocation des accidents par leurs chauffeurs au mépris de la sécurité des usagers[73].

Le bilan de la gestion par les deux concessionnaires : Americar et Azama ne satisfait pas les acteurs locaux. En effet, en répondant à une question concernant les forces et faiblesses de ce mode de gestion, le chef de la DCL de la province d'El Jadida déclare que les opérateurs

[72] Journal l'économiste édition N° 3020 du 08/05/2009, consultable sur le site : http//www.leconomiste.com
[73] Journal l'économiste édition N° 1210 du 19/02/2002, consultable sur le site : http//www.leconomiste.com

privés depuis la première concession ont des faiblesses qui se résument en général dans le non respect des engagements et des cahiers de charges[74]. Quant au président du groupement des communes CHABBI Noureddine, pour lui la gestion par voie de concession[75] n'a aucune force surtout pour l'agglomération du Grand El Jadida, tandis que ses faiblesses sont multiples affectant tous les volets : desserte, qualité de service et fréquence.

Par ailleurs, malgré ses défauts, la gestion par concession selon le secrétaire général d'Azemmour a permis de créer un service public que même l'Etat n'était pas prêt à assurer et s'en est désengagé même dans les villes où il avait créé des régies autonomes. Toutefois, l'intervention des opérateurs privés est pénalisée par la récurrence des pannes et la dégradation de la qualité du service à cause du non respect des horaires surtout pour les étudiants et non respect des droits du personnel.

2.2.3. La gestion déléguée serait – elle le mode de gestion convenable ?

Depuis l'expiration de la concession accordée à la société Azama pour les lignes intercommunales, les autorités locales ont lancé plusieurs appels d'offres, certes aucun opérateur n'a répondu favorablement. Toutefois, et pour assurer la continuité du service public, Azama a continué d'exploiter ces lignes parallèlement à l'exploitation des lignes au sein du périmètre urbain d'El Jadida. Ainsi et suite à la montée en vogue de la gestion déléguée[76] et surtout après les fruits des premières expériences pilotes faites à Marrakech en 1998 et Casablanca en 2004, et en poursuivant les directives de la Stratégie Nationale des déplacements urbains, la gestion déléguée constitue pour El Jadida une obligation, accompagnée de la création du groupement de communes (Al Jadida Alkobra-transport urbain). Ce dernier a cédé à la société Karama-bus la gestion du TC pour une durée de 15 ans

[74] À titre d'exemple : la modification des tracés des lignes et du nombre de bus par ligne, le manque d'entretien du parc auto et l'irrégularité de la fréquence des bus et enfin le non-paiement des redevances à la commune.

[75] La gestion par concession est un procédé par lequel une personne publique (le concédant) confie à une personne physique ou à une personne morale privée ou publique (le concessionnaire) le soin de gérer un service public. En contrepartie, le concessionnaire perçoit une rémunération constituée par les redevances payées par les usagers.

[76] La gestion déléguée est définie par l'article 2 de la loi 54.05 de la gestion déléguée comme « un contrat par lequel une personne morale de droit public, dénommée "délégant" délègue, pour une durée limitée, la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à une personne morale de droit public ou privé, dénommée "délégataire" en lui reconnaissant le droit de percevoir une rémunération sur les usagers et/ou de réaliser des bénéfices sur ladite gestion.».

en même temps qu'Azama Bus détient encore le droit d'exploitation de six lignes à l'intérieur d'El Jadida. Certes avec l'entrée en vigueur du contrat de la gestion déléguée et sachant que la société Azama est en difficulté financière face à une faible rentabilité de lignes urbaines d'El Jadida, elle décide de se désengager.

Même si l'expérience de la gestion déléguée vient de démarrer (depuis 2013), cela n'empêche pas de lui faire certaines critiques. D'abord, le lancement de l'appel d'offre avant l'élaboration du PDU, normalement ce dernier devra précéder pour bénéficier de son diagnostic et ses scénarios en matière de voirie et de réseau de TC intercommunal adapté à la demande. Ensuite, la définition du réseau a été plutôt politique, faisant plaisir à tous les élus. C'est pourquoi le nombre de lignes semble excessif pour une semblable agglomération, passé de 12 à 28 lignes pour toute l'agglomération et de 6 à plus de 10 lignes pour le réseau intercommunal. À titre de comparaison, le réseau de la société Alsa de Marrakech qui dessert en plus de la préfecture de Marrakech, les deux provinces d'Al Haouz et de Chichaoua ne compte que 17 lignes intercommunales. La différence réside dans le nombre de bus par ligne en moyenne de 8 voire 10 à Marrakech, contre seulement 3 bus ou minibus par ligne à El Jadida, excepté la ligne d'Azemmour qui dispose de 5 à 6 bus. Les destinations qui peuvent être desservies par une seule ligne transversale ont fait l'objet de 2 à 3 lignes, c'est le cas de Moulay Abdellah. Ainsi, le réseau de TC adéquat à ce genre d'agglomérations à l'instar du Grand Agadir, sera un réseau transversal ou circulaire plutôt que radial (BEN ATTOU.M, 2003).

Selon le directeur de la société opérante, la gestion déléguée est une opportunité d'investissement et de financement du transport urbain et une offre d'emploi. Tandis que, les contraintes sont souvent liées à la voirie incompatible en matière d'emprise et de qualité d'aménagement, ce qui entraine la dégradation précoce du parc auto en plus du jet de pierre sur les autobus qui est très fréquent à El Jadida. À cet effet les charges d'exploitation dépassent la moyenne nationale en matière de pièces de rechange (amortisseurs,…etc.). Suite à ces constats, la gestion déléguée est-elle seule suffisante pour améliorer le service de transport collectif intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida ?

2.3. Vers l'intercommunalité pour la gestion des mouvements pendulaires

L'intercommunalité est une forme de coopération et de partenariat interne entre les communes voisines, afin de gérer un service d'intérêt général tel que le transport collectif intercommunal ou la réalisation d'une œuvre commune d'une manière plus efficace en mutualisant les efforts et minimisant les coûts. Certes, et malgré les mutations apportées par les différentes chartes communales[77], le Maroc reste en retard par rapport aux pays du Maghreb.

2.3.1. Un passage tardif à la gestion intercommunale du TC au Maroc

La coopération intercommunale relative au transport collectif permet en fait de se constituer en interlocuteur unique à l'égard des autres partenaires et de faire face aux imperfections des révisions territoriales successives (guide de la coopération, 2011). Selon le bilan de la DGCL, le nombre de groupements a connu une grande croissance, passant d'un seul groupement en 1979 à 135 en 2009[78], regroupant 856 communes de tailles différentes dont 114 communes urbaines et 742 communes rurales et plus de 12 millions de citoyens (7 millions de ruraux et 5 millions de citadins).

Quant à l'ex région Doukkala-Abda, elle est parmi les plus faibles au niveau national en terme de coopération intercommunale, qui dispose jusqu'en 2009 uniquement de 5 groupements[79] contre 23 pour l'ex région Souss Massa Deraa et 21 pour l'ex région Chaoui-Ouardigha. Les domaines d'application des groupements sont diversifiés. Certes, ceux créés pour la gestion du transport collectif intercommunal sont peu de l'ordre de 14 groupements, en plus de 14 autres pour les réseaux routiers et 4 pour la réalisation et la gestion des gares routières.

Dès la première loi régissant les collectivités locales de 1960, la coopération intercommunale a été prévue sous la dénomination du régime du syndicat intercommunal. Par la suite, la charte

[77] Depuis la régie autonome du transport urbain RAT en 1964, plusieurs formes sont apparues, dont le groupement de communes qui regroupe des communes urbaines et rurales, le groupement de préfectures et de provinces, le groupement des collectivités territoriales qui permet de regrouper les communes, les préfectures et les provinces et enfin les comités interrégionaux.

[78] Sans compter les groupements dissous.

[79] Dont 3 groupements pour l'ex province d'El Jadida (province actuelle et province de Sidi Bennour) selon TAG Boutayeb (2014, p.7).

communale de 1976 a amené de nouvelles règles de gestion et a favorisé de nouvelles possibilités de coopération notamment les communautés urbaines. La charte de 2002 a changé les anciennes appellations par les groupements de communes. Et ce n'est qu'à partir de la loi n° 17-08 en 2008 modifiant et complétant la loi 78-00 qu'on commence à détecter l'intérêt des pouvoirs publics pour le développement de l'intercommunalité notamment en matière de la gestion du TC intercommunal, surtout avec l'adoption d'une nouvelle forme de coopération (groupement d'agglomération[80]), dont les attributions portent sur la gestion du transport urbain et la préparation du PDU du groupement. Bien que les attributions ne soient pas changées, la nouvelle loi organique relative à l'organisation des communes, entrée en vigueur en juillet 2015, n'adopte que deux types de coopération intercommunale à savoir: l'institution de coopération intercommunale qui remplace toute forme de coopération entre municipalités et communes rurales et le groupement de collectivités territoriales pour la coopération des communes avec les provinces et les régions.

Toutefois, en comparaison avec d'autres pays de la région du Maghreb, on constate que nous avons pris du retard. À titre d'exemple l'Algérie, a développé le cadre législatif régissant l'intercommunalité pour la gestion et l'organisation du TC et notamment des mouvements pendulaires depuis la décennie 1980, par la définition de leurs périmètres ainsi que l'organisation intermodale comprenant tous les modes : train, bus, taxi et autres (MATOUK.A, et ABEILLE.M, 1994). Serait-il en relation avec le modèle économique socialiste poursuivi par le pays qui favorise le secteur public et la propriété collective dans une logique de planification ? En plus de cette gestion intercommunale et multimodale, la loi relative à la commune algérienne (Loi 88-77) prévoit l'organisation des communes de la wilaya d'Alger sous forme de conseil intercommunal de coordination dénommé « conseil urbain de coordination » pour exercer, entre autres, les compétences des transports et de la voirie (MATOUK.A, et ABEILLE.M, 1994).

[80] « Les groupements d'agglomération sont les groupements de communes, créés à l'initiative de communes avoisinantes, situées sur un espace territorial continu, dont la population est supérieure à 200000 habitants pouvant également comprendre une ou plusieurs communes rurales dans le but s'associer pour la réalisation et la gestion des services d'intérêt commun ». (Dahir n° 1 - 08-153 du 22 safar 1430 (18 février 2009) portant promulgation de la loi n° 17 -08 modifiant et complétant la loi n° 78 -00 portant charte communale, telle que modifiée et complétée.)

2.3.2. Les perspectives de l'intercommunalité pour la gestion du TC dans le Grand El Jadida

Les études antérieures notamment (2010 ،هلال عبد المجيد), estiment que la gestion des services publics du Grand El Jadida comme le TC, doit être dans le cadre de l'intercommunalité. Ceci est dans la perspective de dépasser les imperfections des découpages communaux séparant les espaces fonctionnels, la superposition des prérogatives et la complexité des procédures, parallèlement au manque d'une institution de coordination et de synergie entre les acteurs du niveau local et central. Après plus de 25 ans de gestion du TC par la ville d'El Jadida et par le conseil provincial, les autorités locales décident de créer un groupement de communes pour la gestion du transport collectif par autobus, qui correspond au périmètre du Grand El Jadida (El Jadida, Azemmour, Haouzia, Moulay Abdellah) en plus des communes Ouled Hcine et Sidi Ali Ben Hamdouche. Au début, elles ont optés pour un groupement d'agglomération, certes le Ministère de l'Intérieur n'a pas validé leur proposition, de ce fait elles n'avaient pas de choix que de créer un simple groupement de communes « Al Jadida Alkobra-transport urbain ».

En répondant à la question relative aux perspectives de la gestion intercommunale du transport collectif, la position des acteurs diffère entre un groupe optimiste et un autre réaliste. En effet, selon le président du groupement, la gestion intercommunale est une finalité à atteindre surtout après le développement du groupement, l'installation de ses locaux et le renforcement de ses ressources aussi bien humaines que financières. Le secrétaire général de Moulay Abdellah, le rejoint dans son opinion en considérant la gestion intercommunale du TC comme un avenir pour un territoire aussi fonctionnel que le Grand El Jadida, et pour un secteur tel que le transport collectif. Quant au secrétaire général de Haouzia, la desserte du territoire communal qui n'était pas auparavant desservie est le seul enjeu préoccupant.

Par ailleurs, selon les propos du chef de la DCL, la gestion intercommunale repose sur le bon suivi et le contrôle de la société délégataire par l'autorité délégante qui est le groupement de communes et par l'amélioration permanente du service. Pour l'opérateur (Equinox) et selon le directeur du site, c'est une nouvelle forme certes, elle pose des problèmes d'ordre politique tel que le litige entre les communes du groupement et entre leurs délégués dans le conseil du groupement. Hormis ce risque, la gestion par le groupement serait meilleure que la gestion par une seule commune. De son côté, le secrétaire général d'Azemmour reste très attentif vis-à-vis

de cette forme de gestion et moins optimiste quant à ses résultats en matière de qualité et d'efficacité.

Bref, tant au niveau central qu'à l'échelle de l'agglomération du Grand El Jadida, le secteur privé a fortement marqué l'histoire de la gestion et de l'organisation du TC urbain, au début avec son monopole au cours de la formulation du marché, ensuite après la crise du monopole public et actuellement avec la privatisation et l'émergence de la gestion déléguée. D'après les acteurs locaux, cette dernière peut constituer le mode convenable pour la gestion du TC du Grand El Jadida, qui a vécu plus de 25 ans de l'anarchie avec la gestion par concession, en même temps, certains acteurs restent réticents vis-à-vis de ses résultats. En outre, les autorités centrales et locales sont désormais conscientes de l'importance du développement du transport collectif, à travers la planification des déplacements urbains (PDU), l'appui aux collectivités territoriales et la promotion de la coopération intercommunale. Dans ce sens le Grand El Jadida s'est reconstituée en groupement de communes pour la gestion du TC urbain et intercommunal dénommé « Al Jadida Alkobra-transport urbain ».

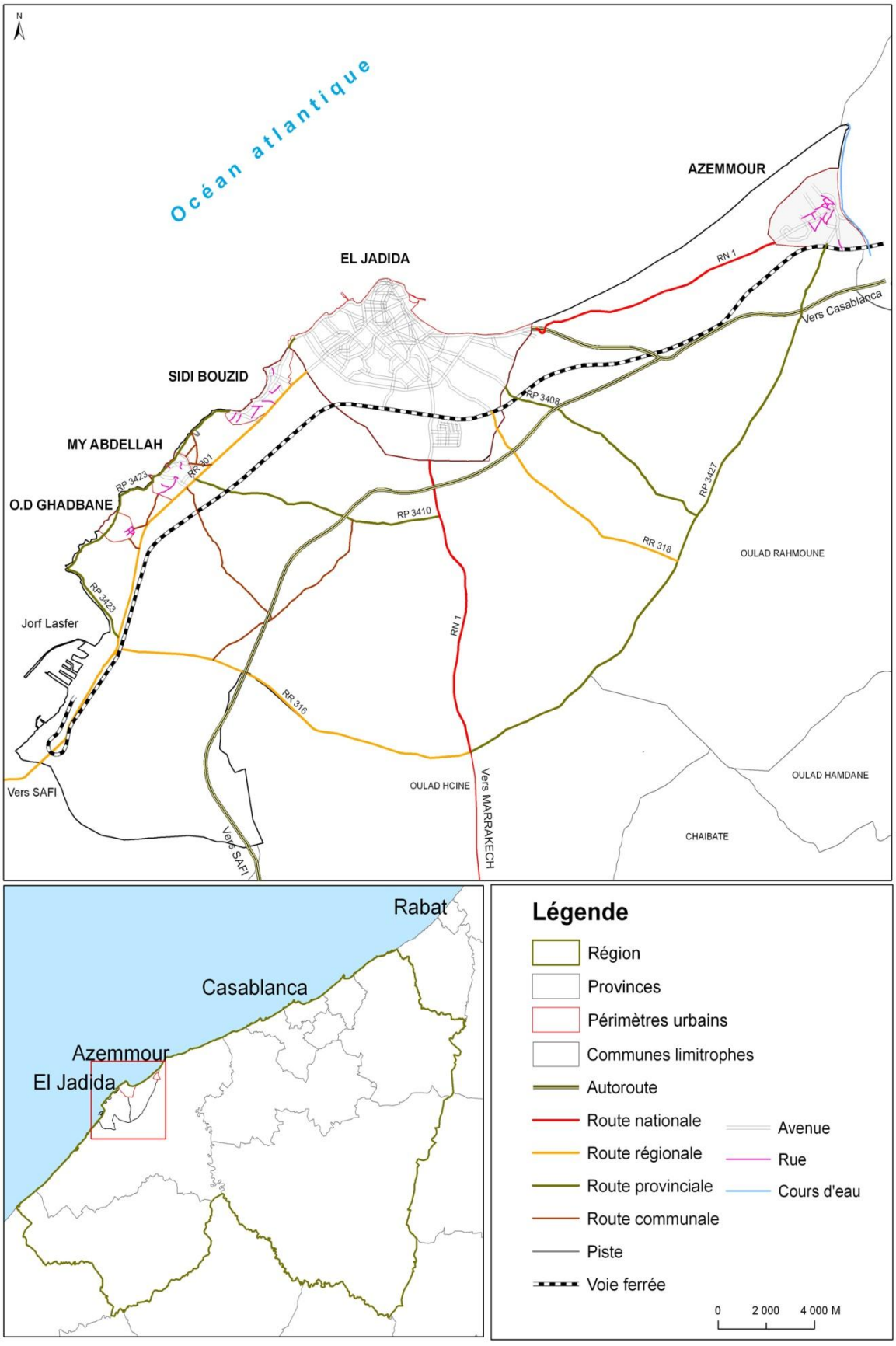
3. La voirie et les équipements du TC : dégradation et appréciation défavorable

L'infrastructure du transport collectif dans le Grand El Jadida se constitue de l'infrastructure routière exploitable par le réseau de bus et des lieux de transaction ou de déplacement, composés des terminus et des arrêts de bus. Son état d'aménagement et d'usage est un indicateur de l'accessibilité qui influence par la suite la mobilité de la population (هلال 2014، عبد المجيد). L'observation, la documentation et l'enquête ménages ont constitué les sources d'analyse de cette infrastructure. Ce qui a permis de ressortir trois volets essentiels pour notre problématique. Le premier concerne la configuration du réseau viaire de l'agglomération, ses dysfonctionnements et son évolution à long terme. Le deuxième et le troisième portent sur les terminus et les arrêts des bus en matière d'équipements, d'emplacement et du degré de sécurité.

3.1. La configuration et les dysfonctionnements du réseau viaire du Grand El Jadida

3.1.1. Un maillage radio-centrique du réseau routier

En plus de la voirie urbaine d'El Jadida et des centres urbains de la banlieue, le réseau routier de l'agglomération est assez dense. Le Grand El Jadida est qualifié par le SDAU de la bonne desserte et de la bonne accessibilité (voir la carte n° 23). Ce réseau est structuré par la route nationale n° 1 en 2 pénétrantes : vers Casablanca et vers Marrakech, la route régionale 301 et le tronçon de l'autoroute. Le maillage du réseau routier est de type radial structurant et convergeant vers la ville d'El Jadida, en même temps que les liaisons transversales font défaut. Les études de planification et d'aménagement (SDAU, PDU,…) signalent ce dysfonctionnement et proposent la construction des rocades de contournement afin de réduire la congestion d'El Jadida.



Source : SDAU du Grand El Jadida 2009, complétée par l'image satellite de 2012 (carte dessinée par EL ADIB Mohamed)

Carte 23: Réseau de voirie de l'agglomération du Grand El Jadida

Bien que le réseau routier de l'agglomération permette une accessibilité assez élevée, néanmoins plus on s'éloigne du centre, la densité s'affaiblit de moins en moins, de ce fait une partie de la population de la banlieue rurale n'est pas reliée à ce réseau routier d'après l'étude du Ministère de l'Equipement et Transport (2014, p.37 et 70).

3.1.2. L'étroitesse et la dégradation sont les principaux dysfonctionnements du réseau viaire

En dépit de la densité suffisante du réseau routier comme l'illustre la carte n° 20, il convient de souligner sa dégradation et son sous dimensionnement constaté par l'observation et mis en exergue par les travaux antécédents (1996 ،مرسي عبد العزيز) et des documents d'urbanisme et de transport. C'est la raison pour laquelle l'opérateur Équinox opte pour l'usage des minibus dans la majorité des lignes, selon son directeur à El Jadida : « La voirie de l'agglomération est dans un état dégradé et son emprise étroite sauf pour la liaison Azemmour/El Jadida (RN1), favorise le choix des minibus pour la majorité des lignes. » (Entretien individuel, octobre 2014).

Bien qu'en général la voirie de l'agglomération souffre de dysfonctionnements communs, chaque espace se distingue par des dysfonctionnements spécifiques en fonction de la localisation dans l'agglomération (ville-centre, banlieue périurbaine et banlieue rurale), des formes d'habitat et de l'attractivité socio-économique (PDU du Grand El Jadida, rapport de la 3ème phase, 2014). En effet, à cause de leur trame viaire étroite et finement maillée les médinas intra-muros d'El Jadida et d'Azemmour ne sont pas adaptées à la circulation motorisée. De leur côté, les médinas extra-muros souffrent du sous dimensionnement de la voirie en même temps qu'elles sont plus attractives (commerces, administrations, services,…) et par la suite confrontées à l'asphyxie permanente. Ainsi, et à l'instar de toutes les villes développées de manière concentrique autour d'un pôle historique, cette partie de la ville connait un engorgement important des flux de circulation, le problème devient très accentué pendant la saison estivale, lorsque la population est multipliée par 3 (Stratégie de développement urbain, 2009).

Quant aux corridors d'activités entre Sidi Bouzid et Jorf Lasfar, ils se caractérisent par un réseau viaire sous dimensionné et insuffisamment aménagé à savoir la RR 301, cet axe routier

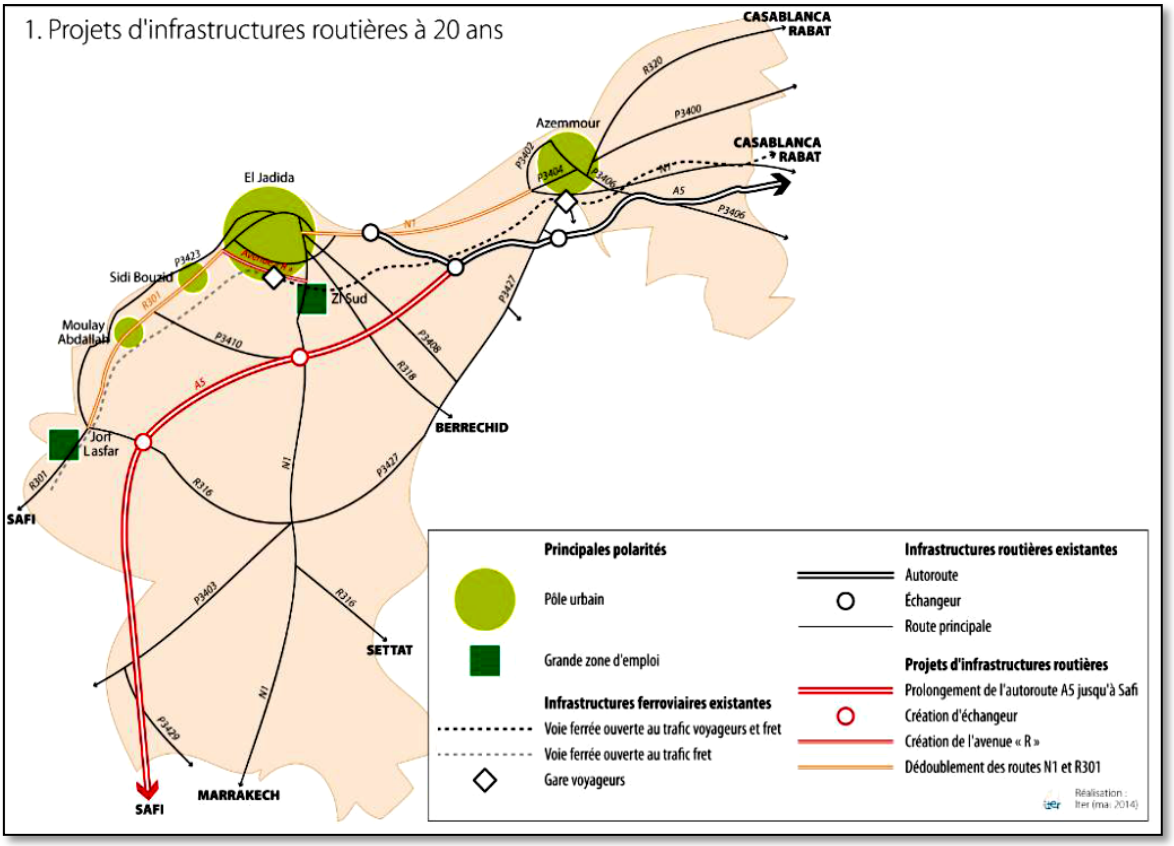
est caractérisé par une forte concentration de flux domicile-travail et de flux de marchandises. Les centres de Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane se caractérisent par une forte densité sur un petit périmètre associé à une trame viaire étroite à faible maillage, inadaptée à la circulation, raison pour laquelle un des enjeux relevés par le PDU dans les 20 ans à venir, est la planification de la trame viaire parallèlement à l'urbanisation afin d'éviter l'enclavement et le développement de l'habitat non réglementaire.

La ville informelle et éclatée qui se développe spontanément dans la banlieue, se caractérise par un déficit en matière d'infrastructure carrossable (PDU rapport de la 3ème phase, 2014). L'étude du Ministère de l'Equipement sur la mobilité dans les communes rurales de la province confirme ce constat, et trouve que malgré la densité du réseau routier (y compris les pistes) certains douars de la commune Haouzia restent enclavés (Ouled Saliyane et Nouasra) par rapport au réseau des pistes rurales. Quant à la commune Moulay Abdellah, son réseau routier est très faible, se trouve en majorité à ses frontières communales tandis que l'intérieur aussi vaste est moins desservi même par les pistes rurales, ce qui explique l'enclavement de plusieurs douars.

À ces dysfonctionnements communément mis en évidence par les acteurs locaux (Stratégie de développement du Grand El Jadida, 2009), s'ajoute le manque flagrant des aires de stationnement en saison estivale, le besoin en voies de contournement pour décongestionner le centre de la ville d'El Jadida, et le besoin d'une rocade pour améliorer la connectivité entre les différents centres de l'agglomération (ROH-ESSALAM.R, 2008).

