

## Intégration urbaine des gares

Mohamed CHAHID, ONCF

Les gares ferroviaires ont historiquement été bâties en périphérie des pôles urbains. Les villes se sont, depuis lors, progressivement étendues et leurs centres se sont déplacés vers ce qui était jusqu'alors la périphérie, faisant des gares des équipements centraux.

Les sociétés exploitant les chemins de fer possèdent, de ce fait, un patrimoine foncier important au cœur des villes, principalement alloué à des installations à caractère industriel et traversé par la voie ferrée, occasionnant par-là une rupture urbaine et des problématiques d'accessibilité et de circulation.

L'ONCF, lui aussi confronté à cette problématique, a mis en œuvre une stratégie visant à requalifier les emprises ferroviaires par :

- l'optimisation de l'outil ferroviaire pour répondre à la progression du trafic voyageurs ;
- la délocalisation des activités ferroviaires fret et maintenance à l'extérieur du périmètre urbain des villes ;
- l'amélioration et la diversification des conditions d'accès et de confort des voyageurs (nouvelle gare et centre multiservices) ;
- l'accompagnement du développement urbain des villes et la création d'une nouvelle dynamique urbaine autour des gares à travers le développement de projets urbains sur le foncier libéré.

Cette stratégie est mise en œuvre au niveau des principaux centres urbains desservis par le rail au Maroc (Casablanca, Rabat, Kénitra, Tanger, Fès, Meknès, Marrakech, Taza et Oujda). Les gares de Rabat, Rabat Agdal et Rabat Ville, en sont les deux principaux exemples. La première est destinée à la Ligne Grande Vitesse et la seconde à la ligne classique. Ces deux gares souffrent d'une intégration urbaine lacunaire, qu'il s'agisse de l'accessibilité ou de l'intermodalité. Les projets urbains structurés autour des gares sont ainsi conçu pour y remédier.

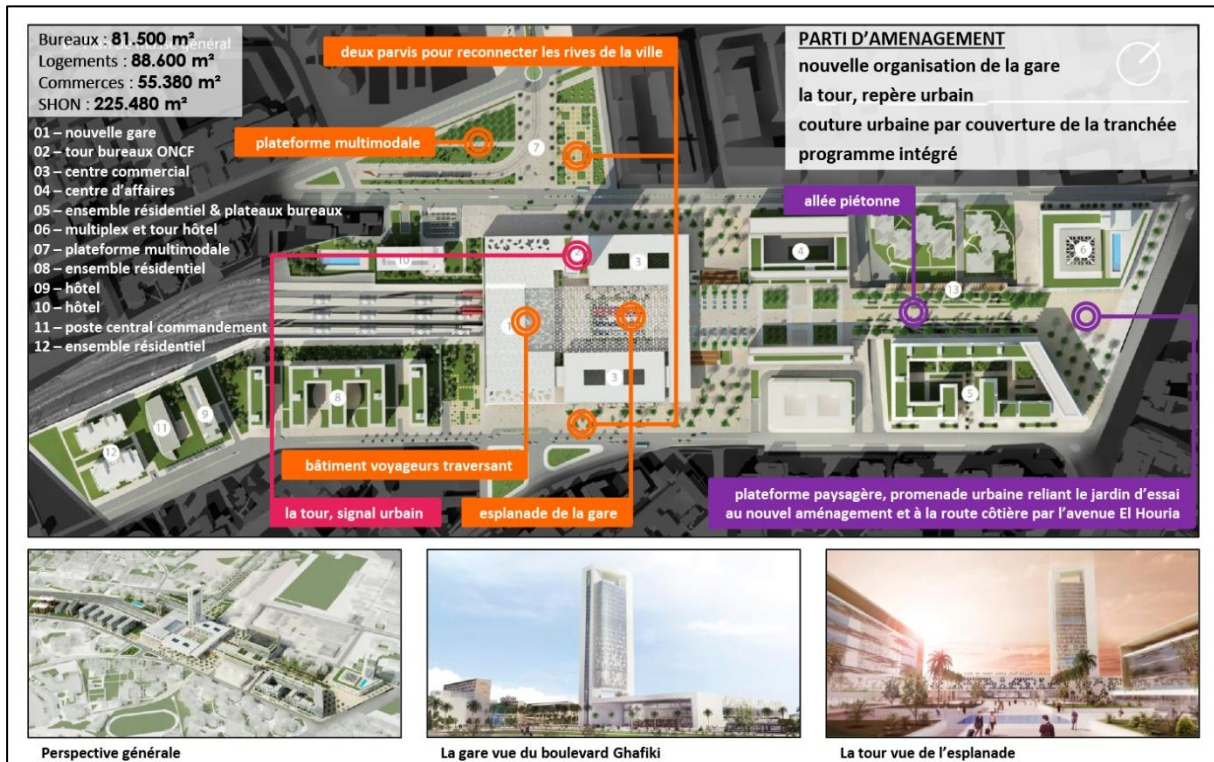


Figure 1 - Projet d'aménagement de Rabat Agdal



Figure 2 - Projet d'aménagement de Rabat Ville