3.1.3. Les projets d'infrastructures routières à long terme (2035)

En fonction des scénarios développés par le PDU et afin d'atténuer à la fois le maillage radioconcentrique du réseau routier et son état dégradé, plusieurs axes routiers sont à créer ou à améliorer. Les avenues ayant été réalisées ces dernières années pour contourner le centre historique de la ville d'El Jadida et relier les routes de Casablanca, Marrakech et Jorf Lasfar (Avenues Ibn Toumert, Ibn Badis, Jabrane Khalil Jabrane, etc.…), sont insuffisantes et doivent être complétées par d'autres voies de contournement notamment l'Avenue ''R''.



Carte 24: Configuration du réseau de l'agglomération à l'horizon 2035

Source : PDU du Grand El Jadida, rapport final de la 3ème phase, août 2014

L'achèvement de l'autoroute vers Safi en passant par Jorf Lasfar avec la création de 3 échangeurs et la construction de l'Avenue R reliant la RN n°1 et la RR n° 301 constituera l'élément déterminant de l'organisation générale du réseau principal et de la redistribution des flux. La carte n° 24 visualise la situation du Grand El Jadida en matière d'infrastructures routières dans une vingtaine d'années. En même temps le PDU prévoit que la ville-centre s'affirme comme pôle urbain majeur renforcé par l'émergence du pôle de Mazagan (PUMA), et que la banlieue périurbaine préserve ses fonctions notamment les grandes zones d'emplois qui vont plus que doubler en surface qu'en volumes d'emplois.

3.2. L'emplacement et l'équipement des terminus de transport collectif

3.2.1. Les terminus-bus sont localisés dans les principales centralités urbaines de l'agglomération

Parallèlement à la révision et l'extension du réseau de transport par autobus, se pose la question de l'implantation des terminus. Selon le directeur de la société délégataire, les terminus de l'ancien opérateur ont été gardés à titre d'exemple ceux de la ville d'El Jadida et Azemmour. Les terminus des nouvelles lignes, sont créés par arrêté du conseil du groupement de communes après la proposition d'une commission provinciale composée des divisions de la province, de l'autorité locale, des communes, du groupement de communes et de la société de transport par autobus. Quant aux stations des taxis, la même procédure est poursuivie sauf que cette fois les communes qui décident de leur création et de l'acquisition du terrain nécessaire.

Suite à l'observation et à l'analyse des emplacements des terminus au sein de l'agglomération (voire les photos n° 14 et 15), on constate qu'ils sont en majorité localisés dans les principales centralités urbaines de l'agglomération. La plupart sont adossés aux remparts des médinas et exploitent les places publiques sur une partie de la chaussée sans aucun aménagement spécifique, c'est le cas d'Ahfir[81] à El Jadida, la place Mohamed V à Azemmour et de Moulay Abdellah (Tit).

Situé au cœur de la ville, entre la forteresse Mazagan et la médina extra-muros et à proximité de la ville nouvelle, Ahfir est un terminus « pôle d'échanges » aussi bien pour les flux urbains que périurbains notamment à destinations des communes Haouzia et Moulay Abdellah pour lesquels il représente un point de passage et parfois un point de départ. Ce terminus est aussi utilisé informellement par les grands taxis en même temps que l'autre côté de la rue adossé aux murailles est utilisé comme parking de nuit pour les autocars de transport interurbain et du personnel. Toutes ces fonctions font de ce terminus un lieu qui manque d'aménagement et qui souffre de désordre.

[81] Le terminus principal de la ville d'El Jadida appelé Ahfir du nom de la rue (Ahfir).

Photo 14: Emplacement du principal terminus-bus à El Jadida (Ahfir)

Cliché personnel, pris le 21 octobre 2014

Le terminus de Moulay Abdellah se trouve à côté des remparts de Tit dans un site partagé avec les taxis, c'est la partie centrale de My Abdellah vers le sud-est, à proximité de la zone densifiée, dans un endroit carrefour entre le tissu ancien et les lotissements. Quant au terminus d'Azemmour, il est bien localisé dans la centralité de la ville, entre la médina intra-muros et extra-muros et à proximité du centre névralgique de la ville.

Photo 15: Principal terminus-bus à Azemmour (place Mohammed V)

Cliché personnel, pris le 21 octobre 2014

Le terminus de Sidi Bouzid est aussi bien localisé à proximité de la plage, des différents équipements (mosquées, commerces,…) et des lotissements. En outre, la localisation au carrefour de la route nationale n°1 et de la route provinciale menant à Moulay Abdellah, offre au terminus de la route de Marrakech un emplacement propice au sud des deux douars Tikni Haouzia et Moulay Abdellah, ce terminus se trouve à côté de quelques habitations dont le rez-de-chaussée est destiné aux commerces et aux magasins de stockage. Après sa localisation en mars 2014 à côté de la maison communale, du caïdat et du cercle, le terminus de Haouzia est délocalisé loin du chef-lieu communal d'environ 4 km vers le croisement avec la route menant à Azemmour.

3.2.2. Des terminus-bus sans équipements

Les terminus-bus au niveau d'El Jadida et de sa banlieue, ne sont ni planifiés ni aménagés, ils sont dépourvus des équipements de base (EL ADIB.M, 2015). Les plaques signalétiques indiquant les lignes-bus manquent partout, seulement quelques plaques de l'ancien opérateur (Azama) en état dégradé, portent des indications qui ne correspondent pas au réseau actuel au niveau des terminus Ahfir à El Jadida et Azemmour (voir les photos n° 16, 17, 18 et 19). D'autres équipements font défaut notamment les abribus, les bancs et les quais d'arrêts, même au niveau du terminus Ahfir, dont le rôle est de distribuer la majorité des flux de l'agglomération. Un seul abribus existe au niveau du terminus d'Azemmour inutilisable, en état dégradé et sans banc.

Photo 16: plaque-ligne terminus Ahfir

Photo 17: Plaque-ligne terminus Azemmour

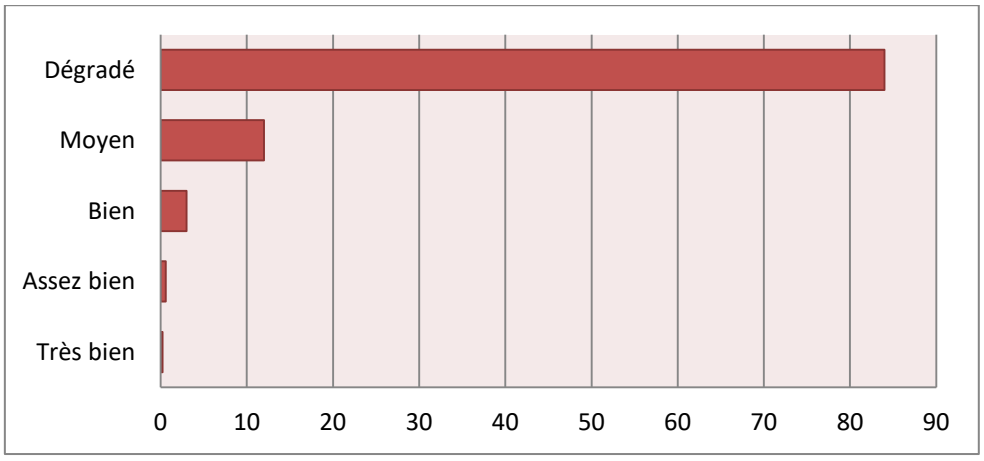
Cliché personnel, pris le 21 octobre 2014

Photo 18: Abribus du terminus Azemmour

Photo 19: Terminus de Moulay Abdellah

Cliché personnel, pris le 21 octobre 2014

On a l'impression que ces terminus sont provisoires, surtout que les trottoirs occupés par les bus sont exploités parallèlement par les taxis comme c'est le cas du principal terminus d'El Jadida « Ahfir », d'autres sont des parkings de voitures utilisés en été comme à Sidi Bouzid. Ils sont aussi partagés avec les transports du personnel dans une anarchie totale dans le terminus de Moulay Abdellah, bien que l'axe routier de ce terminus vienne d'être réaménagé et élargi sans lui doté d'équipements spécifiques au TC (EL ADIB.M, 2005). Par conséquent, l'évaluation de ces lieux par les usagers confirme leur situation généralement dégradée comme le montre le graphique n° 14.



Graphique 14: Appréciations de états des terminus-bus par les usagers (en%)

Source : enquête personnelle, 2014

La plupart des usagers dénoncent l'état dégradé des terminus de l'ordre de 84%, alors que seulement 12% les considèrent en état moyen contre une minorité insignifiante qui les considère en état très bien et assez bien.

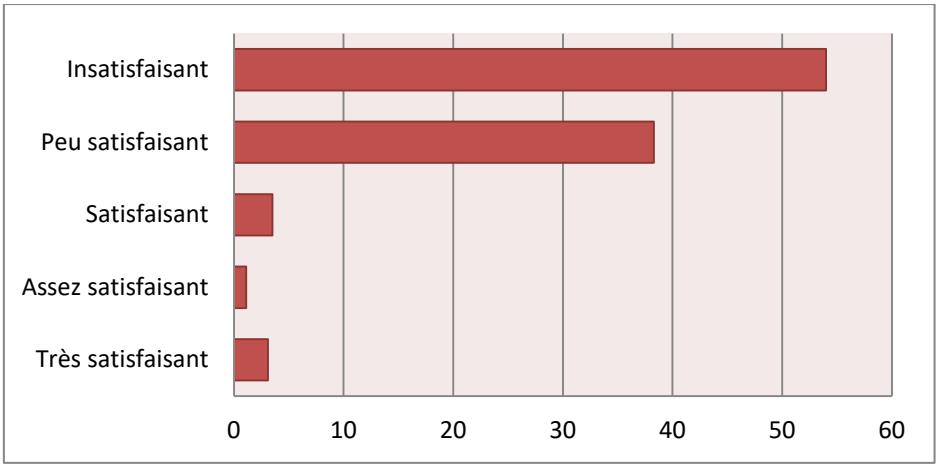
3.2.3. Des terminus-bus moins satisfaisants en matière de sécurité et d'inter-modalité

Bien que l'éclairage public soit disponible au niveau des terminus d'El Jadida, Azemmour et Moulay Abdellah, en même temps qu'il est insuffisant par endroit, les autres terminus notamment dans la banlieue rurale sont dans l'obscurité du soir jusqu'au très tôt matin. De plus, les contrôleurs dans les terminus-bus n'ont comme rôle que la vérification et l'enregistrement des départs et arrivées (fréquence), sans porter d'uniforme indiquant la raison sociale de la société.

L'éclairage public au terminus de Moulay Abdellah est considéré suffisant, il vient d'être renforcé suite à la mise à niveau urbaine du centre Moulay Abdellah, hormis l'éclairage public le terminus est privé d'autres équipements de sécurité. Par manque d'espace et d'organisation ce terminus joue le rôle d'un pôle d'échange à la marocaine, rassemblant tous les types de transport des personnes: minibus du TC, grand taxis, transport mixte, transport du personnel ainsi que le covoiturage.

Le terminus d'Azemmour est aussi suffisamment éclairé grâce à sa situation dans la place Mohammed V. Sa proximité du commissariat de police et de la gendarmerie royale semble faire de lui un lieu plus sécurisé. Le soir plus tard, il est par ailleurs moins sécurisé, en même temps, l'organisation par la société fait défaut.

En plus de son éclairage suffisant, le terminus de Sidi Bouzid situé dans une zone d'habitat de la classe aisée, est plus sécurisé grâce à l'existence des gardiens des villas autour du terminus. Il transite par ce terminus deux lignes : L 14, transversale reliant Sidi Bouzid à douar Lghorba en passant par la médina d'El Jadida (Ahfir), la cité universitaire, et la ligne 16 reliant Sidi Bouzid à El Jadida. Par ailleurs, une absence totale de l'éclairage public et des équipements de sécurité caractérisent les terminus de la banlieue rurale notamment le terminus du carrefour de Moulay Abdellah et le terminus de Haouzia.



Graphique 15: Evaluation des terminus-bus en matière de sécurité et d'inter-modalité (en%)

Source : enquête personnelle, 2014

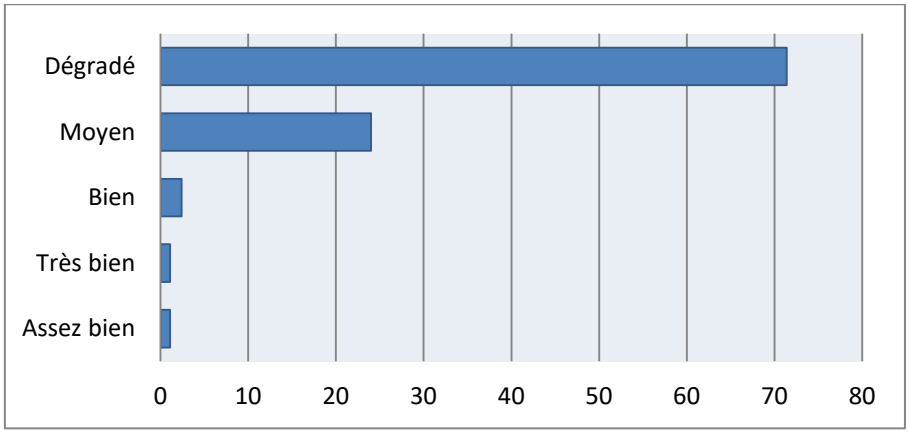
Par conséquent, l'appréciation des usagers de la sécurité et de la proximité, conforte cette situation défaillante surtout que plus de la moitié soit 54% considèrent les terminus-bus insatisfaisants, en même temps, que 38,3% les considèrent peu satisfaisants (EL ADIB.M, 2015). L'étude du PDU confirme ces résultats, parmi les raisons évoquées par les chefs de ménages qui les empêchent d'utiliser le TC est le manque de sécurité.

De leur côté les acteurs locaux notamment les collectivités territoriales de l'agglomération (Azemmour et Moulay Abdellah) et le groupement de communes, ne sont pas satisfaits et considèrent les terminus à l'échelle de l'agglomération loin de répondre à la sécurité, la proximité et l'inter-modalité entre les modes collectifs : bus, taxi et train, à cause de l'éparpillement de l'offre et des terminus.

3.3. Les arrêts du transport collectif, état et appréciation

3.3.1. Une appréciation négative des arrêts de TC

A l'instar des terminus, l'évaluation des arrêts de bus reflète généralement la faible satisfaction des usagers à cause de leur situation dégradée en cas d'existence. Selon notre enquête ménages, la majorité de la population pendulaire de la banlieue soit plus de 70% porte un jugement défavorable vis-à-vis des arrêts de bus (voire le graphique n° 16), contre seulement 24% dont le jugement est plutôt favorable.



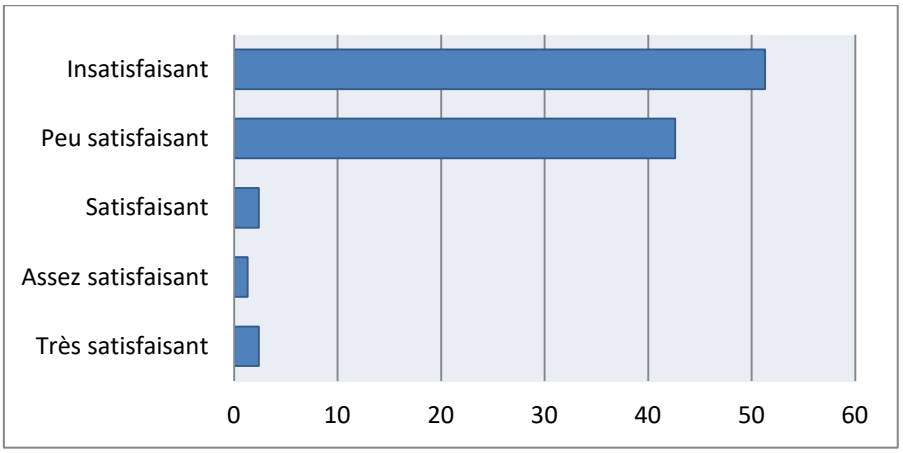
Graphique 16: Appréciations de états des arrêts de bus par les usagers (en%)

Source : enquête personnelle, 2014

Cette situation ne semble pas être étrange, surtout même avant la gestion déléguée le réseau de transport collectif à El Jadida ne dispose pas d'arrêts de bus définitifs et équipés selon les propos des services de la province. Ceci est expliqué par l'absence d'un réseau de transport collectif proprement dit, et jusqu'à présent le réseau est provisoire, il faudra le revisiter à la lumière des résultats du PDU selon l'opérateur.

3.3.2. Des arrêts de bus moins satisfaisant en matière de sécurité et de proximité

En matière de sécurité et de proximité aux usagers, les arrêts de bus démontrent une insuffisance distincte comme le montre le graphique n° 17. En effet, la moitié des usagers n'en sont pas satisfaits, et même ceux qui ressentent un peu de satisfaction sont aussi nombreux de l'ordre de 42,6%. Cependant, la part des usagers qui sont « satisfaits » et « assez satisfaits », voire « très satisfaits » ne représente qu'une minorité de l'ordre de 6,1%.



Graphique 17: Les arrêts de bus : appréciations des usagers relatives à la sécurité et à la proximité

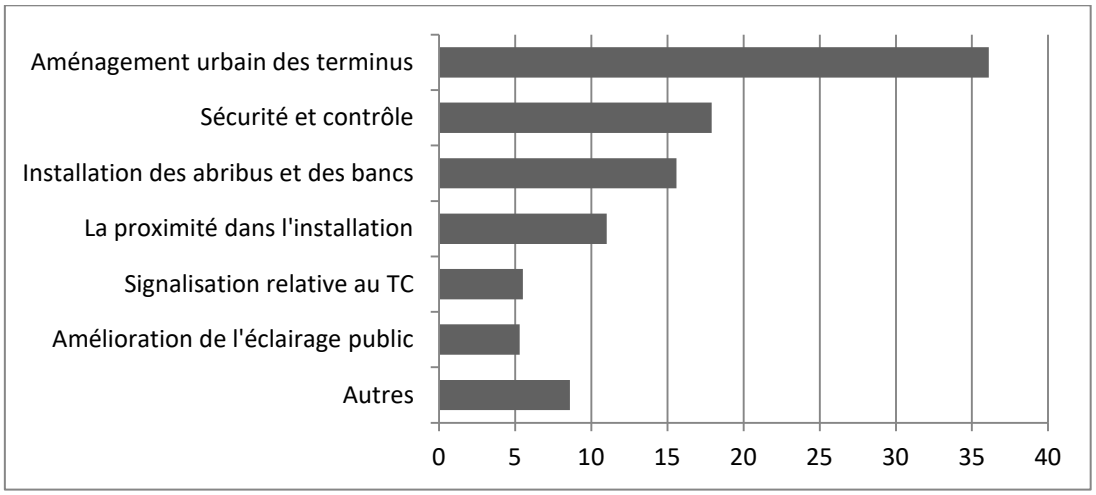
Source : enquête personnelle, 2014

Cette appréciation va de pair avec l'appréciation générale des arrêts de bus et des terminus par les usagers, ce qui convient de répondre du côté de l'infrastructure à notre hypothèse de départ, considérant le TC en dessous des besoins et des attentes de la population pendulaire.

Cette appréciation aussi négative est partagée avec les acteurs locaux notamment les communes et le groupement de communes. Néanmoins, ce dernier s'attend à une amélioration avec l'introduction du nouvel opérateur dans le cadre de la gestion déléguée.

3.3.3. L'aménagement des lieux de mobilité est la principale recommandation des usagers

Face à l'insuffisance des équipements relatifs au TC, six principales recommandations ont été relevées auprès des usagers, représentées par le graphique n° 18. Elles concernent en majorité l'amélioration des lieux de mobilité par l'aménagement urbain et l'équipement par les abribus, les bancs et les plaques-lignes pour plus de la moitié des recommandations. D'autres recommandations concernent le renforcement de la sécurité, et l'amélioration de l'éclairage public avec presque le 1/4 des recommandations.



Graphique 18: Recommandations des usagers à propos des états des terminus et arrêts de bus

Source : enquête personnelle, 2014

En résumé, la voirie urbaine se caractérise par l'étroitesse et le sous dimensionnement, elle est parfois inadaptée à la mobilité motorisée et pénalisée par le manque des liaisons transversales. Quant aux axes de liaison entre la ville d'El Jadida et ses banlieues, ils souffrent généralement de la dégradation et du faible aménagement à titre d'exemple la RR 301. En même temps, la banlieue rurale est faiblement desservie et accuse une absence totale des rocades de contournement. L'état des terminus et des arrêts de bus, sur la base de l'observation, et selon l'appréciation de la population pendulaire et usagère est généralement dégradé. Ainsi, il est loin de répondre aux attentes et aux aspirations des usagers, ce qui confirme notre hypothèse relative à l'insuffisance de l'offre de transport collectif.

Conclusion :

À l'issue de ce chapitre, les principales conclusions à retenir concernant les acteurs et l'infrastructure dans l'agglomération du Grand El Jadida sont défavorables par rapport à l'importance du service de transport pour le fonctionnement de l'agglomération. Primo, en plus du sous financement du secteur, la fragmentation et l'insuffisance du cadre législatif, les acteurs du transport collectif intercommunal sont nombreux. Néanmoins, le passage à l'intercommunalité du TC par la création du groupement de communes « Al Jadida Alkobra-transport urbain », n'est pas soutenu par les projets des acteurs locaux.

Secundo, l'organisation et la gestion du TC urbain au Maroc et à El Jadida été fortement marquées par l'intervention du secteur privé depuis la formulation du marché jusqu'au passage à la privatisation par la gestion déléguée. Cette dernière peut constituer le mode convenable pour la gestion du TC de l'agglomération du Grand El Jadida qui a vécu plus de 25 ans de l'anarchie avec la gestion par concession. Bien que certains acteurs soient réticents vis-à-vis des résultats de la gestion déléguée, les autorités centrales et locales sont désormais conscientes de l'importance du développement du transport collectif à travers la planification des déplacements urbains (PDU), l'appui aux collectivités territoriales et la promotion de la coopération intercommunale.

Tertio, malgré sa densité relative, le réseau viaire du Grand El Jadida souffre de plusieurs dysfonctionnements, à savoir, l'étroitesse et le sous dimensionnement, voire l'inadaptation à la mobilité motorisée concernant la voirie urbaine, en plus du manque des liaisons transversales. Hors périmètres urbains, les axes routiers souffrent généralement de la dégradation et du faible aménagement, ainsi que la faible desserte de la banlieue rurale à cause de l'absence des rocades de contournement. Les terminus et les arrêts de bus sont généralement dans un état dégradé, et loin de répondre aux attentes et aux aspirations des usagers.

Si l'organisation et l'infrastructure du TC sont aussi défavorables par rapport à la mobilité pendulaire intercommunale en croissance, comment se détermine la desserte des mouvements par le transport collectif (mode bus) ?

Chapitre 6 :
Les mouvements pendulaires face à l'insatisfaction du transport collectif intercommunal

Introduction :

Après l'analyse de la mobilité pendulaire, ses acteurs et son infrastructure à l'échelle de l'agglomération, il semble important de tester la qualité du service de TC. Ainsi, malgré le déficit flagrant ces dernières années, les nouvelles mesures d'intercommunalité et de gestion déléguée mises en place auraient conduit la situation vers l'amélioration.

Afin de déceler cette évolution, l'évaluation passera par l'analyse des périodes de pointe des mouvements pendulaires en provenance de la banlieue, la couverture et la desserte des destinations sur la base de la fréquence des bus. Aussi, l'usage des modes informels et même non destinés au transport des personnes en tant que mode alternatif, qui a fortement caractérisé la période antérieure, est un autre indicateur d'évaluation. De plus, d'autres indicateurs tels que : le coût, le temps de déplacement, ainsi que la qualité du service (état des véhicules, propreté, comportement,…etc.) peuvent nous renseigner sur la nature de la relation d'interdépendance entre la demande (mobilité) et l'offre de TC. Ainsi, d'une manière générale, face à une mobilité pendulaire intercommunale confirmée et croissante, quelle sera la réponse apportée par le TC (mode bus) ?

Le présent chapitre se propose de répondre à cette question à travers trois sections : la première concerne l'analyse de la desserte par le réseau de TC en fonction des destinations de la population pendulaire. Alors que la deuxième traite les modes informels et alternatifs comme étant des indicateurs de la satisfaction du TC. Et enfin, la dernière section présente une analyse des indicateurs qualitatifs, à savoir, le coût du déplacement, le temps et la qualité du service.

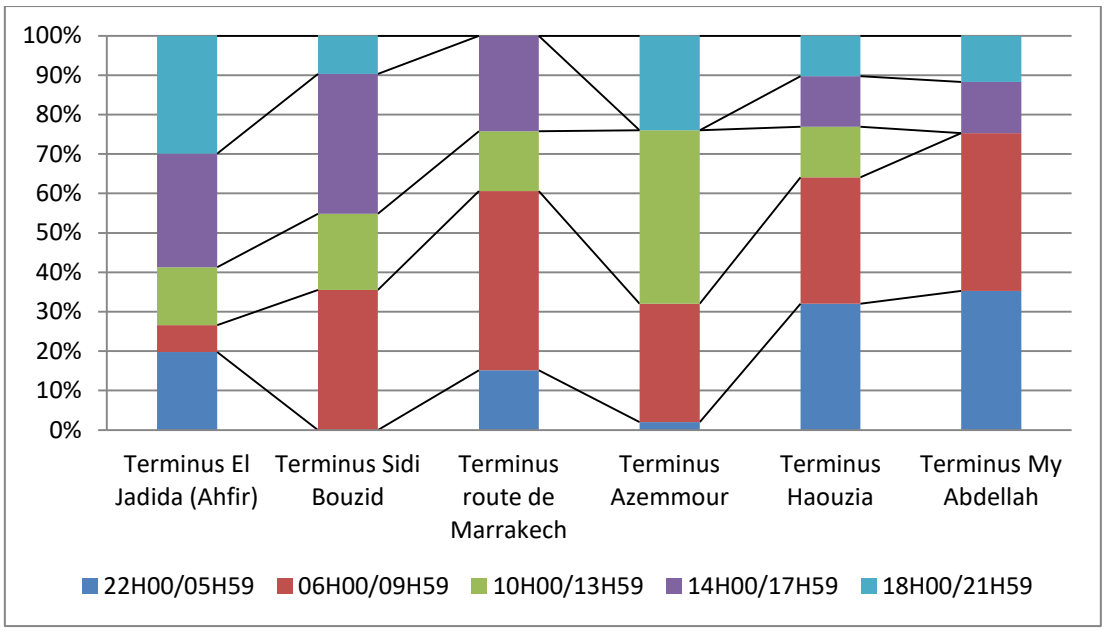
1. Les mouvements pendulaires et la couverture par le TC

L'évaluation du réseau de transport collectif par rapport à la demande exprimée par les flux des mouvements pendulaires en provenance de la banlieue, passe par l'identification et l'analyse des heures de pointe, la fréquence des bus et l'analyse des principales destinations et de leur degré de desserte et de couverture. Ceci à travers une analyse croisée basée sur plusieurs variables de l'enquête par questionnaire, observation et entretien avec les acteurs du TC. Ce qui permet de tester l'offre proposée malgré le changement radical supposé après l'entrée en vigueur de la gestion déléguée par un nouvel opérateur « Equinox ».

1.1. Deux principales périodes de pointe caractérisent les mouvements pendulaires

Sur la base du nombre de déplacements effectués par la population pendulaire d'une façon quotidienne, on peut identifier et localiser à l'échelle temporelle de la journée les heures de pointe des mouvements pendulaires. Ainsi, la majorité (70%) se déplace deux fois par jour, le matin et le soir, alors que 30% se déplacent quatre fois. Ceci dit, nous avons deux périodes de pointe le matin et le soir. Ceci est confirmé par les résultats du PDU, avec en moyenne pour toute la population de l'agglomération 2,5 déplacements par jour et 2,7 pour Azemmour soit la population la plus mobile de toute la banlieue contre 2,1 pour la population de la commune Moulay Abdellah.

En outre, la variation de la taille des flux extraite à travers l'observation des terminus-bus confirme ce résultat. En effet, les flux du matin et du soir sont importants dans tous les terminus et représentent respectivement de 27% à plus de 70% et de 23% à 58% du flux journalier (voir le graphique n° 19). Alors que les flux de la mi-journée sont insignifiants, excepté Azemmour où cette période de pointe constitue une part à prendre en considération suite au nombre important des étudiants qui font quatre déplacements par jour. On peut considérer ce mouvement comme une période de légère pointe, sa prise en considération par les acteurs locaux est nécessaire surtout si elle tend à devenir une principale période de pointe (EL ADIB.M, 2015).



Graphique 19: Variation des flux de mouvements pendulaires par terminus-bus et par période d'observation

Source : Observation des terminus du 08 au 10 avril et du 19 au 22 octobre 2014

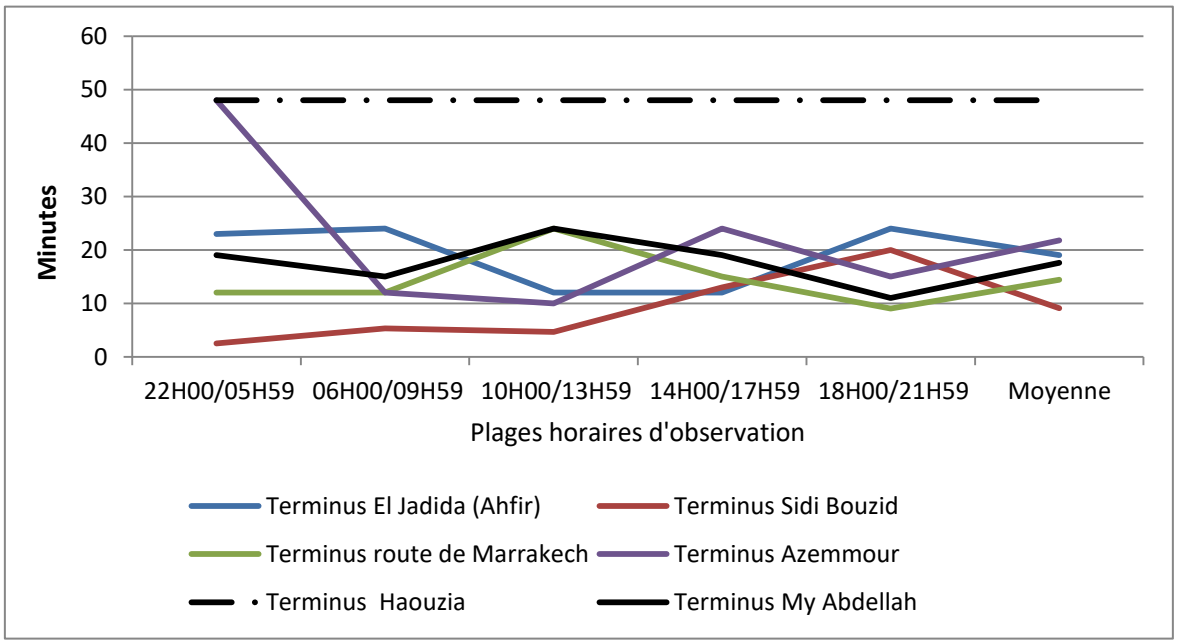
Ainsi, à titre d'exemple, la taille des flux provenant d'Azemmour est massive le matin surtout entre 7h00 et 8h00 avec environ 700 usagers à l'heure, entre 8h00 et 9h00 diminue à environ 200 usagers et continue dans la même tendance de midi à 13h00 entre 150 et 120 usagers. Cependant, à partir de 13h00 à 14h00 commence une légère augmentation avec un flux de 400 à 500 usagers. Le soir on remarque que les flux de départ sont faibles de l'ordre de 250 usagers à l'heure, contrairement aux flux d'arrivée qui sont importants.

De ce fait, l'heure de pointe de la matinée se localise approximativement entre 7h30 et 8h30 avec un pic de flux d'émission de 1000 usagers. La légère heure de pointe entre 13h00 et 14h00 concerne surtout Azemmour avec un volume de 300 à 550 usagers. La période de pointe du soir est moins importante que celle du matin à cause de la diffusion des horaires du retour à partir de 18h00 jusqu'à 21h00 contrairement à la période matinale où la majorité du flux se concentre sur une heure. Ainsi, comment se caractérise la fréquence des bus par rapport à ces flux et ces périodes de pointe ?

1.2. Une fréquence irrégulière des bus

La fréquence des bus s'est améliorée après l'introduction du nouvel opérateur, une réalité observée et prouvée par les propos du service de transport urbain de la province et de l'opérateur. Néanmoins, cette amélioration est encore en dessous des attentes des autres acteurs et des usagers, la fréquence continue d'être irrégulière d'après le groupement de communes et les collectivités territoriales membres.

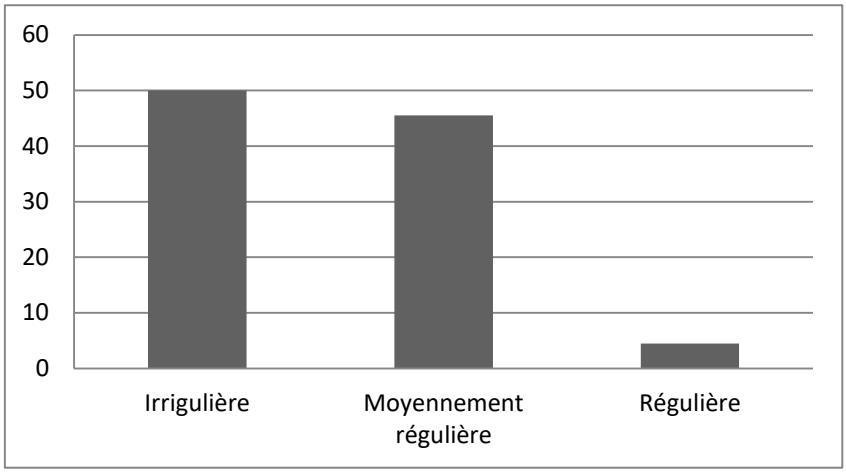
L'observation des intervalles de départ et d'arrivée au sein des terminus nous a permis de constater cette irrégularité (voir le graphique n° 20 ci-dessous) qui caractérise fortement la fréquence du réseau intercommunal tout au long de la journée. Par ailleurs, la fréquence dans le terminus Haouzia paraît régulière à cause de la desserte par un seul minibus. La fréquence des bus diffère d'un terminus à l'autre, certes, avec une amplitude qui s'étale entre 3 et 48 minutes et une moyenne générale de 20 minutes.



Graphique 20: Fréquence des bus par terminus et par période d'observation

Source : Observation des terminus du 08 au 10 avril et du 19 au 22 octobre 2014

Parallèlement à ces constats, la fréquence des bus est considérée irrégulière pour la moitié de la population pendulaire, en même temps qu'elle est moyennement régulière pour presque l'autre moitié soit 45,5% (EL ADIB.M, 2015). Ceci est tout à fait loin de l'offre proposée théoriquement, dite attractive de 15 minutes de fréquence sur la majorité des lignes selon le PDU. Ce dernier souligne aussi, l'absence de variation de l'offre en fonction des heures de pointe et des heures creuses comme c'était le cas pour l'ancien réseau d'Azama.



Graphique 21: Fréquence des bus selon l'appréciation des usagers (en%)

Source : enquête personnelle, 2014

En considérant le TC dans une phase transitoire avec l'entrée en service d'une nouvelle société (depuis mars 2014), la fréquence ne peut pas s'améliorer dès le démarrage, ce qui explique certainement l'appréciation moyennement régulière. Certes, le plus inquiétant est la part de la population dont l'appréciation est défavorable (EL ADIB.M, 2015). En conséquence, l'intervalle de départ et d'arrivée des bus et minibus ne permet pas de répondre aux flux des mouvements pendulaires, ce qui explique l'appréciation défavorable des usagers.

Pendant les trois périodes : matin, midi et soir, les principaux points noirs dans la ville d'El Jadida en relation avec les heures de pointe sont : la zone industrielle, les facultés, le rond-point de Marrakech, Lala Zahra et le Boulevard Mohamed V. Qu'en est-il alors de la desserte de toutes les destinations ?

1.3. L'insuffisance et l'hétérogénéité sont des caractéristiques de la desserte du TC

1.3.1. L'accessibilité des destinations est partiellement insuffisante

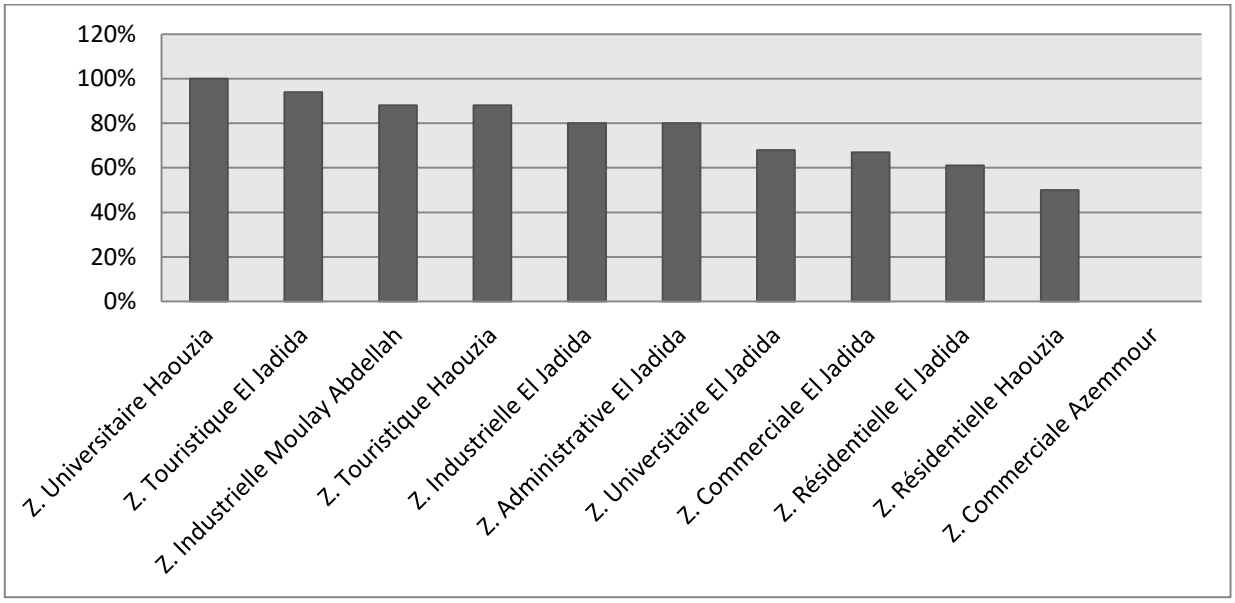
Presque toutes les études et diagnostics récemment réalisés sur le Grand El Jadida à savoir, le SDAU, les DTP et le PDU (Rapport de la deuxième phase, janvier 2014) soulignent la faible couverture du réseau de transport par autobus en raison du niveau et de la rigidité de l'offre. Avec l'entrée en service d'un nouvel opérateur dans le cadre de l'intercommunalité et selon l'offre proposée, on s'attend à une importante amélioration vu l'architecture du réseau et le niveau de l'offre proposée ; 28 lignes avec un parc de 54 véhicules neufs et 10% de véhicules de réserve soit au total 60 véhicules pour les premières années d'exploitation (PDU, 2014). Toutefois, les résultats de l'enquête montrent que malgré cette évolution, 27,3% de la population pendulaire rencontrent des problèmes et souvent n'arrivent pas à atteindre leurs destinations. Ce pourcentage reflète l'écart entre l'offre et la demande sur le TC à l'échelle de l'agglomération (EL ADIB.M, 2015).

Grâce à l'introduction du nouvel opérateur avec un parc-bus neuf, cet écart a diminué légèrement. Or, pour les acteurs locaux surtout les collectivités territoriales et le groupement de communes, la desserte est actuellement faible, non planifiée et présente beaucoup de lacunes au niveau de la couverture, la fréquence et la qualité. De ce fait, cette desserte ne reflète ni leurs aspirations ni celles de la population. En même temps, la société prouve ce constat et prévoit l'amélioration de l'offre dans les années qui viennent par la mise en service de nouvelles lignes selon le cahier des charges et la révision du réseau en fonction du PDU.

1.3.2. Une desserte hétérogène par le TC (mode bus)

Le croisement de la variable relative à l'accessibilité avec les destinations des mouvements pendulaires, permet de constater que la desserte par le TC se caractérise par l'hétérogénéité (voir le graphique n° 22 et la carte n° 25 ci-dessous). En effet, pour la majorité des destinations, l'accessibilité - représentée par le degré de couverture - diffère d'une zone à l'autre sans dépasser la moyenne générale de toute l'agglomération de l'ordre de 27%, sauf trois destinations à savoir, la zone universitaire, la zone commerciale et surtout la zone

résidentielle d'El Jadida avec respectivement 32%, 33% et 39%. Pourtant, les autres destinations affichent un écart très faible par rapport à la moyenne telle que la zone industrielle et la zone administrative avec 20% et la zone touristique avec uniquement 6%, soit la zone mieux desservie et parmi les meilleures zones à l'échelle de toute l'agglomération.

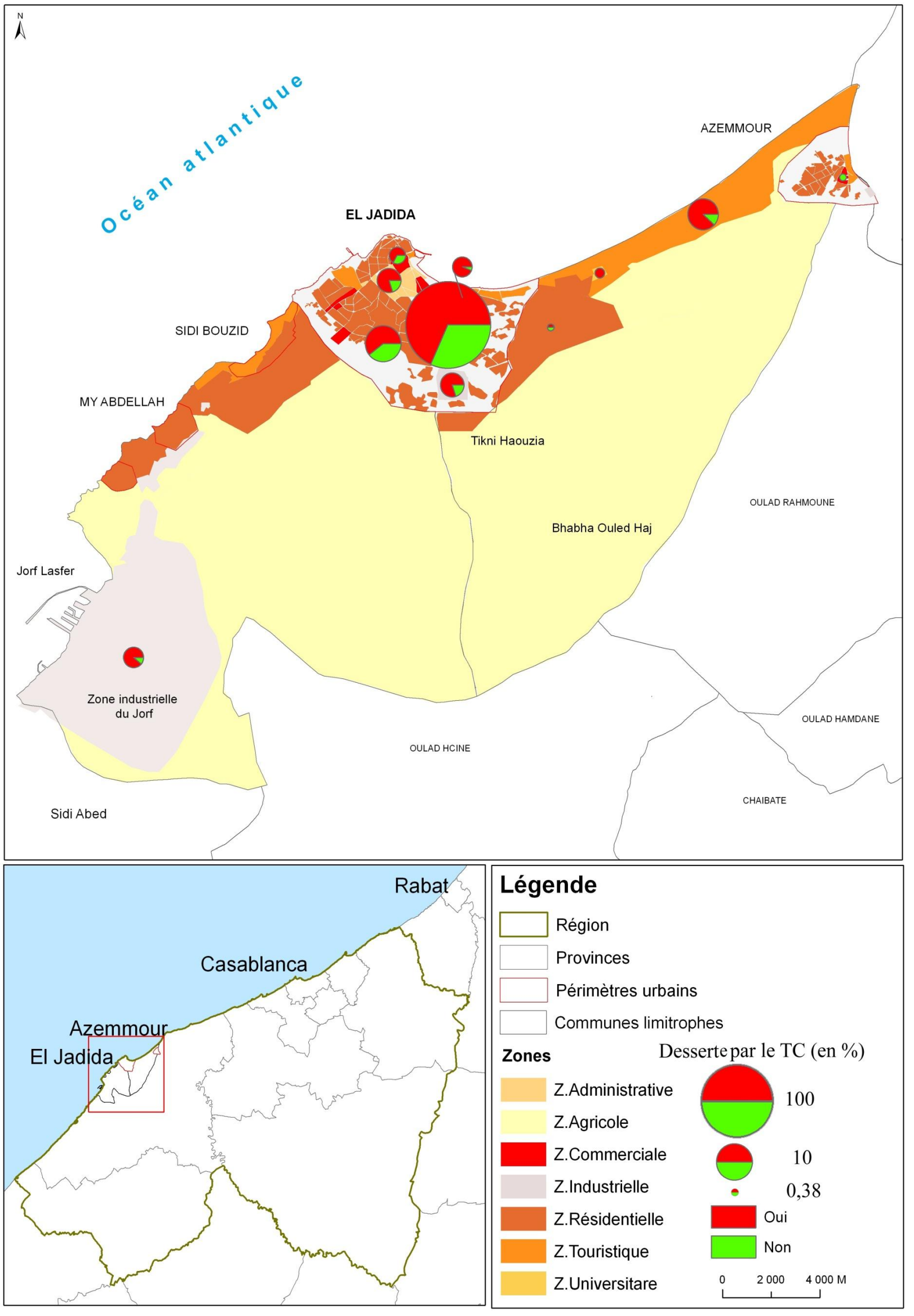


Graphique 22: Accessibilité des zones de l'agglomération par le TC selon l'appréciation des usagers

Source : enquête personnelle, 2014

Trois zones dans la commune Haouzia qui constituent des destinations pour les mouvements pendulaires, sont en général mieux desservies et largement loin de la moyenne de toute l'agglomération, sauf la zone résidentielle moins desservie par rapport aux autres destinations avec 50% d'écart (EL ADIB.M, 2015).

La zone industrielle de Moulay Abdellah est la seule destination des mouvements pendulaires dans la commune, l'écart de sa desserte reste très faible de l'ordre de 11%. Quant à Azemmour, la zone commerciale est aussi la seule destination, qui n'est pas desservie du tout par le bus et apparait comme une destination secondaire, où se rendent souvent les agriculteurs de Haouzia pour l'acquisition des produits d'agriculture.



Source : enquête personnelle, 2014 (fond de découpage communal de 2009)

Carte 25: La desserte des destinations par bus et par zone

Bref, les flux de la migration pendulaire se font en majorité (soit 70%) le matin et le soir. Contrairement au flux de 4 déplacements, peu important, alimenté essentiellement par les étudiants/élèves. Par ailleurs, l'évaluation de la fréquence des bus démontre qu'elle est irrégulière, confirmée aussi bien par les usagers que par les acteurs locaux et observable au niveau des terminus.

De ce fait, malgré l'amélioration ressentie après l'introduction du nouvel opérateur, la desserte des destinations par le TC supporte encore un décalage de l'ordre de plus de 27%, elle correspond à la population pendulaire qui n'arrive pas, et qui trouve des difficultés à atteindre ses destinations quotidiennes. De plus, la desserte reste hétérogène entre des destinations mieux desservies comme la zone touristique d'El Jadida et d'autres non desservies, par exemple la zone résidentielle de Haouzia ou encore la zone commerciale d'Azemmour, sachant que la ville d'El Jadida concentre la moitié des destinations. A cet effet, il est important de vérifier l'usage des modes informels et alternatifs par la population pendulaire.

2. Les modes de transport informels et alternatifs répondant aux mouvements pendulaires

L'analyse des modes informels et alternatifs est d'une grande importance en vue d'évaluer la performance du transport collectif public et de compléter la connaissance des mouvements pendulaires de la banlieue. Ainsi, cette section a pour objectif d'analyser les différents modes faisant partie de cette catégorie, de définir l'informel et l'alternatif et de procéder ensuite au croisement de leur usage avec plusieurs variables socioéconomiques et spatiales de la population. Ceci est en corrélation avec nos hypothèses de départ, surtout que l'existence du transport informel signifie entre autres l'incapacité du système de transport collectif à répondre aux besoins de mobilité de la population pendulaire.

2.1. Définition et structure de possession des modes de transport informels et alternatifs

2.1.1. Transport alternatif, transport informel: question de définition

Suite au manque d'une définition officielle du transport non réglementaire des personnes et aussi à la difficulté de distinguer la limite entre ce dernier et ce qui peut être alternatif au TC ou en commun, il est intéressant de s'arrêter sur ces deux concepts. Le transport informel est d'après le Service de transport urbain de la province d'El Jadida, tout moyen de transport des personnes, non réglementaire et non organisé (qui fonctionne hors des lois régissant le transport des personnes). Or, le transport alternatif, peut être réglementaire tel que le transport du personnel[82] et le transport pour le compte d'autrui[83] ou clandestin tels que les triporteurs. De son côté le directeur de la société du TC par bus (Equinox) considère « informel », le transport réglementaire en l'occurrence le taxi quand il dépasse la réglementation comme c'est le cas de la concurrence déloyale avec le bus. Quant à Rquia HAKIMI (2006 ،رقية حاكمي), dans son article sur les moyens de transport informel à Casablanca, elle distingue deux catégories de transport informel, les moyens clandestins ou non réglementaires, faisant alternatifs au transport en commun comme les voitures touristiques « Khattaf », les motos pour le transport

[82] Service assuré par une administration ou entreprise au compte de ses employés

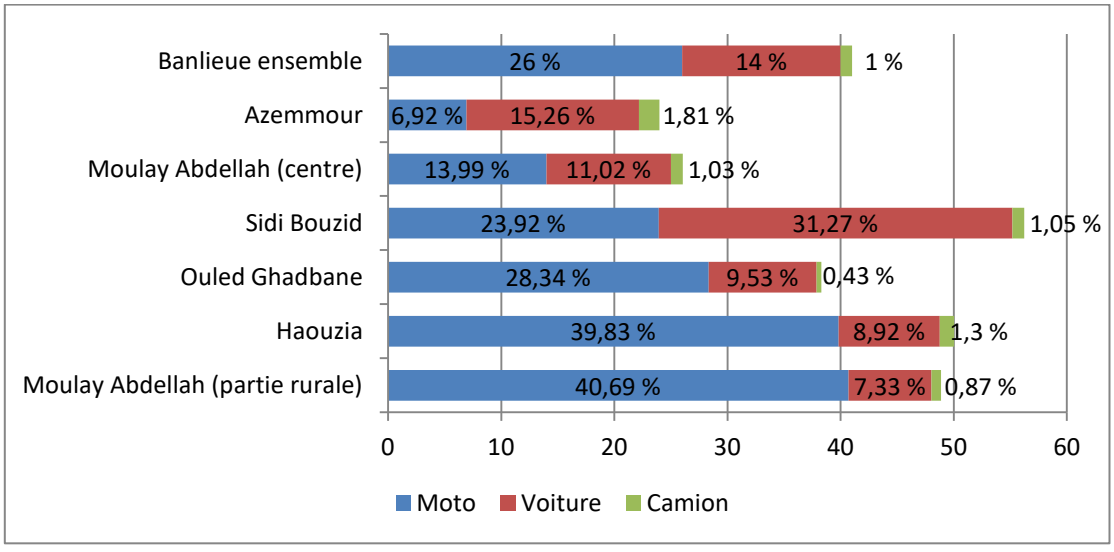
[83] Service assuré par une société spécialisée dans le transport des personnes pour le compte d'une autre société ou administration.

d'autrui et les triporteurs d'une part, et les moyens de transport traditionnels réglementaires organisés à l'instar des calèches et non organisés comme les charrettes (karouila) d'autre part.

Il résulte de ces définitions complémentaires, que l'organisation et la conformité à la réglementation sont derrière la définition du transport informel, tandis que l'alternatif peut être réglementaire ou non.

2.1.2. Une possession diversifiée et significative des moyens de transport alternatif

La possession des moyens de transport alternatif par la population pendulaire est en général diversifiée et non négligeable surtout dans le milieu rural et périurbain. Selon notre enquête, les moyens de transport alternatif occupent 23,8% de la structure de possession des moyens de transport, dont 7,3% sont des moyens durables (vélo) et 5,5% des 2 roues motorisées. Les données du RGPH 2014 ainsi que de l'enquête du PDU montrent la part considérable de la moto dans la structure d'équipement des ménages dans les communes de la banlieue de l'ordre d'environ 2/3 des ménages possédant un moyen de transport d'une part, et d'autre part la possession de ce moyen est moins répandue en ville qu'en campagne comme l'illustre le graphique n° 23 et la carte de l'annexe 2.



Graphique 23: Equipement des ménages de la banlieue en moyens de transport

Source : RGPH 2014

En outre, à l'échelle de la province d'El Jadida, particulièrement en milieu rural, la possession des moyens de transport alternatif est importante au point de dominer la structure de

possession avec 83%, répartie entre la moto 45%, le vélo 21%, les charrettes 6% et les animaux 11% de l'ensemble des moyens alternatifs de transport d'après le diagnostic des déplacements des communes rurales.

Selon notre enquête, la population de la banlieue possède d'autres moyens alternatifs de l'ordre de 11%, dont souvent des moyens de transports qui ne sont pas strictement destinés au transport des personnes ; moyens de transport mixte ou carrément de marchandises tels que les camions, pickups, transites et autres.

A cela s'ajoute la pratique du covoiturage surtout familial comme une pratique alternative, sachant que la voiture personnelle constitue plus de 76% dans la structure de possession de la population pendulaire en banlieue et le deuxième moyen de transport utilisé après le bus pour les mouvements pendulaires de l'ordre de 13,6%. L'usage de la voiture devient dans certains cas d'ordre collectif entre les membres de la famille par la conception et l'adaptation de circuits convenables à toutes les destinations, dans la mesure de servir toute la famille.

2.2. L'usage des modes alternatifs

2.2.1. Un faible usage des modes alternatifs avec des possibilités de développement

L'analyse de la répartition modale relative aux mouvements pendulaires, permet de constater le faible usage des modes alternatifs avec seulement 6,4% d'après notre enquête. Les modes alternatifs observés sont le transport mixte[84] (0,6%), la marche à pieds (0,1%), la moto (1%), le vélo (0,9%) ainsi qu'autres modes (3,7%) à savoir, les camions, les pickups et transport du personnel. Ce dernier constitue une meilleure alternative au TC notamment pour les zones industrielles implantées dans la commune de Moulay Abdellah, dont la plupart des sociétés disposent d'un système de transport du personnel résidant en majorité dans la ville d'El Jadida, ou font appel à des sociétés spécialisées dans le domaine du transport pour autrui.

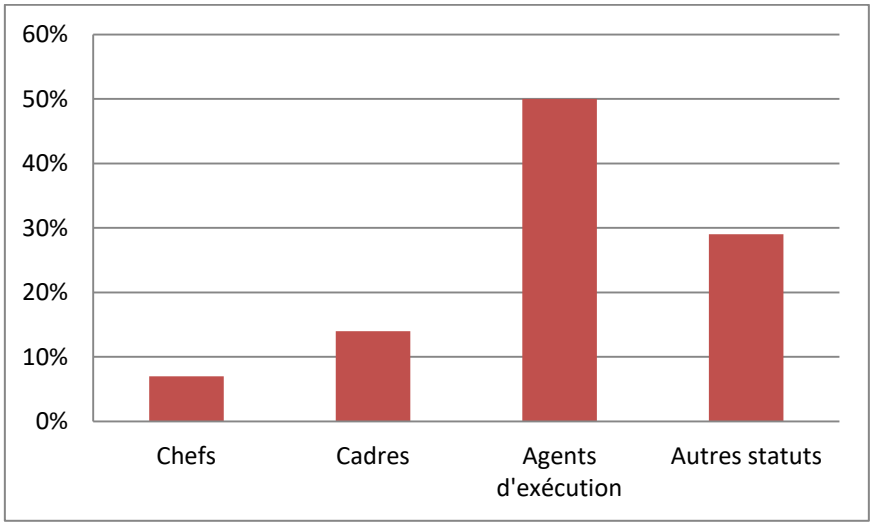
[84] « Le transport mixte signifie le transport des voyageurs, des marchandises et du petit bétail dans les mêmes véhicules : fourgons de 7 à 15 places prévus pour les itinéraires soukiers en milieu rural et entre villes et campagnes. Les autorisations de transport mixte sont délivrées dans l'objectif de mettre un service public minimum de transport en commun à la disposition des habitants des communes rurales. Mais la majorité des opérateurs du transport mixte sont dans l'illégalité et ceux qui disposent d'une autorisation contournent très souvent les obligations de suivre les itinéraires qui leur sont alloués. » (Plan bleu 2009, p.111).

Le transport mixte comme mode de transport alternatif, est utilisé à titre d'exemple à partir de la commune Haouzia, à cause de l'insuffisance des moyens de transport collectif (faible fréquence des minibus et manque de point de départ des taxis). En outre, la proximité aux destinations dans le cas des douars périphériques d'El Jadida encourage l'usage des modes doux.

Par ailleurs, bien que la voie ferrée traverse le Grand El Jadida du nord au sud, et dispose de 2 gares reliant Azemmour à El Jadida, le train n'est utilisé pour les mouvements pendulaires que de 0,1%. Ceci trouve son explication dans l'emplacement des gares et du manque de promotion de l'usage du train dans les mouvements pendulaires. Dans ce cas le train peut constituer une alternative pour décongestionner l'agglomération et lui permettre une meilleure mobilité et accessibilité.

2.2.2. Les caractéristiques socioéconomiques et spatiales des usagers des modes alternatifs

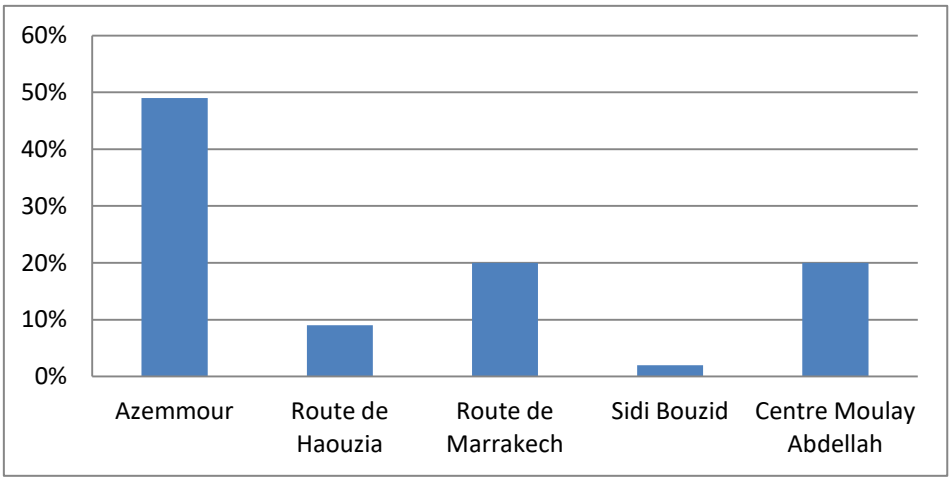
Les agents d'exécution et la main d'œuvre constituent les principaux usagers des modes alternatifs. En effet, le croisement des variables (usage des modes alternatifs et position hiérarchique) permet de constater que la moitié des usagers de ces modes sont des agents d'exécution et de la main d'œuvre dont les conditions financières et sociales sont difficiles (voir le graphique n° 24). Tandis que les autres catégories socioprofessionnelles les utilisent faiblement.



Graphique 24: Usage des modes de transport alternatif selon la position hiérarchique dans la profession

Source : enquête personnelle, 2014

Le diagnostic des déplacements des communes rurales montre que le transport alternatif est davantage utilisé par les agriculteurs et les employés avec plus de la moitié de ses usagers. L'usage de ces modes est répandu plus à partir de la ville d'Azemmour et de la partie rurale de la banlieue. Le croisement des variables « l'usage des modes alternatifs » avec « les origines des flux », montre que tous les modes alternatifs identifiés sont en grande partie utilisés par la population pendulaire d'Azemmour avec 48,88%, suivie du centre Moulay Abdellah avec 20% et douar Tikni avec 20% du total.

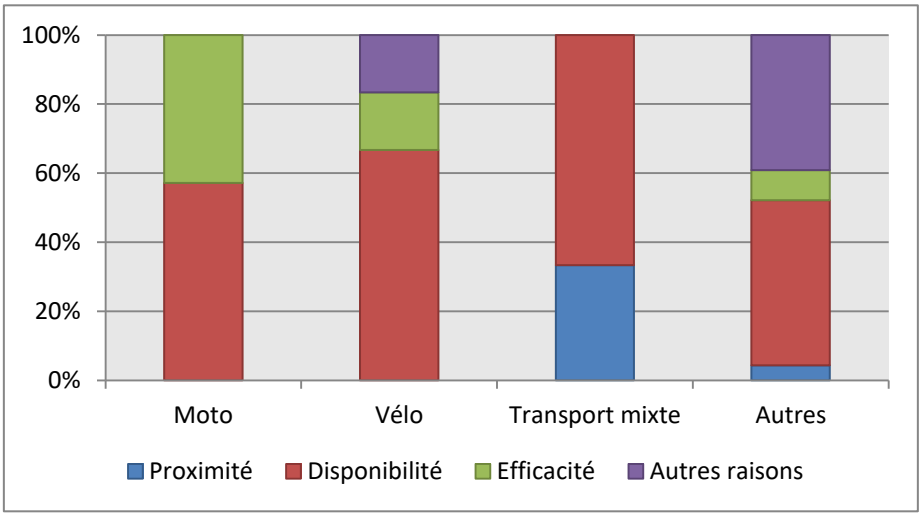


Graphique 25: Répartition des modes de transport alternatif par origine (lieu de résidence)

Source : enquête personnelle, 2014

Ainsi, il est important de constater que les tissus urbains anciens et les quartiers non réglementaires sont les principales origines des utilisateurs des modes alternatifs, (voir la carte n° 22 relative à la répartition modale et le graphique n° 25), le même constat est observé au Grand Agadir par Hassan REHAIMI (2013). Les usagers de la moto résident plus dans la médina extra-muros d'Azemmour et dans la partie rurale de la banlieue, ce sont souvent des paysans qui l'utilisent pour livrer leurs produits agricoles à la ville d'El Jadida. Parallèlement, l'usage du vélo est observé notamment au niveau de la partie rurale (axe routier de Marrakech et route régionale 318 vers le siège de la commune Haouzia). La marche à pieds est observée au niveau de la partie rurale la plus proche du périmètre urbain d'El Jadida notamment sur la route de Marrakech.

Quant aux motivations d'usage, la disponibilité des moyens de transport constitue la principale raison du choix de la plupart des modes alternatifs, confirmée par le diagnostic des déplacements dans les communes rurales. En effet, cette motivation avoisine 57,14% pour l'usage de la moto, 66,66% pour celui du vélo et de même pour le transport mixte, alors qu'elle atteint 47,82% pour d'autres modes qui se composent souvent de camions, d'autocars et autres. La disponibilité pour ces derniers réside dans le fait qu'ils sont à la fois véhicules utilitaires et moyens de déplacement comme c'est le cas pour les chauffeurs de camions et assimilés.



Graphique 26: Motivations d'usage des modes de transport alternatif

Source : enquête personnelle, 2014

Donc, le croisement des variables en relation avec les modes alternatifs au transport collectif public, montre l'existence de relations d'interdépendance avec l'appartenance des usagers aux classes socioprofessionnelles modestes, aux tissus urbains anciens et à la périphérie rurale. Qu'en est-il de l'usage des modes informels ?

2.3. L'usage des modes informels

2.3.1. À la mise en service du nouveau réseau de TC : l'usage des modes informels est en diminution

Après l'introduction d'un nouvel opérateur en 2014, le transport informel et particulièrement le mode « Khattaf » est devenu peu utilisé par les mouvements pendulaires. Il est fréquenté à partir d'Azemmour surtout avant et après l'horaire du bus (tôt le matin et tard le soir) et en cas du manque et de l'insuffisance des modes de transport collectif public (bus et taxi). Le PDU (Rapport de la 2ème phase, 2014 p.21) confirme ce constat et relève que le transport informel se compose des charrettes et autres modes avec une part modale très limitée respectivement de l'ordre de 0,02% et 1,36%. La charrette comme mode informel selon la discussion avec une personne ressource, est souvent utilisée pour assurer la liaison entre Azemmour et Lala Aicha Bahria à cause du manque des moyens de transport réglementaire, comme elle peut jouer le rôle d'un mode complémentaire au bus pour les douars non desservis et assure donc une inter-modalité.

Photo 20: Charrette desservant Lala Aicha Bahria à partir d'Azemmour

Cliché personnel, pris le 21 octobre 2014 à proximité du terminus-bus d'Azemmour

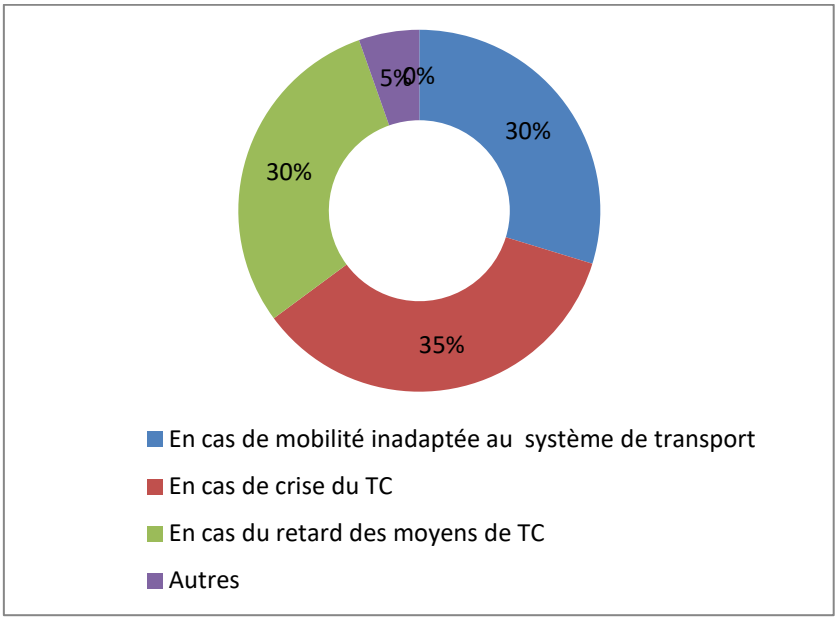
Selon le diagnostic des déplacements dans les communes rurales de la province d'El Jadida (2013, p.50), le transport informel « Khattaf » n'est observé à l'échelle du périmètre du PDU[85] et particulièrement de sa partie rurale que dans la commune Haouzia, avec un faible nombre de véhicules de l'ordre de 5 en comparaison avec les autres communes rurales à savoir, 15 à Ouled Hcine et 23 à Sidi Abed voire 80 à Chtouka. Ce mode est le plus proche aux habitants des douars, contrairement au taxi qui n'est accessible que dans les centres des communes et à proximité des routes classées nationales et régionales. Le transport clandestin est un métier à part, un service ayant ses usagers et ses propres opérateurs (CHOUIKI. M, 2006) dont la plupart sont des jeunes qui utilisent des véhicules souvent vieux, de types Kango, Mercedes 240 et Renault 18.

Toutefois, le directeur de la société du TC (Equinox, filiale El Jadida) affirme l'usage des modes de transport informel aussi bien en milieu urbain que périurbain de l'agglomération du Grand El Jadida, à savoir les triporteurs au moment de la crise des transports publics en période estivale, le Khattaf, le covoiturage et les charrettes entre Azemmour et Lala Aicha Bahria. Ainsi, ces modes sont de plus en plus répandus dans les zones peu desservies et dans le milieu rural, ce qui explique entre autres leur usage dans la commune Haouzia.

2.3.2. Trois contraintes expliquent l'usage du transport informel

Selon l'enquête effectuée en 2014, trois principales contraintes expliquent l'usage des transports informels (voir le graphique n° 27). La première est la crise du TC, une situation qui a caractérisé le système du transport urbain et périurbain de l'agglomération du Grand El Jadida depuis au moins deux décennies. En deuxième lieu, l'inadéquation entre la mobilité perçue et le système de transport collectif qui devra la transformer en mouvement, autrement dit, l'existence d'un décalage entre les projets de mobilité de la population et les mouvements pendulaires réalisés par le système de transport collectif public. Et enfin, le retard et la fréquence irrégulière des bus encouragent l'usage des modes informels.

[85] Les villes d'El Jadida et Azemmour et les communes rurales de Moulay Abdellah, Haouzia, Sidi Ali Ben Hamdouch et Ouled Hcine.



Graphique 27: Les causes de l'usage du transport informel dans les mouvements pendulaires

Source : enquête personnelle, 2014

En relation avec nos hypothèses de départ, ces trois causes confirment l'existence d'un certain décalage entre la mobilité et les mouvements pendulaires, que le transport informel comble, sachant que la situation avant le nouvel opérateur aura été pire qu'aujourd'hui.

En résumé, le transport informel correspond à tous les modes non organisés qui échappent à la réglementation en vigueur. L'usage du transport informel reste limité et ne concerne que les zones faiblement desservies par le TC public et la partie rurale. Toutefois, le transport alternatif se compose aussi bien des modes réglementaires qu'informels à titre d'exemple ; les deux roues, le transport mixte et le « Khttaf ». L'ensemble de ces modes compte presque 1/4 dans la structure de possession chez la population pendulaire de la banlieue. Cependant leur usage reste faible et inférieur à 10%. Le croisement des variables socio-spatiales avec l'usage des modes alternatifs fait apparaitre une forte interdépendance avec l'appartenance aux classes socioprofessionnelles modestes, aux tissus urbains anciens et aux quartiers non réglementaires ainsi qu'à la périphérie rurale, dont la principale raison de ce choix est la disponibilité des moyens de transport en plus de la proximité.

L'analyse du décalage entre la mobilité et les mouvements pendulaires, ne sera bouclée qu'après le traitement des indicateurs de la qualité du service de transport collectif.

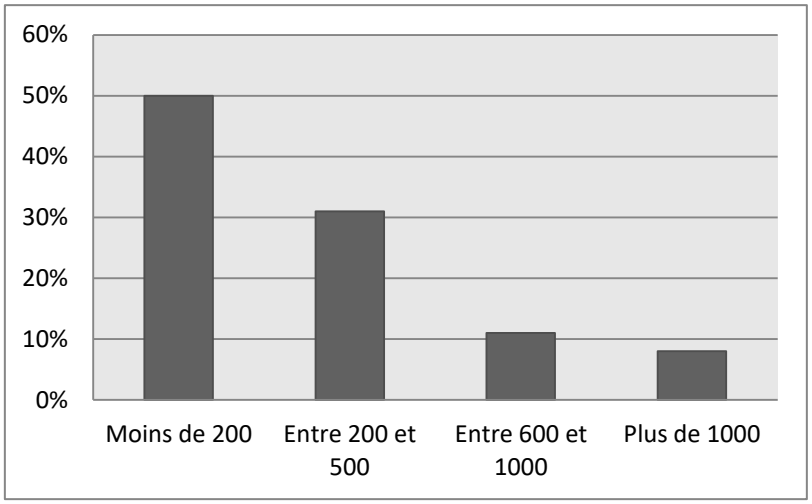
3. Le coût, le temps et l'appréciation sont trois indicateurs de la qualité du transport collectif

En plus de l'évaluation de la satisfaction du TC (mode bus) au niveau des sections précédentes, on propose par la présente section une évaluation-appréciation avec trois principaux indicateurs, qui sont : le coût, le temps et la qualité du service. Ces derniers englobent plusieurs critères dont l'état des véhicules, le comportement des agents de la société opérante, la ponctualité,…etc.

3.1. Le coût de la mobilité pendulaire

3.1.1. Des dépenses mensuelles moyennes

Les dépenses consacrées aux déplacements pendulaires apparaissent acceptables comme l'illustre le graphique n° 28, sans qu'elles dépassent pour la majorité des usagers le seuil de 500 DH/mois.



Graphique 28: Dépenses mensuelles de déplacements en DH

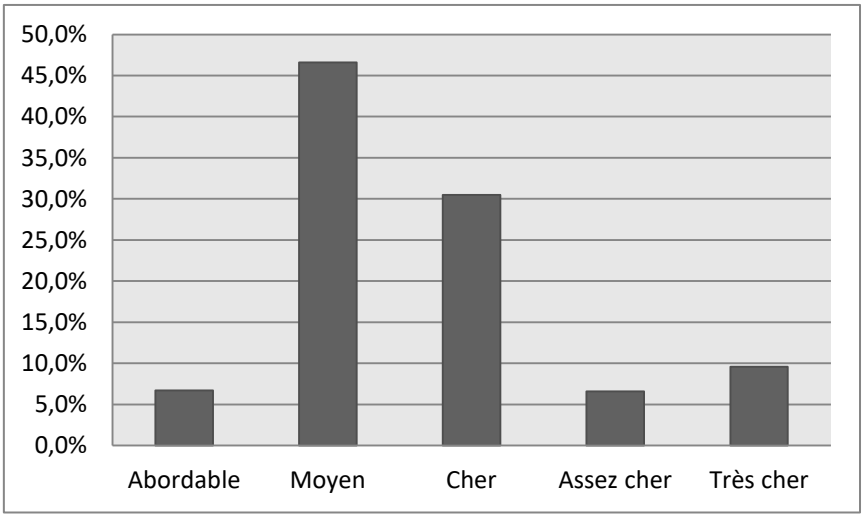
Source : enquête personnelle, 2014

La moitié de la population pendulaire dépense moins de 200 DH/mois selon notre enquête, ils sont surtout des personnes qui font deux déplacements par jour tout en utilisant un mode économique (bus), en plus des étudiants qui bénéficient en majorité des cartes d'abonnement subventionnées par l'Etat. À noter que l'accès à cette subvention n'est pas à la portée de tous

les étudiants à cause des problèmes de desserte par le système de transport comme c'est le cas des zones faiblement ou non couvertes par le transport collectif notamment l'axe de Haouzia.
À cette catégorie s'ajoute une frange considérable d'usagers dont les dépenses s'étalent entre 200 et 500 DH/mois de l'ordre de 31%, ces derniers font souvent au moins quatre déplacements/jour en utilisant le mode bus ou taxis. Ces deux catégories constituent plus de 80% des usagers des mouvements pendulaires, les autres catégories qui dépensent entre 600 et 1000 DH/mois voire plus, utilisent généralement la voiture personnelle.

3.1.2. Le coût des déplacements, entre l'avis favorable et défavorable

L'enquête menée prouve que l'appréciation de la population pendulaire du coût assumé pour le déplacement est à presque égalité entre l'avis favorable et défavorable (voir le graphique n° 29).



Graphique 29: Appréciations des usagers concernant le coût du transport collectif

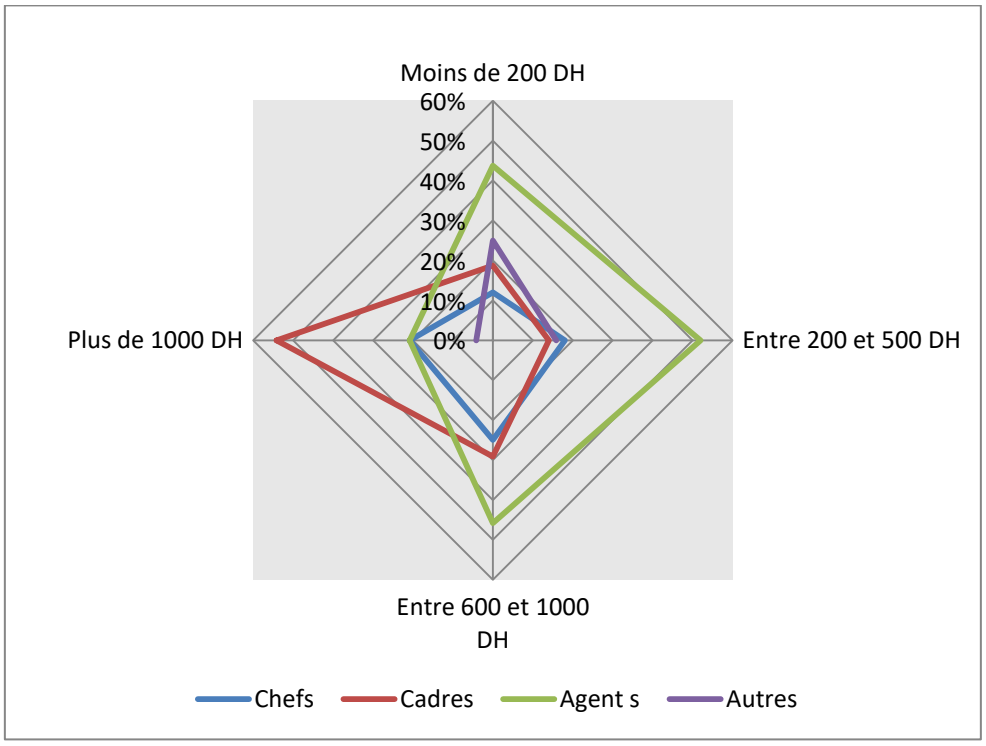
Source : enquête personnelle, 2014

Un peu plus de la moitié ont une appréciation favorable, dont seulement 6,7% considèrent le coût de leur mobilité abordable et à la portée, contre 46,6% qui le considèrent moyen et ce, par rapport à leur revenu. Cependant, ce coût est cher pour 30,5% de la population pendulaire et au-delà de leurs capacités financières, en même temps qu'il est respectivement assez et très cher pour 6,6% et 9,6% de cette population.
De ce fait, la population qui peut supporter les coûts de la mobilité pendulaire reste limitée, dépasse de quelques points la moitié de la population de l'ordre de 53,4%.

3.1.3. Les dépenses des déplacements par rapport au revenu et au statut professionnel des usagers

3.1.3.1. Les dépenses de déplacements en fonction du revenu

À quel point les dépenses mensuelles consacrées aux déplacements dépendent du revenu ? Comme le revenu est une donnée difficile à avoir, la position hiérarchique peut constituer son indicateur le plus significatif. On constate d'après le graphique n° 30 ci-dessous, la part importante de la population à revenu modeste notamment de la main d'œuvre. Cette dernière et bien qu'elle puisse atteindre des dépenses supérieures dédiées aux déplacements, certes, elle ne dépense en majorité que moins de 500 DH/mois. Cependant, la classe moyenne notamment moyenne supérieure et la classe aisée, ont tendance à dépenser plus de 500 DH/mois.



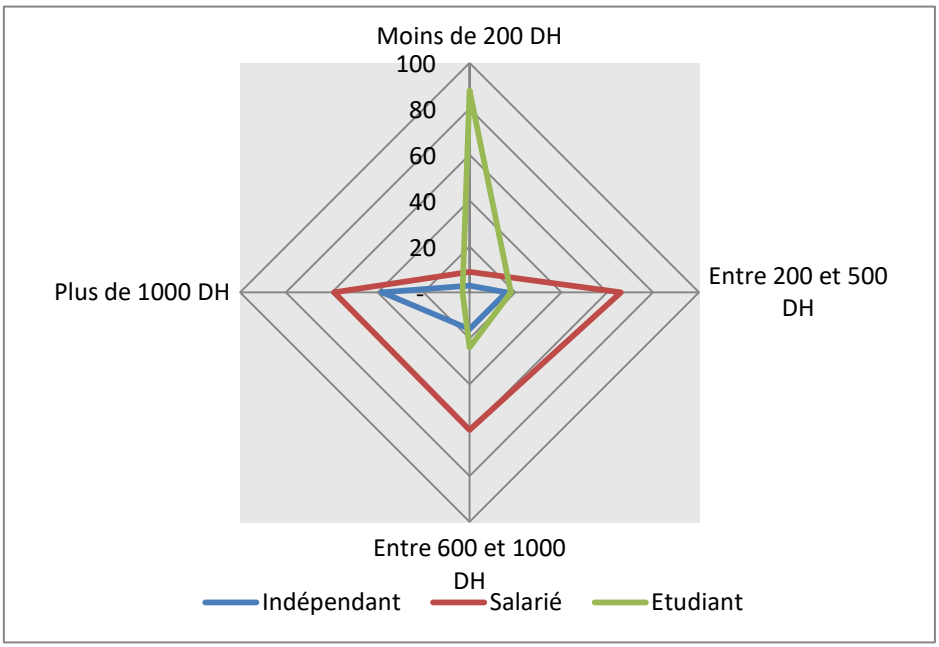
Graphique 30: Dépenses mensuelles de déplacements en fonction du revenu

Source : enquête personnelle, 2014

Ainsi l'interdépendance est confirmée entre le revenu et la dépense relative aux déplacements de sorte que le revenu détermine les dépenses, autrement dit, plus la classe est moyenne ou aisée plus les dépenses de déplacements sont supérieures et vice versa.

3.1.3.2. Les dépenses de déplacements en fonction du statut professionnel

En croisant la classe de dépense avec le statut professionnel des actifs occupés et le statut étudiant, on peut avoir un certain nombre d'observations, dans le sens de savoir à quel point ce statut est déterminant dans la dépense relative aux déplacements.



Graphique 31: Dépenses mensuelles de déplacements en fonction du statut professionnel et du statut étudiant

Source : enquête personnelle, 2014

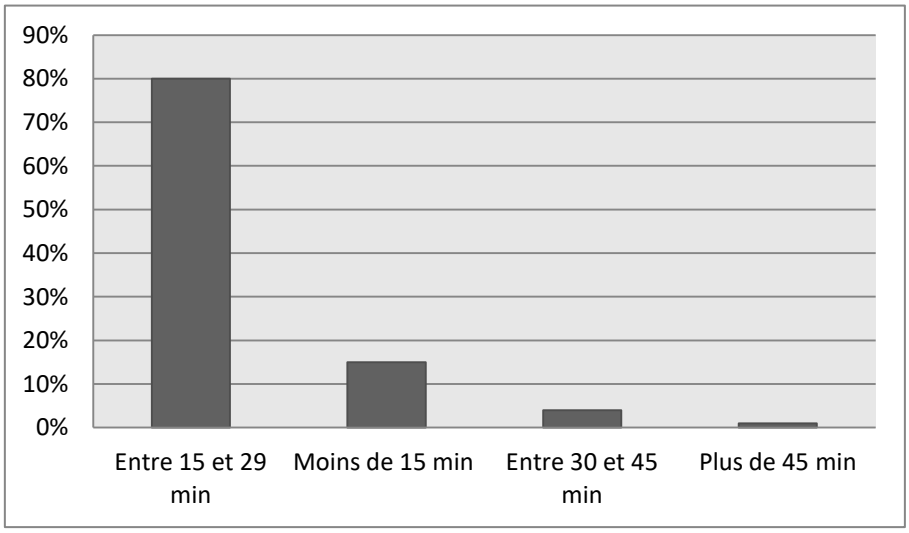
Suite aux résultats de ce croisement de variables comme il est illustré par le graphique n° 31, le statut intervient nettement pour déterminer les dépenses consacrées aux déplacements pendulaires. En effet, les étudiants ainsi que la main d'œuvre ayant un revenu modeste sont dans l'obligation de dépenser moins de 200 DH, sachant que les étudiants/élèves bénéficient de la carte d'abonnement (d'un coût mensuel de 100 DH) subventionnée par l'Etat, alors que les salariés (du secteur privé et public) sont plutôt dans la classe de dépenses entre 200 et plus de 1000 DH. Quant aux indépendants, leurs dépenses dépassent 1000 DH. Le statut constitue donc un deuxième facteur explicatif des dépenses de déplacements.

3.2. Les temps des mouvements pendulaires

Ce titre concerne l'analyse du budget-temps consacré à la mobilité pendulaire, la question principale est combien de temps passe-t-on au cours de l'opération du déplacement entre attendre et tendre ? Ensuite, comment ce temps est apprécié par la population ?

3.2.1. L'attente dans les arrêts et les terminus-bus consomme un temps considérable

La majorité des usagers du transport collectif passe dans les terminus et les arrêts de bus un temps non négligeable pour un seul déplacement comme le montre le graphique n° 32. En effet, 80,6% attendent entre 15 et 29 minutes avant l'arrivée des bus (EL ADIB.M, 2015). Alors que seulement 14,6% attendent moins de 15 minutes, un pourcentage qui reste très faible ce qui renseigne sur la qualité du service offert à la population. Cependant, il y a lieu de signaler la persistance des cas d'extrême attente entre 30 et 45 minutes et plus de 45 minutes respectivement de 4% et 1%.



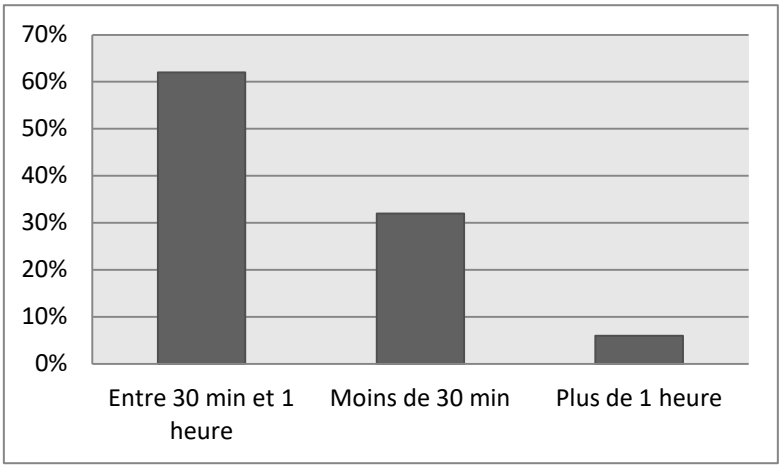
Graphique 32: Temps d'attente dans les arrêts et terminus de bus
Source : enquête personnelle, 2014

Suite à l'entrée en service de la nouvelle société en 2014, la situation semble être améliorée vis-à-vis de la situation précédente (Azama), ce qui a relativement influencé ce résultat. Ceci est confirmé par le PDU qui trouve parmi les principales sources d'insatisfaction par l'ancien opérateur, le temps très long des trajets, conjugué à une attente aussi importante.

3.2.2. Un grand budget-temps perdu pendant le mouvement

Presque les deux tiers de la population pendulaire passent entre 30 minutes et 1 heure pour chaque déplacement, en même temps 6% dépassent 1 heure comme le montre le graphique n° 33. Ce qui veut dire qu'une personne faisant deux mouvements par jour (soit quatre

déplacements), perd au moins deux heures, voire dépasse quatre heures seulement dans le passage d'un lieu à un autre à l'intérieur d'un moyen de transport (EL ADIB.M, 2015).



Graphique 33: Temps consacré au déplacement (sans compter le temps d'attente)

Source : enquête personnelle, 2014

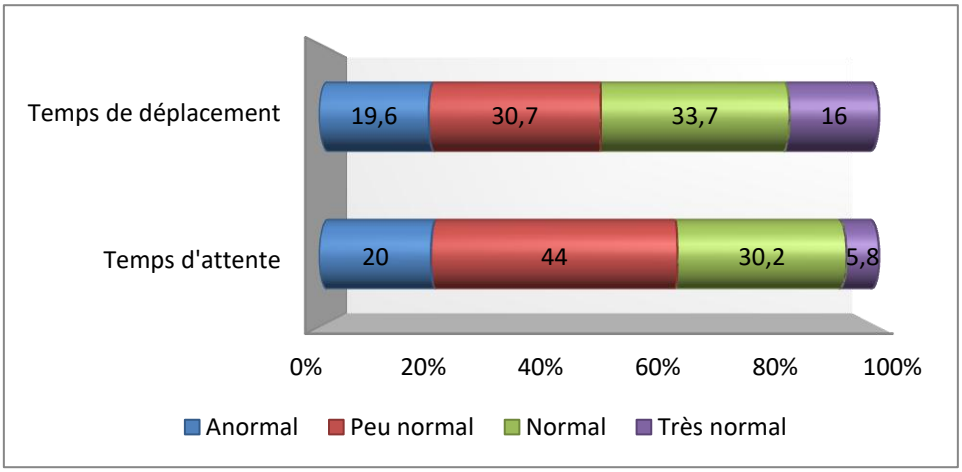
En somme, et comme 70% de la population pendulaire font un seul mouvement par jour, ils consacrent un budget-temps de 90 minutes à trois heures. Cependant, les 30% qui restent, font deux mouvements pendulaires par jour (quatre déplacements), leurs déplacements demandent un budget-temps assez considérable qui s'étale entre trois et six heures voire plus, ainsi un grand budget-temps est perdu (EL ADIB.M, 2015). Donc, la majorité de la population pendulaire souffre de la longueur de la durée des déplacements.

3.2.3. Plus de la moitié des usagers n'apprécient pas le temps perdu

En raison du temps considérablement perdu pendant le mouvement (attendre et tendre), l'appréciation des usagers reste plutôt défavorable. Un jugement d'opinion à la lumière de l'échelle de Likert leur propose quatre niveaux d'appréciation. Ainsi et d'après les résultats qui figurent dans le graphique n° 34, on peut scinder cette évaluation en deux principales catégories : favorable et défavorable.

Le jugement relatif au temps du déplacement est à pied d'égalité entre l'appréciation favorable et défavorable, en même temps la différence entre les jugements extrêmes ; « très normal » et « anormal » reste limitée, respectivement de l'ordre de 16% et 20%. Par ailleurs, l'appréciation défavorable du temps d'attente est nettement distinguée avec 66% en même

temps, la comparaison avec les jugements extrêmes est importante avec 20% pour le jugement « anormal » contre 6% pour le « très normal ».



Graphique 34: Appréciations des usagers relatives au temps consacré aux mouvements pendulaires

Source : enquête personnelle, 2014

Ainsi, plus de la moitié des usagers dénoncent le budget-temps des mouvements pendulaires en attendant dans les terminus et arrêts de bus et en se déplaçant, ce qui engendre des répercussions négatives sur leur vécu et leur bien-être.

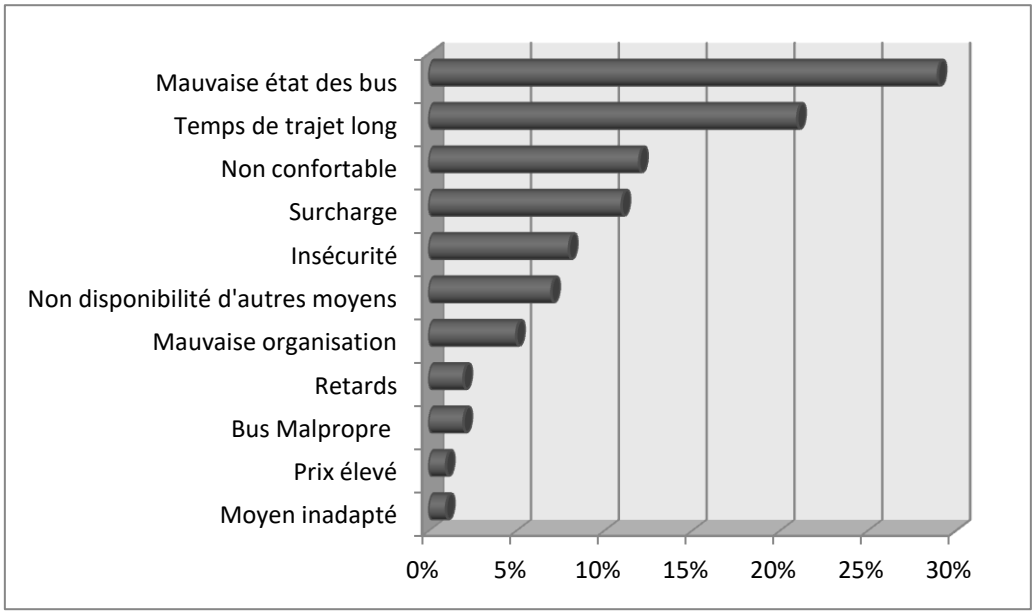
3.3. Le TC et le bien-être des usagers

C'est une évaluation qualitative du TC à travers l'analyse des répercussions de la mobilité pendulaire sur le côté social, physique et psychique des usagers, qui se résume dans le concept du bien-être. À travers ces indicateurs concernant tous les modes collectifs et particulièrement le mode bus, on peut mesurer le degré de satisfaction et du bien-être de la population pendulaire (EL ADIB.M, 2015).

3.3.1. Une qualité de service très dégradée depuis le premier réseau (Azama-bus)

Les indicateurs du bien-être des déplacements pendulaires par le réseau de transport collectif est détériorés depuis la fin de la décennie 1980 (مرسي عبد العزيز، 1996 و هلال عبد المجيد، 2010). Le diagnostic réalisé par le PDU en janvier 2014 avant la fin de la concession de la société Azama-bus confirme ces constats. Le niveau de satisfaction des chefs de ménages utilisant

l'ancien réseau a été généralement faible excepté le tarif du ticket qui satisfaisait un peu plus de 20% (PDU, 2014).

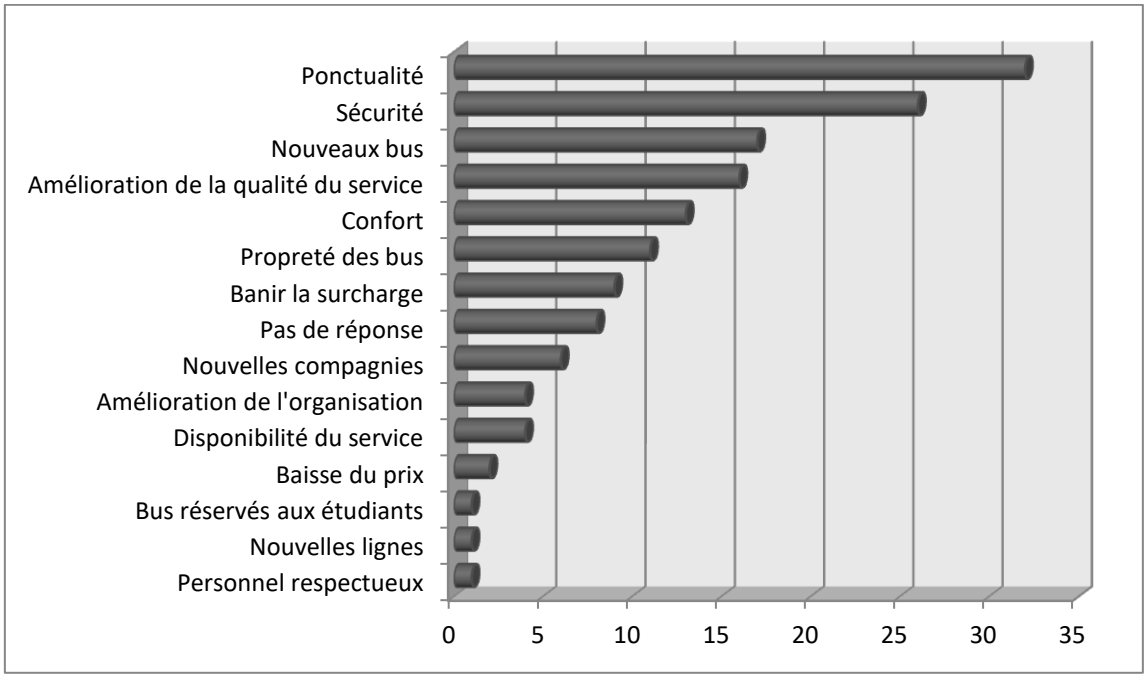


Graphique 35: Appréciations des usagers relatives aux services rendus par l'ancien réseau (Azama-bus)

Source : Deuxième rapport du PDU, Janvier 2014 (P.58)

En même temps la perception atteste cette défaillance surtout que 80% des usagers enquêtés ne sont pas satisfaits du service de transport public urbain (PDU, 2014). Les raisons évoquées de leur insatisfaction renvoient aux conditions déplorables de déplacement comme le montre le graphique n° 35.

Parallèlement, la population enquêtée par le PDU (un échantillon de 151 usagers), attendent du nouvel opérateur une offre performante (amélioration de la ponctualité et de la qualité de service), un confort pendant le voyage et des véhicules propres. Le graphique n° 36 liste leurs aspirations par ordre de priorité.

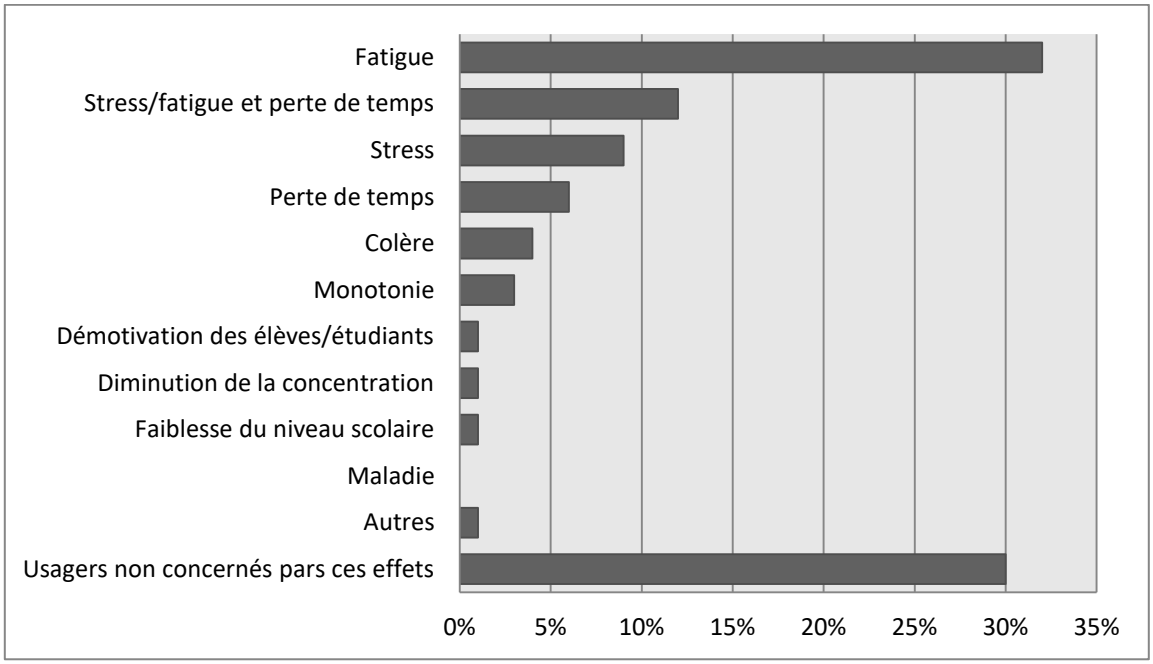


Graphique 36: Aspirations des usagers relatives aux services attendus du nouveau réseau de Karama-bus (Equinox)

Source : Deuxième rapport du PDU, Janvier 2014 (P.58)

3.3.2. La persistance des effets néfastes avec le nouvel opérateur

Par ailleurs, après l'introduction du nouvel opérateur avec un parc auto neuf, la dégradation des indicateurs relatifs au concept du bien-être persiste encore. Selon notre enquête effectuée après sa mise en circulation, 70% de la population pendulaire souffrent de plusieurs retombées négatives, alors que seulement 30% sont hors de cette souffrance (EL ADIB.M, 2015). Ainsi, 11 catégories diversifiées de retombées néfastes ont été identifiées (voir le graphique n° 37), dont la fatigue représente plus de 45 %, suivie de l'ensemble stress/fatigue et perte de temps. On peut dire que ces derniers constituent les principaux effets néfastes sur le côté physique et psychique de la population pendulaire. D'autres effets moins répandus ont été identifiés à savoir, la colère, la monotonie, la démotivation chez les élèves et étudiants, la diminution de la concentration, la faiblesse du niveau scolaire, etc. Ces effets touchent davantage les étudiants/élèves, alors que les principaux effets concernent toute la population pendulaire (EL ADIB.M, 2015).



Graphique 37: Le réseau Karama-bus et ses effets sur les usagers (mouvements pendulaires)

Source : enquête personnelle, 2014

Suite à ces résultats on peut dire que l'offre de transport collectif est loin de répondre à la notion du bien-être surtout que la majorité des usagers souffre des retombées néfastes, tant sur le niveau social, physique que psychique. De plus, le pourcentage très élevé des usagers qui ressentent la fatigue, le stress et la perte du temps, confirme notre hypothèse quant à l'existence d'un écart entre l'offre et la demande en matière de TC.

En somme, malgré une légère amélioration des indicateurs de la qualité du service de transport collectif (coût, temps et bien-être) suite à l'introduction d'une nouvelle société, sont toujours en dessous des aspirations de la population. En plus des dépenses de déplacements qui sont plutôt au-delà des capacités de la population, le budget-temps consacré soit à l'attente ou au déplacement est synonyme d'une grande perte de temps que la population n'apprécie pas et considère anormale. De leur côté, les conditions de déplacement, résumées dans la notion du bien-être montrent la persistance du décalage entre l'offre proposée et les attentes de la population pendulaire.

Conclusion :

Les principaux résultats de ce chapitre valident notre hypothèse relative à l'incapacité du système de transport collectif de répondre aux besoins des mouvements pendulaires intercommunaux, et ce malgré l'amélioration de l'offre après l'introduction d'une nouvelle société qui a mis en service un parc-auto neuf avec un élargissement de la couverture géographique.

En premier lieu, le décalage entre les flux de mobilité pendulaire et la desserte par le TC est de l'ordre de plus de 27% en moyenne, sachant que cette desserte est hétérogène entre des destinations moins desservies et d'autres mieux desservies. De plus, la fréquence des bus et minibus est fortement irrégulière allant de 3 minutes à presque 1 heure. Ainsi, vu les flux qui sont en majorité organisés en deux périodes de pointe ; matin et soir, l'adéquation entre la fréquence des flux et celle des bus reste faible à cause de la rigidité de l'offre, une pratique qui persiste depuis l'ancien opérateur.

En deuxième lieu, l'analyse des modes informels et alternatifs, démontre que malgré leur usage limité, une forte interdépendance existe avec l'appartenance aux classes socioprofessionnelles modestes, aux tissus d'habitat ancien et aux quartiers non réglementaires. L'usage de ces modes est expliqué en même temps par le faible ou le manque de la desserte ainsi que par la disponibilité des moyens de transport (informel ou alternatif) en plus de la proximité aux destinations qui encouragent de plus en plus leur usage.

En troisième et dernier lieu, l'évaluation des trois indicateurs qui renvoient à la notion de bien-être à savoir, le coût, le temps et la qualité du service confirme ce qui précède. En effet, les dépenses consacrées aux déplacements dépassent les capacités financières des usagers et de leurs ménages, surtout que la population pendulaire se compose en majorité de la classe modeste et de la main d'œuvre ouvrière. De son côté le budget-temps perdu pendant le mouvement est considérable. En outre, même si les véhicules semblent être neufs, la qualité du service ne reflète pas les attentes de la population pendulaire, ce qui explique la persistance de l'insatisfaction.

Conclusion de la deuxième partie :

Il ressort de cette partie que la population de la banlieue est fortement pendulaire suite à plusieurs indicateurs et aspects. En effet, la population pendulaire constitue une part importante dans la banlieue de l'ordre de 41% de la population ayant plus de 15 ans. Son évolution est en lien direct avec l'attractivité de l'agglomération et particulièrement de sa banlieue. La population pendulaire est en majorité jeune et de sexe masculin, qui appartient à tous les statuts et les catégories socioprofessionnelles. Elle concerne aussi la majorité des secteurs d'activité et des catégories de poursuites des études du secondaire à l'universitaire et du public au privé. Par son poids démographique et son attractivité, El Jadida constitue la principale destination des mouvements pendulaires. Face à une faible motorisation de la population, l'usage du bus prédomine avec un peu plus de 70%. En outre, l'usage des différents modes est en forte relation avec le revenu ou la classe socioprofessionnelle, le milieu de résidence et le type d'habitat.

Toutefois, en plus du sous financement, le contexte institutionnel relatif au TC souffre de plusieurs contraintes notamment ; la fragmentation et l'insuffisance du cadre législatif et réglementaire ainsi que la faiblesse de la mise en synergie des nombreux acteurs intervenants. Ceci, malgré l'effort fourni par l'administration locale afin de promouvoir le passage à l'intercommunalité par la création du groupement de communes « Al Jadida Alkobra-transport urbain », et l'élaboration du plan des déplacements urbains PDU à l'échelle de l'agglomération. Du côté organisationnel et après plus de 25 ans de la gestion par concession au privé, largement marquée par l'anarchie totale, la gestion déléguée est vue par la majorité des acteurs locaux comme le mode convenable à la gestion du TC. Quant à l'infrastructure du TC, d'une part, la voirie est fortement caractérisée par l'étroitesse et le sous dimensionnement, et par la dégradation et la faible liaison transversale, et d'autre part, les terminus et arrêts de bus sont généralement dans un état dégradé, loin de répondre aux attentes des usagers. En revanche à l'amélioration de l'offre du transport collectif et l'élargissement de la couverture après l'introduction d'une nouvelle société avec un parc-auto neuf, le décalage entre la mobilité et le transport persiste encore en matière de la fréquence et la qualité du service.

Conclusion générale :

Notre question de départ cherchait à mettre en évidence la relation entre les flux de mobilité pendulaire (déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail et/ou des études), provenant de la banlieue et le TCI dans l'agglomération du Grand El Jadida. Pour y répondre nous avons adopté deux hypothèses. Ces dernières ont été vérifiées puis validées tout au long des deux parties de la thèse.

La première hypothèse tend à dire qu'il existe des flux de mobilité entre les lieux constituant l'agglomération du Grand El Jadida, surtout les flux provenant de la banlieue, aperçus comme concrétisation d'un comportement de sa population en âge d'activité et celle poursuivant des études supérieures et secondaires. Cette hypothèse est confirmée, d'abord par le fait que le Grand El Jadida constitue un bassin de mobilité pendulaire, par son organisation à l'image d'une aire urbaine, dont la ville-centre est entourée d'une manière concentrique d'une banlieue périurbaine puis d'une banlieue rurale, et ensuite par la spécialisation et la complémentarité fonctionnelle des différents lieux de l'agglomération. En outre, suite à son attractivité, d'importants flux de migration résidentielle des ménages en majorité issus de l'arrière pays d'El Jadida et de la province de Sidi Bennour, viennent s'installer en banlieue et contribuent à l'intensification des flux de la mobilité pendulaire. En effet, l'enquête a révélé que 41% de la population de la banlieue (15 ans et plus), constituent une population pendulaire. L'importance de cette mobilité chez la population est argumentée par le fait qu'elle soit observée chez toutes les couches et les statuts socioprofessionnels, bien que les couches ; modeste, salariale et estudiantine, soient prédominantes. De plus, en fonction des deux motifs de ce type de mouvement à savoir, le travail et la poursuite des études, la population pendulaire appartient presque à tous les secteurs d'activités existant dans l'agglomération, principalement l'administration publique, l'industrie, le BTP, le commerce et services ainsi que l'artisanat de service. La mobilité pendulaire concerne aussi toutes les catégories des études, en particulier les études supérieures, mais aussi la formation professionnelle publique et privée et les études secondaires. Ainsi, ces indicateurs renseignent sur la place de la mobilité pendulaire chez la population de la banlieue.

La deuxième hypothèse tend à dire que le système de transport collectif intercommunal, essentiellement le mode bus est incapable de répondre à la mobilité pendulaire de la population de la banlieue. Après sa vérification, cette deuxième et dernière hypothèse est validée. Etant donné que 70% de la population pendulaire utilisent le mode bus et malgré la mise en place d'une gestion déléguée et intercommunale, et aussi l'arrivée d'un nouvel opérateur à partir du début de 2014, le service de TCI à l'intérieur de l'agglomération reste en dessous de la demande (mobilité) et des attentes de la population. Par conséquent, 27% des destinations des mouvements pendulaires ne sont pas couvertes par le TCI, soit totalement ou partiellement. Outre la dégradation des lieux de passage entre les places (terminus et arrêts de bus), les temps des mouvements sont considérables. De plus, 70% de la population pendulaire, déclarent avoir des effets néfastes surtout la fatigue, le stress, la perte du temps,…etc. Bien que le TCI soit défaillant, l'usage des modes alternatifs voire informels reste limité à moins de 10% de la répartition modale relative aux mouvements pendulaires. Ceci, s'explique par la légère amélioration du service fourni par l'opérateur actuel par rapport à son prédécesseur d'une part, et l'allongement des distances des mouvements au sein de l'agglomération (entre Azemmour et Jorf Lasfar presque 34 km) d'autre part. Toutefois, l'analyse des modes de transport informels et alternatifs montre une logique qui leur est propre. Ils concernent davantage les zones d'habitat proches du périmètre urbain de la ville-centre (El Jadida) et les populations de l'habitat non réglementaire. En outre, la fréquence des flux des mouvements pendulaires qui se font en général en deux périodes de pointe : le matin et le soir, ne va pas de pair avec la fréquence du réseau de transport collectif par bus, caractérisée par l'irrégularité et par la rigidité de l'offre. L'insuffisance du financement et du cadre législatif ainsi que la pluralité des acteurs du TCI, conjuguées aux problèmes de l'infrastructure routière, contribuent de leur part à la médiocrité de l'offre. Face à cette situation et malgré la création d'un groupement de communes, les compétences des autres acteurs continuent à se superposer entre le niveau local et central en l'absence d'une autorité organisatrice du transport à l'échelle de l'agglomération, qui en plus du TC par bus devrait assurer la gestion des autres modes, leur infrastructure ainsi que la planification des déplacements et la mise en cohérence des différents intervenants (acteurs) et interventions (projets).

Face à la défaillance du TC par bus, des alternatives peuvent être exploitées pour atténuer l'intensité de la problématique des mouvements pendulaires. En effet, Les

systèmes de transport public urbain/périurbain au Maroc sont en général défaillants par rapport à la mobilité surtout pendulaire, qui constitue 2/3 des déplacements quotidiens. Ainsi, pour le cas du Grand El Jadida des possibilités d'amélioration du transport collectif public sont possibles à travers l'exploitation d'un mode peu utilisé pour les mouvements pendulaires à savoir le train. Sachant que cette agglomération est traversé du nord au sud par la voie ferrée et dispose de deux gares de liaison avec la possibilité de construction d'une troisième gare au terminus de Jorf Lasfar, l'usage de ce mode pourra constituer une solution à la crise du TCI par bus d'une part, et à la saturation de la voirie d'autre part. Une conception multimodale et intermodale non prévue dans le PDU en plus d'une conception adéquate du stationnement, peuvent être des actions d'accompagnement dans l'avenir pour l'exploitation du mode train comme un transport de masse, parallèlement à la croissance démographique et urbaine de l'agglomération du Grand El Jadida, et par la suite à la croissance de la mobilité pendulaire.

Les perspectives ouvertes pour la géographie des transports en milieux urbains/périurbains et particulièrement pour la mobilité pendulaire, sont prometteuses. C'est un sujet peu exploré par les chercheurs, alors qu'il se trouve au centre d'intérêt de la géographie, car il traduit les interactions qu'entretient l'homme avec son espace. Les travaux de recherche précédemment cités (thèses de doctorat et mémoires de 3ème cycle) ont accordé une attention particulière surtout aux villes métropoles du pays au détriment des autres villes à l'instar de l'agglomération du Grand El Jadida que nous avons choisi comme territoire d'investigation de notre recherche. D'autres flux que ceux en provenance de la banlieue peuvent être étudiés, comme par exemple les flux qui proviennent de l'autre sens, c'est-à-dire de la ville-centre, parallèlement au rôle du transport du personnel prédominant dans ce cas. Par ailleurs, d'autres problématiques telles que les transports de masse (tramway), la mobilité durable, la gouvernance des transports…, sont de nouveaux créneaux qui méritent d'être investis par de nouvelles recherches.

Bibliographie

Ouvrages

AMAR Georges, août 1993. *Pour une écologie urbaine des transports.* [En ligne]. Etude n° 84, Unité Prospective de la RATP (Régie autonome des transports parisiens). Format pdf/html. Accessible sur : URL : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Temis/0025/Temis-0025866/11023.pdf

AUBERT Henry, 2011. *Manuel de statistique*. Paris : Ellipses édition. PTIMUM, collection dirigée par Fabien FICHAUX.

BANQUE MONDIALE, avril 2008. *Secteur des déplacements urbains : note de stratégie sectorielle*. Bureau régional Moyen-Orient et Afrique du Nord, Groupe Transport et Urbanisme.

BANQUE MONDIALE, octobre 2009. *La Mobilité urbaine dans l'agglomération de Tanger : évolutions et perspectives*. Plan Bleu, centre d'activités régionales, Sophia Antipolis.

BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, 1980. *Géographie urbaine*. Paris : Armand Colin.

Centre des Etudes et des Recherches Démographiques, Haut Commissariat au Plan, 2005. *Démographie Marocaine : tendances passées et perspectives*. Rapport thématique.

CHALINE Claude, 1996. *Les villes du monde arabe*. Paris : Armand Colin/Masson, deuxième édition.

CHOUIKI Mustapha, 2011. *La ville marocaine : essaie de lecture synthétique*. Rabat : édition Dar Attaouhidi.

Direction de l'aménagement du territoire, octobre 2008. *Les bassins de vie économique, comme approche de développement territorial : éléments méthodologiques*.

Direction générale de l'urbanisme, de l'architecture et de l'aménagement du territoire, 1998. *Résultats du projet migration interne et aménagement du territoire, enquête sur les équipements publics : Rapport de diagnostic et de synthèse*.

GEORGE Pierre, 1990. (dir). *Dictionnaire de la géographie*. PUF, 4éme édition.

LACOUR Claude, BARATRA Michel et LYEMARIE Danièle, 1981. *Croissance urbaine : mobilité et desserte des zones périphériques par les transports collectifs*. Actions thématiques n° 2954, sciences humaines. Paris : éditions du CNRS.

MERENNE Emile, 1995. *Géographie des transports*. Paris : édition Nathan.

PUMAIN Denise ET SAINT-JULIEN Thérèse, 2010. *Analyse spatiale : les interactions*. Paris : Armand colin, deuxième édition.

PINOL.JL et al 1999. La *forme des villes. Caractériser l'étalement et réfléchir à de nouvelles modalités d'action*. Edition CERTU.

Rapport du cinquantenaire, 2006. *Le Maroc possible, une offre de débat pour une ambition collective*. Casablanca-Maroc : éditions maghrébines.

TROIN Jean-François et al, septembre 2002. *Maroc, régions, pays, territoires*. Paris : Maisonneuve & Larose et Casablanca : Tarik Editions.

Contributions dans un ouvrage

BROCARDD Madeleine, 2009. « Le positionnement de la thématique transports en sciences humaines et sociales », pages 7-32. In BROCARDD Madeleine et al. *Transports et territoires: enjeux et débats*. Ouvrage collectif. Paris : ellipses éditions.

CHOUIKI Mustapha, 2006. « Les grandes étapes de l'évolution des transports en commun à Casablanca », pages 5-19. In Union géographique marocaine, section de Casablanca Ain Chock. *Le transport urbain à Casablanca*. Ouvrage collectif coordonné par CHOUIKI Mustapha.

HENRY Etienne et PACHECO Regina Silvia, 1994. « Relations de pouvoirs entre entreprises d'autobus et tutelle, réflexions à partir du cas du Brésil », pages 47-58. In GODARD Xavier. *Les transports dans les villes du sud : la recherche de solutions durables*. Ouvrage collectif. Paris : édition KARTHALA, CODATU/INRETS.

MATOUK Abdelouahab et ABEILLE Maurice, 1994. « La crise des transports urbains à Alger, la part du cadre institutionnel et réglementaire », pages 113-126. In GODARD Xavier. *Les transports dans les villes du sud : la recherche de solutions durables*. Ouvrage collectif. Paris : édition KARTHALA, CODATU/INRETS.

THOREZ Pierre et EMANGARD Pierre-Henri, 2009. « Les échelles et leur articulation », pages 33-57. In BROCARDD Madeleine et al. *Transports et territoires: enjeux et débats*. Ouvrage collectif. Paris : ellipses éditions.

ZHIRI-OULALOU Touria, 1994. « Bilan de la privatisation du transport collectif urbain au Maroc (cas de Casablanca) », pages 161-172. In GODARD Xavier. *Les transports dans les villes du sud : la recherche de solutions durables*. Ouvrage collectif. Paris : édition KARTHALA, CODATU/INRETS.

رقية حاكمي، 2006. "وسائل النقل غير المهيكل بالمجال الحضري للدار البيضاء" الصفحات 31-45. لدى فرع الاتحاد الجغرافي المغربي للدار البيضاء-عين الشق. *النقل الحضري بالدار البيضاء*. مؤلف جماعي تحت إشراف و تنسيق المصطفى الشويكي.

قاسم جمادي، 2006. "النقل الحضري و حركية السكان بمدينة المحمدية" الصفحات 47-57. لدى فرع الاتحاد الجغرافي المغربي للدار البيضاء-عين الشق. *النقل الحضري بالدار البيضاء*. مؤلف جماعي تحت إشراف و تنسيق المصطفى الشويكي.

Thèses et mémoires

ABOUDRAR Lahoussine, 2004. *La régulation du service public de transport collectif urbain des personnes : cas du Maroc.* Thèse de Doctorat d'Etat en sciences économiques. Marrakech : Université Cadi Ayyad, faculté des sciences juridiques, économiques et sociales.

AGOURAY Saâdia, 2007. *Mobilités spatiales à Casablanca, caractéristiques, mécanismes et impacts*. Thèse de Doctorat d'Etat en géographie. Casablanca : Université Hassan II - Aîn Chock, faculté des lettres et sciences humaines, département de géographie.

AMALIK Ali, 1985. *L'organisation de l'espace marocain à travers les communications, flux et infrastructures.* Thèse de 3ème cycle. Rabat : Institut National de l'Aménagement et de l'Urbanisme (INAU).

BARONE Sylvain, 2008. *Le train des régions Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*. Thèse de doctorat. Montpellier : Université Montpellier 1, faculté de droit, science politique.

BELMAHI Hakima, 2001. *Rabat-Salé, une agglomération confrontée aux défis de la mobilité quotidienne*. Mémoire de troisième cycle, Rabat : Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (INAU).

BERRIANE Mohamed, 1989. *Tourisme national et migrations de loisirs au Maroc : étude géographique*. Thèse de doctorat d'Etat. Tours : université François Rabelais.

BRETAGNOLLE Anne, 2009. *Villes et réseaux de transport: Des interactions dans la longue durée (France, Europe, Etats Unis).* Travaux d'habilitation à diriger des recherches volume 3. Paris : Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne UFR de géographie.

DEMORAES Florent, 2004. *Mobilité, enjeux et risques dans le district métropolitain de Quito (Equateur).* Thèse de doctorat. Chambéry : Université Chambéry Annecy de Savoie, laboratoire environnements, dynamiques et territoires de la montagne EDYTEM.

EL ADIB Mohamed, 2009. *L'urbanisation et la question du transport en commun à Marrakech et notamment au quartier M'hamid*. Mémoire de Master. Marrakech : Université

Cadi Ayyad, faculté des lettres et sciences humaines, département de géographie, spécialité aménagement du territoire et développement régional.

ELMAJDI Laila, 2005. *La gestion par voie de concession des services locaux, l'expérience de la RDEAL en matière d'assainissement*. Mémoire de 3ème cycle. Rabat : Institut National de l'Aménagement et de l'Urbanisme (INAU).

ENAULT Cyril, 2003. *Vitesse, accessibilité et étalement urbain, analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise*. Thèse de doctorat. Dijon : université de Bourgogne, laboratoire de géographie THEMA – CNRS.

EPSTEIN David, 2013. *La mobilité spatiale locale : l'influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle, l'exemple des résidants actifs luxembourgeois*. Thèse de doctorat. Strasbourg : université de Strasbourg, spécialité : géographie, laboratoire : image, ville, environnement, UMR 7362.

FATHI Abderrahim, 2010. *Le transport en commun urbain à Casablanca : quelle articulation avec la planification urbaine ?* Mémoire de master. Rabat : Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (INAU).

LE TELLIER Julien, 2006. *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services de base à Tanger et à Tétouan (Maroc). L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès aux transports et à l'eau potable.* Thèse de doctorat. Marseille : université Aix-Marseille – Université de Provence, U.F.R des Sciences géographiques et de l'aménagement.

MAOULAININE C.M, 2001. *Etude de la relation transport croissance urbaine et modélisation de la demande du transport urbain à Marrakech*. Mémoire de troisième cycle. Marrakech : Université Cadi Ayyad, faculté des sciences juridiques économiques et sociales.

REHAIMI Hassan, 2013. *Le système de transport et la ségrégation sociale de l'espace urbain : Cas du Grand Agadir*. Thèse de doctorat ès sciences économiques. Agadir : Université Ibn Zohr, faculté des sciences juridiques, économiques et sociales.

RICHER Cyprien, 2007. *Multipolarité urbaines et inter-modalité : les pôles d'échanges, un enjeu pour la coopération intercommunale*. Thèse de doctorat. Lille : université des sciences et technologies de Lille 1, école doctorale des sciences économiques et sociales, de l'aménagement et du management.

ROH-ESSALAM RABI, 2008. *Contribution de l'intercommunalité au développement du Grand El Jadida*. Mémoire de master. Casablanca : Institut Supérieur de Commerce et d'Administration des Entreprises (ISCAE), spécialité, management des villes et des territoires.

SOUFI Mustapha, 1986. *Le transport du personnel et celui des écoliers à la Wilaya de Rabat-Salé*. Thèse de troisième cycle. Rabat : Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (INAU).

TACHFINE Youssef, 2009. *Les relations transport en commun-urbanisation et leur prise en compte pour une meilleure économie de l'aménagement public urbain : cas de l'agglomération de Fès.* Thèse de doctorat en sciences économiques. Marrakech : Université Cadi Ayyad, faculté des sciences juridiques, économiques et sociales.

ZAHIRI Mohamed, 2005. *Urbanisation, déplacements et transports urbains dans le Grand Agadir*. Mémoire de 3ème cycle. Rabat : Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme (INAU).

الدرقاوي العلوي مخلص، 2014. *النقل بمدينة فاس: دراسة حول التنقلات الحضرية و الولوجية نحو المرافق العمومية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية*. أطروحة دكتوراه. فاس: جامعة سيدي محمد بن عبد الله فاس-سايس، كلية الآداب و العلوم الإنسانية، تخصص جغرافيا.

باهني أحمد، 2011. *التوسع الحضري لمدينة أزمور: المعيقات و مشاكل الإعداد*. بحث لنيل شهادة الماستر. الجديدة: جامعة شعيب الدكالي، كلية الآداب و العلوم الإنسانية، تخصص الجغرافيا.

بنار حليمة، 2011. *التحولات المجالية بجماعة مولاي عبد الله: نموذج مراكز مولاي عبد الله، أولاد الغضبان و سيدي بوزيد*. بحث لنيل شهادة الماستر. الجديدة: جامعة شعيب الدكالي، كلية الآداب و العلوم الإنسانية، تخصص الجغرافيا.

حواص آمال، 2015. إشكالية النقل الجماعي الحضري بمدينة القنيطرة و آفاق التنمية الحضرية. القنيطرة: جامعية بن طفيل، كلية الآداب و العلوم الإنسانية، تخصص جغرافيا.

خنجر هدى، 2007. *دراسة جغرافية للمجال المجاور لمدينة الجديدة. بحث لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة*. الجديدة: جامعة شعيب الدكالي، كلية الآداب و العلوم الإنسانية، تخصص الجغرافيا.

مرسي عبد العزيز، 1996. *آليات و أشكال التوسع الحضري بمدينة الجديدة*. رسالة لنيل شهادة الدراسات العليا. الرباط: جامعة محمد الخامس، كلية الآداب و العلوم الإنسانية، تخصص الجغرافيا.

هلال عبد المجيد، 2010. *دينامية البيئة و المجتمع بساحل الجديدة: الإمكانات و الإكراهات*. أطروحة دكتوراه. المحمدية: جامعية الحسن الثاني المحمدية-الدار البيضاء، كلية الآداب و العلوم الإنسانية، تخصص جغرافيا.

Articles de revues éditées au format papier

PRIGENT Lionel, 2012. « Des taxis motos au tramway… Penser la mobilité urbaine des villes africaines », pages 283-294. *Publications de la faculté des lettres et sciences humaines-Rabat, Université Mohammed V-Agdal, colloques et séminaires* n° 171 (Ville et environnement durable en Afrique et au moyen orient). Première édition 2012.

TAG Boutayeb, 2014. « L'intercommunalité : une coopération pour le développement local, à généraliser dans le cadre de la régionalisation avancée », pages 1-15. *Publications de la*

faculté des lettres et sciences humaines Saïs-Fès, Université Sidi Mohammed Ben Abdellah, colloques et séminaires n° 34 (Régionalisation avancée au Maroc, gouvernance territoriale et enjeux du développement local.). Première édition 2014.

المختار الأكحل و عبد العالي فاتح، 2008 " الأرياف المجاورة للمدن بالمغرب: مجالات متفردة و سريعة التحولات، حالة المجال الريفي بمدينة المحمدية" الصفحات 397-407. *الجمعية الوطنية للجغرافيين المغاربة (نحو استراتيجية لتخطيط التنمية المجالية في العالم العربي بأبعادها المحلية و القومية و العالمية)*. الملتقى الرابع للجغرافيين العرب، الجزء الأول: التنمية المحلية.

محمد أزهار و أحمد أيت موسى و سعيد أيت حمو، 2008 " الضاحية بين هاجس التعمير و الإقصاء و استراتيجيات التنمية المحلية و الجهوية: حالة ضاحية الدار البيضاء-المحمدية " الصفحات 386- 396. *الجمعية الوطنية للجغرافيين المغاربة (نحو استراتيجية لتخطيط التنمية المجالية في العالم العربي بأبعادها المحلية و القومية و العالمية)*. الملتقى الرابع للجغرافيين العرب، الجزء الأول: التنمية المحلية.

هرو عزي، 2000 " المدينة و الوظيفة الترابية، آليات تنظيم المجال من خلال حالة مدينة وجدة " الصفحات 167-178. *منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية جامعة الحسن الثاني المحمدية*، سلسلة الندوات رقم 12 (المدينة المغربية في أفق القرن الواحد و العشرون، بين الهوية الوطني و البعد التوسطي). ندوة نظمت أيام 21 و 22 أبريل 1999.

السبتي محمد، 2008 " المفهوم الجغرافي لضاحية المدينة " الصفحات 69-74. *منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية جامعة القاضي عياض*، سلسلة أعمال مجموعة البحث: التدبير الجهوي و التنمية السياحية، دراسات مجالية رقم 2 (المجال الضاحوي لمدينة مراكش).

سناء زعيمي، 2010 تحولات المجالات الضاحوية المراكشية: جماعة سعادة نموذجا. مقال ضمن *دراسات مجالية*، أبحاث متنوعة رقم 5. مراكش: منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية جامعة القاضي عياض، سلسلة أعمال مجموعة البحث، ص 115-125.

سعيد جفري، 2002 " الدولة و أزمة المرفق العام: تدبير مرفق النقل الحضري " الصفحات 85 -88. *منشورات المجلة المغربية للإدارة المحلية و التنمية. سلسلة مواضيع الساعة* رقم 35 (المرفق العام في مواجهة التحديات الجديدة). أعمال اليوم الدراسي المنظم من طرف كلية العلوم القانونية و الاقتصادية و الاجتماعية بفاس يومي 18 و 19 أكتوبر 2001.

Articles des revues en ligne

AIT SLIMAN My Abdelhadi. « Transport collectif urbain au Maroc : analyse de la situation des régies de transport (1970-2006) ». URL : http://www.euromedina.org/bibliotheque_fichiers/espace_organisation/Skhirat_enquete_pays_Maroc6.pdf, (consulté le 08/11/2007).

APERT Manuel, 2004. « Métropolisation, mobilités quotidiennes et forme urbaine le cas de Londres ». *Géocarrefour* [En ligne], vol numéro 79/2 varia | mis en ligne le 25 octobre 2007. URL: http://geocarrefour.revues.org/621.

BEN ATTOU Mohamed, 2003. « Agadir gestion urbaine, stratégies d'acteurs et rôle de la société civile : urbanisme opérationnel ou urbanisme de fait ? » *Insaniyat / إنسانيات*[En ligne], 22 | 2003, mis en ligne le 30 septembre 2012, consulté le 29 janvier 2016. URL : http://insaniyat.revues.org/6881.

BESSY – PIETRI Pascale, 2001. « Les formes récentes de la croissance urbaine ». Revue de l'INSEE France - *Economie et statistiques*, [En ligne], vol numéro 336, mis en ligne janvier 2001. URL : http://www.insee.fr/, (consulté le 09/10/2012).

CAUBEL David, 2007. « L'urbanisme et l'organisation du territoire ». *HAL Archives-ouvertes. fr* [En ligne], hal-00175726, mis en ligne le 01 octobre 2007. URL : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00175726.

CHARPENTIER Angèle, 2005. « Amar G., 2004, Mobilités urbaines. Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'intervention ». *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne]. Paris, Édition de l'Aube. Collection Société et Territoire. Série Prospective du présent. Revue de livres, mis en ligne le 13 janvier 2005, consulté le 09 décembre 2011. URL : http://cybergeo.revues.org/780.

CLEMENT Pierre, 2003. « Architectures du transport ». *La lettre de l'IPRAUS, bulletin de l'institut parisien de recherche : architecture, urbanistique et société*, [En ligne], mis en ligne juin 2013, vol numéro 13. Laboratoire de recherche de l'école d'architecture de Paris Belleville et de l'université Paris X-NANTERE – Département de l'UMR AUS n° 7136 du CNRS. URL: http://www.paris-belleville.archi.fr/lettre-de-l-ipraus-et-observatoire-urbain_89.

DUPYU Gabriel, 1987. « Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain ». *Annales de Géographie*, [En ligne], t. 96, n°538. pp. 658-679. URL: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1987_num_96_538_20639.

EL ADIB Mohamed, 2015. « La mobilité pendulaire, un aspect de la population des banlieues : cas d'El Jadida ». *GéoDév*, [En ligne], vol (3) 2015. URL: http://revues.imist.ma/?journal=GeoDev&page=article&op=view&path%5B%5D=4087&path%5B%5D=3004.

OFFNER Jean-Marc, 1993. « Les effets structurant du transport : mythe politique, mystification scientifique ». *L'espace géographique*, [En ligne], vol numéro 22 n° 3 pp. 233-242. URL: http://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3209.

RACHIK Abderrahmane, 2012. « La recherche urbaine au Maroc ». *SociologieS* [En ligne], dossiers, Actualités de la sociologie urbaine dans des francophones, mis en ligne le 15 novembre 2012, consulté le 01 novembre 2015. URL: http://sociologies.revues.org/4184.

WULFHORST Gebhard, A.ALAIN, L'HOSTIS.B, PUCCIO C Benjamin, 2007. « Urbanisme et transport dans les régions urbaines : enjeux et perspectives d'un urbanisme orienté vers le rail ». *Recherche – transports – sécurité n° 94*. *HAL Archives-ouvertes. fr* [En ligne], hal-00145400, mis en ligne le 10 mai 2007. URL: https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00145400/document.

عبد المجيد هلال، 2014. " دور نظم المعلومات الجغرافية في دراسة الولوجية الجغرافية حالة الجماعة القروية مولاي عبد الله بظهير الجديدة (المغرب)". *مجلة العلوم الاجتماعية* [En ligne] العدد 18 جوان 2014، تاريخ النشر بالموقع 2014/06/23، تحيين بتاريخ 2014/06/29. URL: http://revues.univ-setif2.dz/index.php?id=1195

Communications dans des colloques et séminaires :

BACHIRI Nabila, 2006. « L'étalement urbain et la mobilité quotidienne des adolescentes et adolescents des territoires rurbains de la communauté métropolitaine de Québec ». Communication présentée lors du 3ème colloque de la relève : les nouveaux enjeux urbains, une question d'échelle : du quartier à la région, organisé le 11 et 12 mai 2006.

CHADALI Abdelatif, directeur de la planification et de l'équipement, Ministère de l'Intérieur, 2009. « La réforme institutionnelle des déplacements urbains au Maroc, un levier de développement durable ». Communication orale lors de la 5ème édition du sommet Africités. Marrakech du 16 au 20 décembre 2009 ;

EL ADIB Mohamed, 2016. « La banlieue d'El Jadida un espace périurbain confronté aux défaillances du transport collectif ». Communication orale au colloque international. Recomposition et développement des espaces périurbains dans le bassin méditerranéen : regards croisés. Organisé le 29 et 30 octobre 2015 à la FLSH, université chouaib Doukkali El Jadida.

KIOUA Abdelkader et PIERMAY Jean-Luc, 2007. « Dynamiques des concentrations économiques métropolitaines : La mise en cohérence de l'aire métropolitaine centrale, clef de mutation du Maroc ». Communication orale présentée lors du séminaire : Recompositions socioéconomiques face aux défis de la mondialisation » approche comparative Maroc – Mexique. Rabat : 12 - 14 décembre 2007.

Documents officiels et inédits

Agence de développement social, 2010a. *Diagnostic territorial participatif de la province d'El Jadida/Sidi Bennour*.

Agence de développement social, 2010b. *Synthèse du diagnostic territorial participatif provincial d'El Jadida*.

Agence de développement social, 2010c. *Diagnostic territorial participatif de la commune rurale de Moulay Abdellah*.

Agence de développement social, 2010d. *Diagnostic territorial participatif de la commune rurale Haouzia*.

DATAR, 2001. *Les agglomérations*. Sous la coordination de Francis AMPE. Paris.

LE TELLIER Julien, DEBBI Fethallah et AMZIL Lhoucine, octobre 2009. *La Mobilité urbaine dans l'agglomération de Tanger : évolutions et perspectives*. Plan Bleu 2007-2009, centre d'activités régionales Sophia Antipolis.

Décret du 29 septembre 1964 relatif à la création et à la gestion des régies de transport par les collectivités locales.

Loi 78-00 portant charte communale telle qu'elle a été modifié et complétée par la loi 17-08.

Loi organique n° 113.14, juillet 2015, relative aux communes.

Loi n° 54-05 du 16 mars 2006 relative à la gestion déléguée.

Loi de 1963, dahir n° 1-63-260 du 24 Joumada II 1383, relatif aux transports par véhicules automobiles sur route tel qu'elle a été modifiée et complétée par la loi 16.99 de 2000, Publié au Bulletin Officiel n° 4778 du 16 mars 2000.

Ministère de l'équipement, du transport et de la logistique, Mars 2013. *Diagnostic du système de transport existant*. Étude de proximité pour l'amélioration des conditions de transport dans les communes rurales relevant de la province d'El Jadida, phase 2, rapport définitif. Réalisée par le bureau d'étude ALKHIBRA.

Ministère de l'Intérieur, janvier 2011. *Guide de la coopération et de partenariat des collectivités locales*. URL: http://www.pncl.gov.ma/fr/Publication/guide/Documents/cadre%20g%C3%A9n%C3%A9ral%20de%20gestion.pdf

Ministère de l'Intérieur, DGCL, 2006. *Développement des villes, citoyenneté et responsabilité*. Rencontre des collectivités locales. Agadir.

Note interne relative à la situation du transport urbain à El Jadida, le 04/03/2011. Division Economique et de la coordination, Province d'El Jadida.

PDU du Grand El Jadida, avril 2014. *Elaboration du diagnostic et enjeux*. Rapport de la deuxième phase.

PDU du Grand El Jadida, août 2014. *Scénarii de plan d'action et choix d'un scénario PDU*. Rapport de la troisième phase.

Région Rhône Alpes, 2008. *Aménagement et développement durable des territoires : Les orientations régionales*. Schéma régional des services de transport (SRST), direction des politiques territoriales, services ingénierie, planification, grands projets.

RGPH 1982, 1994, 2004 et 2014.

SDAU du Grand El Jadida, homologué en 2009 pour l'horizon 2025.

Stratégie de développement urbain du Grand El Jadida, 2009. Réalisée en partenariat entre le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et l'Aménagement de l'Espace avec l'appui de la Banque Mondiale.

USAID, 2010a. *Diagnostic et plan communal de développement de la commune urbaine El Jadida*.

USAID, 2010b. *Diagnostic et plan communal de développement de la commune urbaine Azemmour*.

Sites internet

Site officiel de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques de France (INSEE). URL : http://www.insee.fr/fr/
Site officiel du Haut Commissariat au Plan (HCP). URL: http://www.hcp.ma/

Site officiel de la bibliothèque nationale de France : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53065146h.

Liste des cartes

Carte 1: Evolution du TAMA par commune entre 1982 et 2014 (en %) 44
Carte 2: Evolution du TAMA des centres urbains du Grand El Jadida entre 1971 et 2014 (en %) ... 49
Carte 3: Les formes d'urbanisation de la ville d'El Jadida et les voies de communication 53
Carte 4: Plan d'aménagement et d'extension de 1916 56
Carte 5: Les formes d'urbanisation de la ville d'Azemmour et les voies de communication 63
Carte 6: Formes d'urbanisation de la banlieue périurbaine au sud d'Azemmour 68
Carte 7: Répartition des douars au sein de la banlieue rurale du Grand El Jadida 74
Carte 8: L'affectation fonctionnelle des espaces du Grand El Jadida 81
Carte 9: Répartition spatiale des fonctions de la ville d'El Jadida 83
Carte 10: Répartition spatiale des fonctions de la banlieue périurbaine 87
Carte 11: Répartition spatiale des fonctions de la banlieue rurale 96
Carte 12: Origine des chefs de ménage de la banlieue 110
Carte 13: Répartition des étudiants/élèves selon les établissements fréquentés 117
Carte 14: Attractivité des mouvements pendulaires par commune 118
Carte 15 : Attractivité de la commune Haouzia par destination/motif 120
Carte 16 : Attractivité de la commune Moulay Abdellah par destination 120
Carte 18 : Attractivité de la ville d'Azemmour par destination 121
Carte 17 : Attractivité de la ville d'El Jadida par destination 121
Carte 19: Répartition des lieux attractifs (points d'intérêt) par zones et quartiers de la ville-centre (El Jadida) 124
Carte 20: Répartition des lieux attractifs par zone de la banlieue 125
Carte 21: Flux des mouvements pendulaires provenant de la banlieue 128
Carte 22: Répartition des modes de transport mobilisés par les déplacements quotidiens 136
Carte 23: Réseau de voirie de l'agglomération du Grand El Jadida 166
Carte 24: Configuration du réseau de l'agglomération à l'horizon 2035 169
Carte 25: La desserte des destinations par bus et par zone 187

Liste des photos

Photo 1: Morphologie urbaine et voirie de Mazagan 54
Photo 2: L'avenue Suez, une voie d'interconnexion entre Mazagan, la médina extra-muros et la ville nouvelle d'El Jadida 55
Photo 3: Ville nouvelle d'El Jadida, place Mohamed V et le théâtre Afifi à côté des principaux équipements de la ville (considéré le centre-ville) 57
Photo 4: Hay Es-Salaam un des quartiers planifiés de la ville d'El Jadida 58
Photo 5: Médina intra-muros d'Azemmour 64
Photo 6: Médina extra-muros d'Azemmour (Avenue Mohamed V) 65
Photo 7: Quartier planifié de la ville moderne d'Azemmour (partie gauche de l'avenue Mohammed V en direction d'El Jadida) 66
Photo 8: Tit noyau d'urbanisation de Moulay Abdellah (douar Lhafdane) 69
Photo 9: Morphologie des quartiers planifiés de Sidi Bouzid 71
Photo 10: Diffusion de l'urbanisation dans le douar Tikni (Commune Haouzia) 72
Photo 11: Réaménagement de la médina d'Azemmour et restauration de ses maisons longeant oued Oum Er Rbia en maisons d'hôte 89
Photo 12: Village de pêche de Moulay Abdellah 90
Photo 13: Exemple de Bungalow de Sidi Bouzid 92
Photo 14: Emplacement du principal terminus-bus à El Jadida (Ahfir) 171
Photo 15: Principal terminus-bus à Azemmour (place Mohammed V) 171
Photo 16: Plaque-ligne terminus Azemmour 172
Photo 17: plaque-ligne terminus Ahfir 172
Photo 18: Terminus de Moulay Abdellah 173
Photo 19: Abribus du terminus Azemmour 173
Photo 20: Charrette desservant Lala Aicha Bahria à partir d'Azemmour 195

Liste des graphiques

Graphique 1: Structure de la population pendulaire selon l'âge et le sexe en % 106
Graphique 2: Répartition de population pendulaire en fonction du revenu et du secteur d'activité (en %) 108
Graphique 3: Origines des chefs de ménages de la banlieue d'El Jadida 111
Graphique 4: Répartition des raisons du choix des lieux d'installation dans la banlieue 112
Graphique 5: Répartition des secteurs d'activité de la population active occupée enquêtée (en %).... 115
Graphique 6: Catégories de formation poursuivies par les étudiants pendulaires de la banlieue 116
Graphique 7: Pourcentage des personnes sans permis de conduire par commune..... 131
Graphique 8: Possession des moyens de transport par la population de la banlieue..... 132
Graphique 9: Répartition des modes de transport utilisés dans les mouvements pendulaires 133
Graphique 10: Usage des modes de transport en fonction des classes sociales (en %) 134
Graphique 11: Usage des modes de transport selon les lieux de résidence (en %)..... 135
Graphique 12: Motivations du choix des moyens de transports utilisés dans les mouvements pendulaires (en %)..... 137
Graphique 13: Relation entre les moyens de transport utilisés et leurs motivations du choix (en %) . 138
Graphique 14: Appréciations de états des terminus-bus par les usagers (en%)..... 173
Graphique 15: Evaluation des terminus-bus en matière de sécurité et d'inter-modalité (en%)..... 175
Graphique 16: Appréciations de états des arrêts de bus par les usagers (en%)..... 176
Graphique 17: Les arrêts de bus : appréciations des usagers relatives à la sécurité et à la proximité.. 177
Graphique 18: Recommandations des usagers à propos des états des terminus et arrêts de bus 178
Graphique 19: Variation des flux de mouvements pendulaires par terminus-bus et par période d'observation..... 182
Graphique 20: Fréquence des bus par terminus et par période d'observation..... 183
Graphique 21: Fréquence des bus selon l'appréciation des usagers (en%)..... 184
Graphique 22: Accessibilité des zones de l'agglomération par le TC selon l'appréciation des usagers 186
Graphique 23: Equipement des ménages de la banlieue en moyens de transport 190
Graphique 24: Usage des modes de transport alternatif selon la position hiérarchique dans la profession 193
Graphique 25: Répartition des modes de transport alternatif par origine (lieu de résidence)..... 193
Graphique 26: Motivations d'usage des modes de transport alternatif..... 194
Graphique 27: Les causes de l'usage du transport informel dans les mouvements pendulaires 197
Graphique 28: Dépenses mensuelles de déplacements en DH..... 198

Graphique 29: Appréciations des usagers concernant le coût du transport collectif 199
Graphique 30: Dépenses mensuelles de déplacements en fonction du revenu 200
Graphique 31: Dépenses mensuelles de déplacements en fonction du statut professionnel et du statut étudiant 201
Graphique 32: Temps d'attente dans les arrêts et terminus de bus 202
Graphique 33: Temps consacré au déplacement (sans compter le temps d'attente) 203
Graphique 34: Appréciations des usagers relatives au temps consacré aux mouvements pendulaires 204
Graphique 35: Appréciations des usagers relatives aux services rendus par l'ancien réseau (Azama-bus) 205
Graphique 36: Aspirations des usagers relatives aux services attendus du nouveau réseau de Karama-bus (Equinox) 206
Graphique 37: Le réseau Karama-bus et ses effets sur les usagers (mouvements pendulaires) 207

Liste des tableaux

Tableau 1: Population mère de l'enquête 15
Tableau 2: Définition de l'échantillon des ménages à interroger 16
Tableau 3: Opérationnalisation du concept de la mobilité pendulaire 35
Tableau 4: Croissance démographique de l'agglomération d'El Jadida entre 1982 et 2014 43
Tableau 5: Les causes de la migration résidentielle des ménages vers la banlieue 47
Tableau 6: Croissance de la population urbaine de l'agglomération du Grand El Jadida 50
Tableau 7: Type d'habitat dans les quartiers marginaux de la ville d'Azemmour 67
Tableau 8: Population pendulaire de la banlieue 103
Tableau 9: Répartition de la population pendulaire selon les lieux de résidence 104
Tableau 10: Répartition de la population pendulaire en classes de revenu en fonction de la position hiérarchique dans la profession 107
Tableau 11: Répartition des ménages possédant des moyens de transport (en%) 130
Tableau 12: Compétences et rôles des acteurs intervenant dans les déplacements intercommunaux .. 146
Tableau 13: Analyse AFOM des acteurs du TC intercommunal du Grand El Jadida 150

ANNEXES

Annexe 1 : Article 2 de la loi n° 16.99, modifiant et complétant le Dahir n° 1.63.260 du 24 joumada II 1383(12 novembre 1963) relatif aux transports par véhicules automobiles sur route

Sont réputés services publics de transports de voyageurs les services offerts au public dans un but commercial pour le transport de voyageurs, à l'exception des services de ville et taxis qui demeurent soumis aux règlements édictés par les autorités locales.

Toutefois, ne sont pas considérés comme services publics de transports de voyageurs;

a- les transports de voyageurs effectués par l'administration et les collectivités locales pour les besoins de leurs services ainsi que par tout industriel, commerçant, agriculteur ou particulier, pour son compte exclusif, avec des véhicules lui appartenant ou mis à sa disposition exclusive sous la condition que les véhicules utilisés ne transportent en sus des conducteurs que les personnes attachées à son établissement ;

b- les transports effectués avec les véhicules visés à l'alinéa précédent, lorsque ces véhicules sont utilisés pour permettre aux enfants des membres du personnel d'un établissement de se rendre à l'école ou aux colonies de vacances et aux familles de ces membres de se rendre au marché.

Les taxis sont répartis en deux catégories:

La première catégorie comprend les véhicule dom le nombre maximum est fixé pour chaque centre par arrêté de l'autorité gouvernementale chargée du transport, après consultation des gouverneurs intéressés.

Ils peuvent, dans un rayon de vingt kilomètres par route autour du centre de leur exploitation, faire l'objet de locations divisibles ou indivisibles.

Dans le cas où ils sont loués divisible ment pour effectuer des transports dans ce rayon de vingt kilomètres, le tarif par place, quel que soit le kilométrage parcouru, est obligatoirement le tarif maximum des véhicules autorisés de première catégorie (1or classe) pour un parcours de vingt kilomètres.

Lorsqu'ils sont loués indivisiblement, ils peuvent en outre:

1- circuler dans un rayon de cinquante kilomètres par route autour dudit centre ;

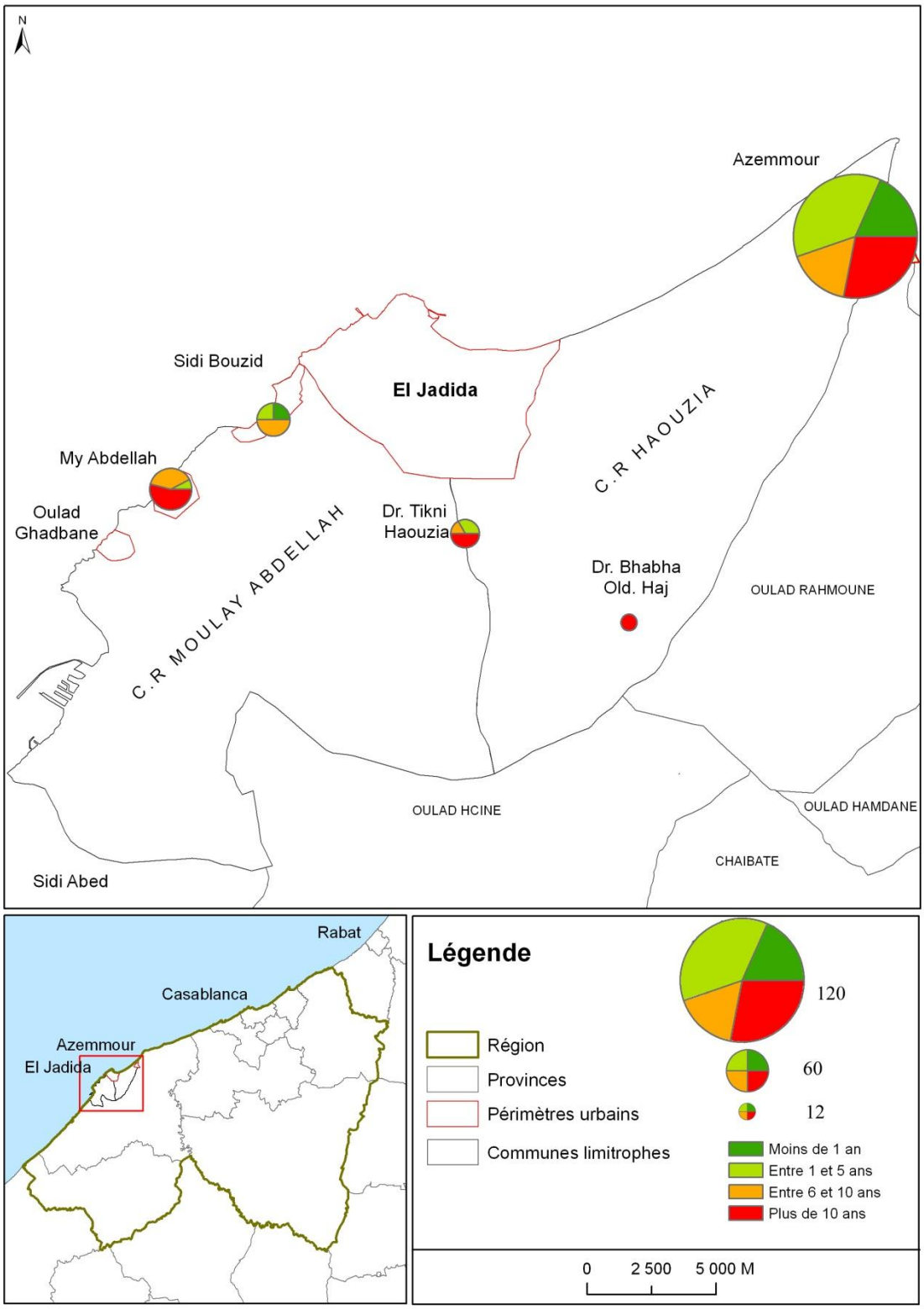
2- dépasser ce rayon de cinquante kilomètres à la condition d'être munis d'une autorisation spéciale délivrée par les services de police de leur centre. Lorsque l'autorisation leur est

accordée, elle est valable pour une durée maximum de cinq jours et pour un chargement déterminé. Elle peut éventuellement être renouvelée pour une durée maximum de cinq jours par les services de police où se trouve le véhicule à l'expiration de la durée de validité de l'autorisation précédemment délivrée. En cas de panne, un délai supplémentaire peut être accordé, mais le taxi doit alors regagner son centre dès que la réparation est terminée et par l'itinéraire le plus direct. Enfin, tout chargement est interdit aux taxis ainsi autorisés, en dehors du chargement pour lequel l'autorisation primitive leur a été accordée.

La deuxième catégorie comprend les véhicules faisant l'objet d'une location indivisible et autorisés par les autorités locales à circuler exclusivement à l'intérieur du périmètre urbain ou délimité, aucune autorisation de sortie desdits périmètres ne pouvant leur être accordée, même occasionnellement.

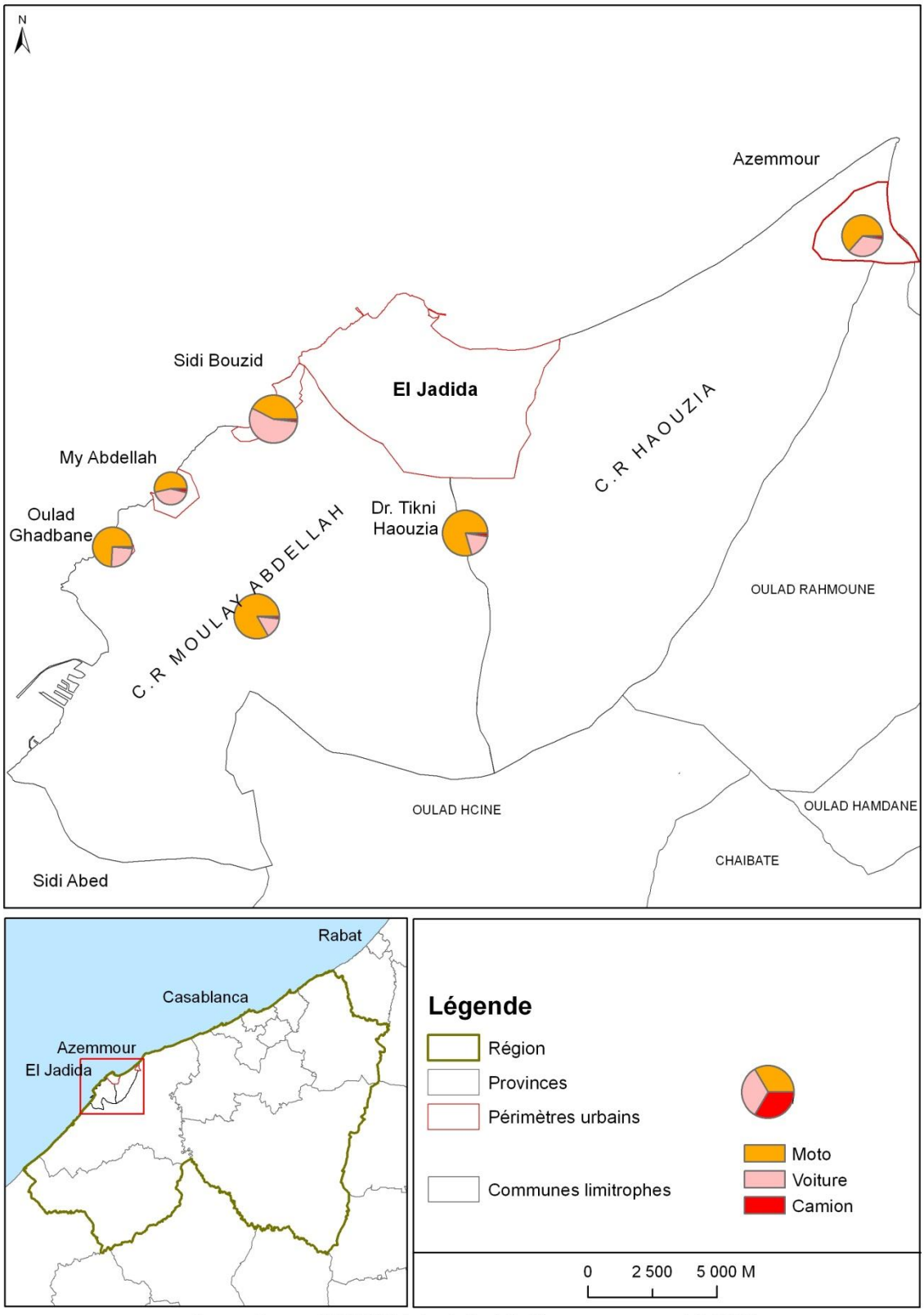
Annexe 2 : Cartes :

Ancienneté de résidence par site d'enquête



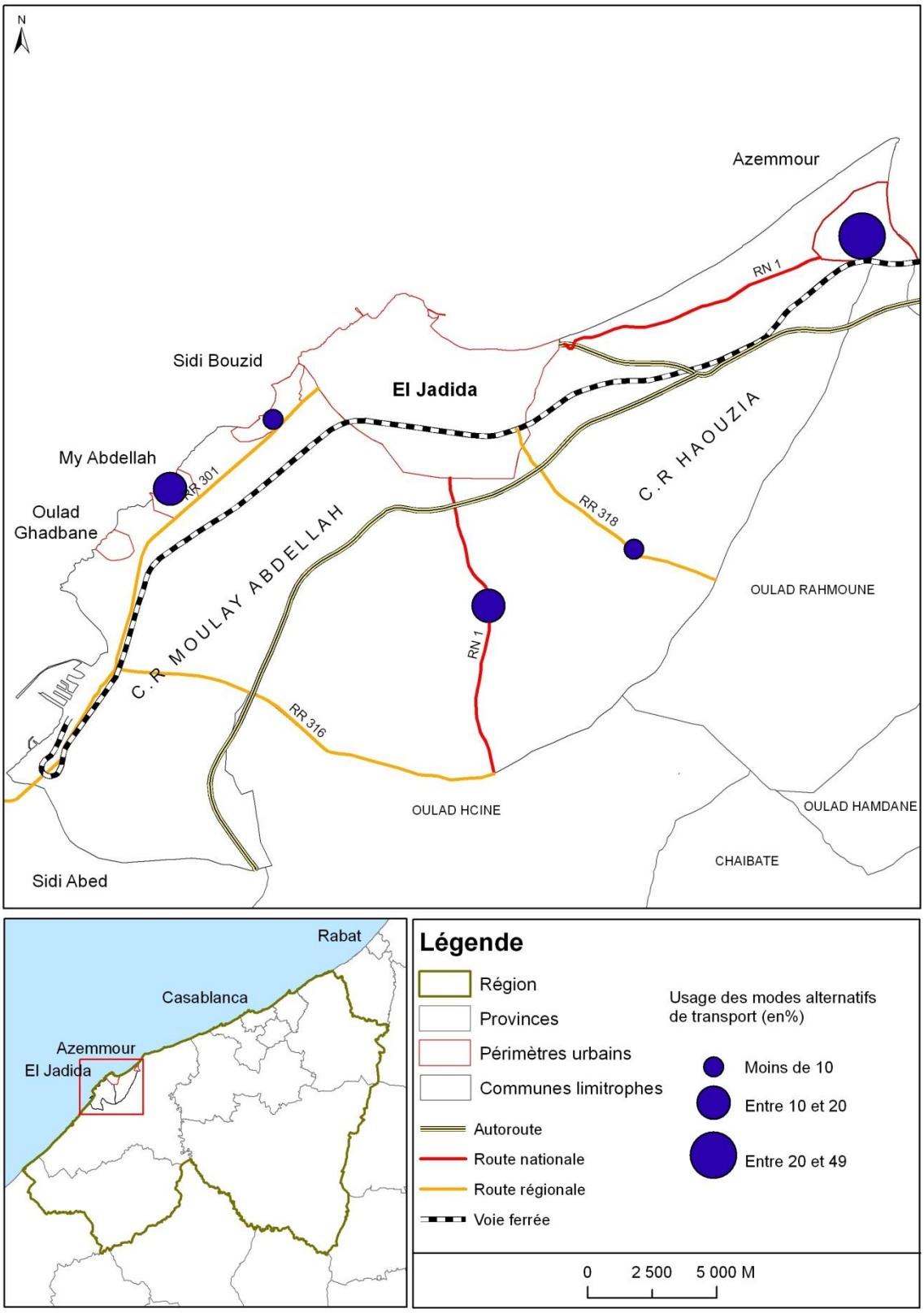
Source : enquête personnelle, 2014 (sur le fond de découpage communal de 2009)

Equipement des ménages de la banlieue en moyens de transport



Source : Source : RGPH 2014 (sur le fond de découpage communal de 2009)

Répartition des modes de transport alternatif par lieu de résidence



Source : enquête personnelle, 2014

Annexe 3 : Outils des enquêtes de terrain

Questionnaire des ménages

Identification

Date	
Nom de l'enquêteur	
N° de questionnaire	
Site d'enquête	
Sous-site	
N° de ménage	

I. Données démographiques, socioprofessionnelles et spatiales

1. Est-ce que vous êtes natif de cette localité (chef de ménage) ?

Oui		**Non**	

Si non,

2. Depuis quand vous vous êtes établi ici ?

Mois de 1 an	
Entre 1 an et 5 ans	
Entre 6 et 10 ans	
Plus de 10 ans	

3. De quelle commune êtes-vous venu ?

/……/

4. Quelles sont les facteurs qui vous ont poussé à immigrer ?

Economiques (chômage)	
sociales (accès aux services sociaux)	
Autres à préciser en bas	

/……
……/

5. Pourquoi préférez-vous s'installer à cette localité ?

Proximité du lieu d'activité	
Disponibilité du foncier	
Autres à préciser en bas	

/……
……/

6. Membres du ménage (résidents permanents ayant plus de 15 ans)

Membres	**N° :**	**N° :**	**N° :**	**N° :**	**N° :**	**N° :**
Statut familial*						
Age						
Sexe						
Profession						

* **Statut : soit (CM) chef de ménage ou (DMA) dépendant majeur ou (DMI) dépendant mineur**

7. Caractéristiques socioprofessionnelles de la population active occupée

Membres	**N° :**	**N° :**	**N° :**	**N° :**	**N° :**	**N° :**
Statut *						
Employeur **						
Position hiérarchique***						

* **Indépendant, salarié ou étudiant**
** **Public ou privé**
*** **Chef, cadre, agent, autres à préciser**

II. Mobilité et modes de déplacement

8. Quelle sont vos destinations quotidiennes ?

Membres	**Localité**	**Zone ou quartier**	**Lieu**
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			

9. Est-ce que vous possédez un moyen de transport ?

Membres	**Oui**	**Non**	**Si oui, précisez-le**
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			

10. Quel moyen de transport utilisez-vous dans vos déplacements quotidiens ?

Membres	**Voiture**	**Bus**	**Taxi**	**Train**	**Moto**	**Vélo**	**Marche à pieds**	**Transport mixte**	**Autres à préciser**
N° :									
N° :									
N° :									
N° :									
N° :									
N° :									

11. Quelles sont vos motivations pour ce choix modal ?

Membres	Proximité	Coût abordable	Disponibilité	Efficacité	Confort	Autres à préciser
N° :						
N° :						
N° :						
N° :						
N° :						
N° :						

12. Si vous utilisez le transport collectif, est ce qu'il vous permet facilement de rejoindre vos lieux d'activité dans le Grand El Jadida ?

Membres	Oui	Non	Pourquoi
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			

13. Si vous utilisez des moyens de transport informel, pourquoi avez-vous ce choix ?

Membres	Raison du choix
N° :	
N° :	
N° :	
N° :	
N° :	
N° :	

III. Coûts et qualité des mouvements pendulaires

14. Combien de fois vous vous déplacez par jour ?

Membres	2 fois	4 fois	Autres à préciser
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			

15. Combien dépensez- vous mensuellement pour se déplacer en DH?

Membres	Moins de 200	Entre 200 et 500	Entre 600 et 1000	Plus de 1000
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				

16. Si vous utilisez le transport collectif, comment considérez-vous son coût?

Membres	Abordable	Moyen	Cher	Assez cher	Très cher
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					

17. Combien de temps passez-vous en attente dans les arrêts et terminus ?

Membres	Moins de 15 min	Entre 15 et 29 min	Entre 30 et 45 min	Plus de 45 min
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				

18. Comment juge t- on cette attente ?

Membres	Très normale	Normale	Peu normale	Anormale
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				

19. Combien de temps passez-vous à l'intérieur des moyens de transport pour un seul déplacement ?

Membres	Mois 30 min	Entre 30 et 1 heure	Plus de 1 heure	Autres à préciser
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				

20. Comment juge t- on le temps de déplacement ?

Membres	Très normal	Normal	Peu normal	Anormal
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				
N° :				

21.Comment considérez-vous la fréquence des bus ?

Membres	Régulière	Moyennement régulière	Irrégulière
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			
N° :			

22. Quels sont les retombées sociales et psychiques des mouvements pendulaires sur votre vécu ?

Membres	Retombées
N° :	
N° :	
N° :	
N° :	
N° :	
N° :	

IV. Infrastructure du TC

23. Comment évaluez-vous l'état des terminus-bus ?

Membres	Très bien	Assez bien	Bien	Moyen	Dégradé
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					

24. Comment considérez-vous les terminus-bus en matière de la proximité et de sécurité ?

Membres	Très satisfaisant	Assez satisfaisant	Satisfaisant	Peu satisfaisant	Insatisfaisant
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					

25.Comment évaluez-vous l'état des arrêt-bus ?

Membres	Très bien	Assez bien	Bien	Moyen	Dégradé
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					

26.Comment considérez-vous les arrêt-bus en matière de la proximité et de sécurité ?

Membres	Très satisfaisant	Assez satisfaisant	Satisfaisant	Peu satisfaisant	Insatisfaisant
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					
N° :					

27.Quelles sont vos recommandations à propos des arrêts et terminus ?

Membres	Recommandations
N° :	
N° :	
N° :	
N° :	
N° :	
N° :	

Merci pour votre collaboration

Guide d'entretien destiné à la division des collectivités locales

I. Transport collectif urbain et mouvements pendulaires dans l'agglomération

1. Pourriez-vous nous présenter un aperçu historique sur le transport urbain et collectif d'El Jadida

……
……
……
……

2. Comment voyez-vous l'interrelation entre l'étalement urbain et les mouvements pendulaires ?

……
……
……
……
……

3. Quelle articulation existe entre les formes d'urbanisation et le transport collectif ?

……
……
……
……
……

4. Est-ce que le TC prend en compte la complémentarité fonctionnelle de l'agglomération?

……
……
……
……
……

5. Quels sont les terminus du TC (bus et grand taxis) ?

……
……
……
……

6. Comment ces terminus sont implantés et aménagés ?

……
……
……
……
……

7. Est-ce que les terminus du TC répondent aux besoins des usagers en termes d'inter-modalité, de proximité et de sécurité ?

……
……
……
……
……

8. Comment les arrêts du TC sont implantés et aménagés ?

……
……
……
……
……

9. Est-ce que ces arrêts répondent aux besoins des usagers en termes de proximité et de sécurité ?

……
……
……
……
……

10. Quels sont les modes alternatifs au TC utilisés au Grand El Jadida ?

……
……
……
……
……

11. Comment se définit selon vous la répartition modale et spatiale des mouvements pendulaires ?

……
……
……
……
……

12. Comment vous définissez le transport informel et quels sont les modes informels utilisés dans l'agglomération ?

……
……
……
……
……

II. Jeu d'acteurs et gestion du TC

13. Quel est votre rôle pour l'organisation du TC ?

……
……
……
……
……

14. Vu le caractère transversal du TC, comment voyez-vous la synergie de ses acteurs ?

……
……
……
……
……

15. Quelle est votre stratégie pour le TC ?

……
……
……
……
……

16. Quelles sont les forces et faiblesses de la gestion par voie de concession au privé au niveau d'El Jadida ?

……
……
……
……
……

17. Quelles sont les perspectives de la gestion intercommunale du transport collectif au Grand El Jadida ?

……
……
……
……
……

18. Quels sont vos projets pour le TC ?

……
……
……
……
……

Guide d'entretien destiné aux collectivités territoriales (communes rurales et municipalités et groupement de communes)

I. Organisation du TC

1. Comment voyez-vous la situation actuelle du TC ?

……
……
……
…….

2. Quel est votre rôle et quelles sont vos compétences en matière du TC ?

……
……
……
…….

3. Quels sont les espaces émetteurs des mouvements pendulaires dans votre commune ?

……
……
……
…….

4. Comment vous qualifiez la desserte actuelle de l'agglomération par le mode bus ?

……
……
……
…….

5. Comment vous-voyez la fréquence des bus ?

……
……
……
…….

6. Combien représente le transport mixte dans le choix modal dans votre commune ?

……
……
……
…….

7. Selon vous comment sont implantés et aménagés les terminus du TC ?

……
……
……
…….

8. Pensez-vous que les terminus répondent aux besoins des usagers en termes d'inter-modalité, de proximité et de sécurité ?

……
……
……
…….

9. Selon-vous comment les arrêts des TC sont implantés et aménagés ?

……
……
……
…….

10. Est-ce que les arrêts répondent aux besoins des usagers en termes de proximité et de sécurité ?

……
……
……
…….

II. Jeu d'acteurs

11. Quelle est votre stratégie en matière du TC ?

……
……
……
…….

12. Quels sont vos projets en matière du TC ?

……
……
……
…….

13. Comment vous coopérez avec les autres acteurs du TC (synergie d'acteurs) ?

……
……
……
…….

14. Comment voyez-vous les forces et faiblesses de la gestion par voie de concession au privé au niveau d'El Jadida ?

……
……
……
…….

15. Quelles sont les perspectives de la gestion intercommunale du TC dans l'agglomération d'El Jadida ?

……
……
……
…….

Guide d'entretien destiné à la direction provinciale du transport et d'équipement (service du transport routier)

I. Acteurs et interventions

1. Quel est votre rôle dans l'organisation du transport collectif urbain et intercommunal ? Et quelles sont vos compétences en la matière ?

……
……
……
……
……

2. Comment se définit votre relation avec les autres acteurs du TC ?

……
……
……
……
……

3. Vu le caractère transversal du TC, est ce qui il y a une synergie d'acteurs au niveau organisationnel ?

……
……
……
……
……

4. Quelle est votre stratégie à propos du transport collectif urbain ?

……
……
……
……
……

5. Quels sont vos projets en matière du TC ?

……
……
……

……
……

II. Mouvements pendulaires et taux de motorisation

6. Combien est le taux de motorisation dans l'agglomération d'El Jadida et particulièrement dans sa banlieue ?

……
……
……

7. Comment vous définissez le transport informel ? Et quel sont les modes informels dans le Grand El Jadida ?

……
……
……
……
……

Guide d'entretien destiné au service du transport urbain de la province

I. Mouvements pendulaires et modes de transport

1. Comment jugez-vous la situation actuelle du transport au Grand El Jadida ?

……
……
……
…….

2. Pourriez-vous nous présenter un aperçu historique sur le transport urbain et collectif d'El Jadida

……
……
……
…….

3. Est-ce que vous disposez du taux de motorisation de l'agglomération d'El Jadida et particulièrement de sa banlieue ?

……
……..

4. Pourriez-vous nous présenter les informations relatives au mode Grand taxi dans le Grand El Jadida ?

Lignes	Nombre de grands taxis	Tarif	Destination	Terminus

5. Pourriez-vous nous présenter les informations relatives au mode bus ?

Lignes	Nombre de bus	Tarif	Destination	Terminus

6. A quel point le TC (grand taxi, bus et train) permet de répondre à la mobilité pendulaire de l'agglomération au niveau des heures de pointe, des espaces de congestion et des destinations ?

……
……
……
…….

7. Comment se définit la répartition modale des déplacements en % dans le Grand El Jadida?

Mode collectif	Mode privé	Mode doux	Mode informel

8. Existe-t-il un transport mixte assurant la mobilité pendulaire dans l'agglomération d'El Jadida ?

……
……
……
…….

9. Selon vous qu'est-ce que le transport informel et le transport alternatif ?

……
……

……

……

10. Quels sont les modes informels et alternatifs au TC utilisés dans l'agglomération ?

……

……

……

……

II. Acteurs et gestion du TC

11. Quel est votre rôle par rapport aux acteurs du TC dans l'agglomération d'El Jadida ?

……

……

……

……

12. Vu le caractère transversal du transport collectif et du territoire d'El Jadida, pensez-vous qui il y a une synergie d'acteurs ?

……

……

……

……

13. Quelle est votre stratégie en matière du transport collectif urbain?

……

……

……

……

14. Quels sont vos projets à propos des TC ?

……

……

……

……

15. Quelles sont selon vous les perspectives d'une gestion intercommunale du TC dans l'agglomération d'El Jadida ?

……

……

……

……

III. Infrastructure du TC

16. Selon vous comment sont implantés et aménagés les terminus et les arrêts du TC (bus et taxi) ?

……

……

……

……

17. Est-ce que les terminus et les arrêts répondent aux besoins des usagers en termes d'inter-modalité, de proximité et de sécurité ?

……

……

……

……

Guide d'entretien destiné à la société de transport Equinox filiale de Karama BUS

I. Caractéristiques du service offert par la société

1. Comment se définit votre réseau de transport collectif y compris le réseau intercommunal (nombre de lignes, nombre de véhicules par ligne, itinéraires, fréquence, nombre d'usagers par lignes…) ?

……
……
……
……
……

2. Est-ce que la conception de ce réseau intercommunal prend en compte la complémentarité fonctionnelle de l'agglomération (sites industriels, touristiques…) ?

……
……
……
……
……

3. Quels sont les espaces émetteurs des mouvements pendulaires dans l'agglomération d'El Jadida ?

……
……
……
……
……

4. Comment prévoyez-vous l'évolution de votre réseau de TC ?

……
……
……
……
……

5. Comment vous implantez et vous aménagez vos terminus et vos arrêts des bus ?

……
……
……
……
……

6. Comment se caractérise la voirie utilisée par vos lignes de bus ?

……
……
……
……
……

7. Quelles sont les heures de pointe des mouvements pendulaires ? Comment vous les gérez ? Et quel sont les espaces congestionnés ?

……
……
……
……
……

8. Comment vous définissez le transport informel ? Quels sont les modes informels dans le Grand El Jadida ? Et combien représentent-ils dans la répartition modale des mouvements pendulaires ?

……
……
……
……

II. Gestion du TC et jeu d'acteurs

9. Quelle est votre stratégie pour le TC ?

……
……
……
……
……

10. Quels sont vos projets ?

……
……
……
……
……

11. Comment voyez-vous les forces et faiblesses de la gestion déléguée ?

……
……
……
……
……

12. Quelles sont les perspectives de la gestion intercommunale du transport collectif dans l'agglomération d'El Jadida ?

……
……
……
……
……

13. Comment voyez-vous la relation avec la société concessionnaire ?

……
……
……
……
……

14. Comment vous coopérez avec les autres acteurs du TC ?

……
……
……
……
……

Guide d'entretien destiné à l'Agence Urbaine d'El Jadida

Document, statistiques et cartographiques demandés :

- Statistiques sur l'exode rural et la migration dans le Grand El Jadida.
- Carte et études sur Les formes d'urbanisation au d'El Jadida répartition spatiale et temporelle.
- Cartes et études sur l'habitat dans l'agglomération du Grand El Jadida.
- Documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme couvrant le Grand El Jadida (plan d'aménagement, SDAU, PDU...).
- Cartes et études sur les poches de diffusion de l'urbanisation hors centres urbains.
- Cartes et études/monographies sur l'activité industrielle.
- Cartes et études/monographies su l'activité touristique.
- Cartes et études/monographies sur le réseau viaire.
- Etudes/monographies sur le transport en commun urbain.

Questions semi directives:

I. Croissance démographique

1. Quelles sont selon vous les causes de la forte croissance démographique du Grand El Jadida ?

……
……
……
……
…….

2. Quelles sont selon vous les conséquences de cette croissance démographique ?

……
……
……
……
……..

II. Fonctions et territoires

1. Selon vous quel rôle joue l'universitaire dans la structuration de l'agglomération d'El Jadida ?

……
……
……
……

2. Comment se détermine la fonction administrative au sein de l'agglomération du Grand El Jadida ?

……
……
……
……
……..

3. Quelles sont les perspectives d'une gestion intercommunale du TC dans l'agglomération du Grand El Jadida ?

……
……
……
……
…….

4. Selon vous est-ce qui il y a une synergie d'acteurs en matière du transport collectif?

……
……
……
……
…….

III. Transport urbain et documents d'urbanisme

1. Comment appréciez-vous les effets de l'étalement urbain sur le transport en commun ?

……
……
……
……

2. Que pensez-vous de l'articulation entre les formes d'urbanisation et le transport collectif urbain dans le Grand El Jadida?

……
……
……
……
…….

3. Selon vous y a-t-il une corrélation entre l'étalement urbain et la mobilité pendulaire ?

……
……
……
……
…….

4. Est que vous disposez d'une stratégie en matière de la planification du transport collectif urbain dans l'agglomération du Grand El Jadida?

……
……
……
……
…….

5. A quel point les documents d'urbanisme participent à la planification du TC dans l'agglomération ?

……
……
……
……

6. Suite à quelle logique les arrêts et terminus du transport en commun sont implantés au sein de l'armature urbaine de l'agglomération?

……
……
……
……

7. Est-ce que vous considéré que les arrêts et terminus répondent aux besoins des usagers en termes de déplacement de proximité et de sécurité ?

……
……
……
……
…….

8. Comment se caractérise la gestion du TC par voie de concession au privé au niveau d'El Jadida ?

……
……
……
……
…….

Grille d'observation des terminus

Terminus:/……/ Date: …. /…. /…. /

		Observations
Aménagement des terminus	Plaques de lignes bus	
	Abribus	
	Quais d'arrêts de bus	
Sécurité des terminus	Localisation des terminus dans l'environnement urbain	
	Equipements de sécurité (éclairage et organisation par les sociétés délégataires	

		Fréquence des mouvements			
		Intervalle entre les départs des bus	Evaluation du volume des flux des navetteurs	Portrait des navetteurs (âge, sexe,…)	Comportement des navetteurs
Plages horaires d'observation (échantillon de d'observation de 10%)	22h00-05h59				
	06h00-09h59				
	10h00-13h59				
	14h00-17h59				
	18h00-21h59				

Table des matières

REMERCIEMENTS IV
RÉSUMÉ V
Abstract ..... *vi*
ملخـــص VII
SOMMAIRE VIII
Liste des abréviations et des acronymes ..... *ix*
INTRODUCTION GENERALE: 11
Partie 1 : L'agglomération du Grand El Jadida, un bassin de la mobilité pendulaire 20
CHAPITRE 1: LA MOBILITE PENDULAIRE, UNE DES PROBLEMATIQUES D'ACTUALITE 22
Introduction : *22*
1. La mobilité urbaine : nouvelle spécialité et ancienne question de la géographie *23*
1.1. La géographie du transport urbain : positionnement d'une nouvelle spécialité 23
1.2.La problématique de la mobilité pendulaire, une question du rapport agglomération/transport 24
2. La mobilité pendulaire en agglomération : concepts et interactions *33*
2.1. Les mouvements pendulaires, un aspect des agglomérations 33
2.2. De la ville à l'agglomération, un processus accompagné de l'accroissement des mouvements pendulaires 37
3. La recherche en transport, un champ prometteur au Maroc *27*
3.1. A l'instar des sciences sociales au Maroc, la géographie a tardivement traité la problématique de la mobilité urbaine 27
3.2. L'étude de la mobilité pendulaire dans l'agglomération d'El Jadida, une double originalité 31
Conclusion : *41*
CHAPITRE 2 : .....
L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET URBANISTIQUE DE L'AGGLOMERATION D'EL JADIDA 42
Introduction : *42*
1. Une importante attractivité et croissance urbaine *43*
1.1. Une forte croissance démographique depuis plus de 30 ans 43
1.2. Les facteurs de l'accroissement démographique du Grand El Jadida 46
1.3. La croissance démographique, facteur de la croissance urbaine 48
2. Une urbanisation récente et rapide de la ville d'El Jadida *52*
2.1. La Cité portugaise et la médina extra-muros, noyau d'urbanisation de la ville d'El Jadida 54
2.2. La ville nouvelle d'El Jadida 56
2.3. Les quartiers planifiés après l'indépendance (ville moderne) 57
2.4. Les quartiers non réglementaires 59
3. Diversité et hétérogénéité des formes d'urbanisation dans la banlieue *61*
3.1. La ville d'Azemmour, une banlieue en déprise 61
3.2. La banlieue sud : une urbanisation récente et intensive 67
3.3. De l'habitat rural à la diffusion de l'urbanisation en banlieue rurale 72
Conclusion : *76*
CHAPITRE 3 : .....
L'AGGLOMÉRATION DU GRAND EL JADIDA, TERRITOIRE À FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES .77

Introduction : *77*
1. La spécialisation et la complémentarité fonctionnelle de l'agglomération *78*
1.1. Des activités aux fonctions urbaines 78
1.2. Les fonctions, élément capital de la complémentarité territoriale de l'agglomération du Grand El Jadida 80
2. Les fonctions de ville d'El Jadida *82*
2.1. Une centralisation des fonctions de responsabilité....82
2.2. Les fonctions d'enrichissement de la ville d'El Jadida 84
2.3. Des fonctions de transmission encore peu développées....85
3. La spécialisation fonctionnelle des lieux de la banlieue *86*
3.1. Azemmour, une ville dortoir 88
3.2. Moulay Abdellah et Ouled Ghadbane, deux centres urbains dominés par le caractère rural 90
3.3. Sidi Bouzid, d'une station balnéaire à un quartier dortoir d'El Jadida....91
3.4. Jorf Lasfar est un site de forte polarisation 92
3.5. La banlieue rurale, vers la diversité et la mutation de ses fonctions 94
Conclusion : *98*
Partie 2 : Mobilité et mouvements pendulaires intercommunaux provenant de la banlieue 100
INTRODUCTION : 101
CHAPITRE 4 : ....
MOBILITE PENDULAIRE CHEZ LA POPULATION DE LA BANLIEUE : INDICATEURS ET CARACTERISTIQUES 102
Introduction : *102*
1. La mobilité pendulaire, un comportement de la population de la banlieue du Grand El Jadida103
1.1. Les aspects sociodémographiques de la population pendulaire 103
1.2. La mobilité pendulaire et les classes sociales et professionnelles....107
1.3. L'attractivité de la banlieue, un catalyseur de la mobilité pendulaire 109
2. Spécificités des motifs des mouvements pendulaires et des origines-destinations....*114*
2.1. Les motifs des mouvements pendulaires de la banlieue....114
2.2. Les destinations et lieux d'intérêts des mouvements pendulaires 118
2.3. Les flux des mouvements pendulaires....126
3. La répartition modale relative aux mouvements pendulaires *130*
3.1. La possession des moyens de transport 130
3.2. Les moyens de transport utilisés en mouvements pendulaires 132
3.3. Les motivations du choix modal 137
Conclusion : *140*
CHAPITRE 5 : ....
ACTEURS ET INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT COLLECTIF INTERCOMMUNAL....141
Introduction : *141*
1. La gouvernance du TC intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida....*142*
1.1. Le contexte institutionnel et les acteurs du TC intercommunal dans l'agglomération du Grand El Jadida 142
1.2. La stratégie et les projets des acteurs 147
1.3. La synergie et le jeu d'acteurs à l'échelle de l'agglomération 149
2. La gestion du TC dans l'agglomération d'El Jadida, un processus en quête d'amélioration 153
2.1. Trois grandes étapes caractérisent l'histoire de l'organisation du TC au Maroc 153

2.2. De la concession à la gestion déléguée du TC intercommunal au Grand El Jadida 157
2.3. Vers l'intercommunalité pour la gestion des mouvements pendulaires 161
3. La voirie et les équipements du TC : dégradation et appréciation défavorable 165
3.1. La configuration et les dysfonctionnements du réseau viaire du Grand El Jadida 165
3.2. L'emplacement et l'équipement des terminus de transport collectif 170
3.3. Les arrêts du transport collectif, état et appréciation 176
Conclusion : 179
CHAPITRE 6 : .....
LES MOUVEMENTS PENDULAIRES FACE A L'INSATISFACTION DU TRANSPORT COLLECTIF INTERCOMMUNAL 180
Introduction : 180
1. Les mouvements pendulaires et la couverture par le TC 181
1.1. Deux principales périodes de pointe caractérisent les mouvements pendulaires 181
1.2. Une fréquence irrégulière des bus 183
1.3. L'insuffisance et l'hétérogénéité sont des caractéristiques de la desserte du TC 185
2. Les modes de transport informels et alternatifs répondant aux mouvements pendulaires 189
2.1. Définition et structure de possession des modes de transport informels et alternatifs 189
2.2. L'usage des modes alternatifs 191
2.3. L'usage des modes informels 195
3. Le coût, le temps et l'appréciation sont trois indicateurs de la qualité du transport collectif 198
3.1. Le coût de la mobilité pendulaire 198
3.2. Les temps des mouvements pendulaires 201
3.3. Le TC et le bien-être des usagers 204
Conclusion : 208
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE : 209
CONCLUSION GENERALE : 210
BIBLIOGRAPHIE 213
Liste des cartes 223
Liste des photos 224
Liste des graphiques 225
ANNEXES 227
TABLE DES MATIERES 261