



LES INTENTIONS DU MAITRE D'OUVRAGE

1. NOTE INTRODUCTIVE ET ENJEUX MAJEURS

Au XIXe siècle, la gare s'est installée au bord de la ville d'alors et a étalé ses dépendances techniques sur de vastes terrains. Puis la gare a créé son quartier. Aujourd'hui, après de longues décennies d'urbanisation, la gare et son environnement apparaissent comme centre d'un territoire urbain en anarchie et constituent, généralement, une rupture urbaine entre deux quartiers.

D'autre part, le site ferroviaire de la gare, avec sa situation centrale qu'il occupe aujourd'hui au sein des villes, constitue une opportunité à fort potentiel de développement urbain, économique et social.

Toutefois, le développement de ce site nécessite une transformation majeure à la fois des pratiques du transport intermodal et d'accessibilité, et de développement urbain. Cette transformation vise à faire émerger un vrai pôle urbain intégré autour d'un repère urbain structurant : la Gare.

En effet, deux cultures se rencontrent en Gare, celle du transport et celle de l'aménagement urbain. Pour maîtriser l'étalement urbain, il s'agit de développer un pôle d'échange dense et durable autour de la Gare. Ainsi, émergeront des éco-quartiers autour des Gares, bien desservis, lieux de la mixité urbaine et sociale, et réduisant à la source les besoins de déplacement individuel.

L'ONCF a la volonté d'optimiser et de valoriser les atouts des sites des Gares afin que celles-ci engendrent un fort impact sur le territoire.

Ainsi, les enjeux majeurs de la conception du pôle d'échange sont :

- L'identité architecturale forte et son intégration dans l'environnement immédiat ;
- L'accessibilité améliorée et la fluidité des circulations ;
- La prise en compte du potentiel de développement économique autour de la Gare ;
- Le phasage de réalisation.

2. LES DIFFERENTS UTILISATEURS DE LA GARE

- Le transporteur : le MOA de la Gare et du réseau ferroviaire et l'exploitant assurant l'activité du transport.
- Le permissionnaire : Entité externe située sur l'espace géré par la Gares et qui exerce généralement une activité commerciale destinée aux personnes qui se rendent en gare
- Le Gestionnaire : entité qui assure les opérations de gestion locative, immobilière et commerciale au sein de la gare.

3. LES ATTENTES DU MOA

La gare aujourd'hui, n'est pas seulement un lieu de passage du voyageur pour accéder au train, mais, elle est reconnue comme un centre de vie majeur du milieu urbain et des lieux de passage urbains.

La nouvelle génération des gares de doit répondre aux critères de sécurité, de ponctualité et de confort qui permettent de fidéliser la clientèle. En outre, elle doit répondre à un critère majeur relatif au choix du mode de transport qui assure l'accessibilité et l'intermodalité et qui conditionne de manière significative le temps de déplacement du voyageur.

Ainsi, il s'agit d'aboutir à une conception réfléchie pour offrir le meilleur service à chaque étape du voyage à travers le développement de l'intermodalité, l'accueil, l'attente, la billetterie, et d'autres services,

La conception des nouvelles gares doit assurer :

- La maîtrise des coûts de construction et d'exploitation
- La réalisation de bâtiments durables, modulables et évolutifs.

4. LES ENJEUX DE L'INTERMODALITE :

- Privilégier les transports en commun ;
- Préserver des espaces pour les piétons et les modes doux ;
- Maîtriser les parkings et les circulations des voitures particulières ;
- Assurer la lisibilité des parcours d'échange, la rapidité d'accès, la sécurisation des espaces et la disponibilité de l'information.
- La fluidité des circulations et de stationnement des taxis.

5. LES ORIENTATIONS DU MOA POUR LA CONCEPTION DES GARES :

- Un concept architectural innovant avec une nouvelle identité du projet de la nouvelle gare ;
- La Gare conçue pour évoluer dans le temps (des espaces centraux flexibles et adaptables aux évolutions futures de l'activité voyageurs) ;
- La pérennité des ouvrages ;
- La qualité de service à assurer par l'ONCF pour ses clients le bien-être et le confort des clients; La prise en compte les besoins de la clientèle, l'attractivité, la propreté, la sécurité et la facilité d'usage ;
- La répartition de manière harmonieuse des surfaces commerciales et de services dans des espaces modulables ;
- La prise en compte de la valorisation immobilière et foncière dans le cadre du développement du pôle d'échange ;
- La différence entre les services offerts au client train conventionnel et ceux offerts au client des trains à grande vitesse (pour les gares de la LGV) ;
- La mise en place des zones d'extension futures du concept global de la gare et du pôle multiservices ;
- La conception devrait assurer le bon fonctionnement du Pôle d'échange et de la nouvelle gare.

6. LES BESOINS A ASSURER POUR OFFRIR DES ESPACES VALORISES :

L'exigence de bien être : en plus du confort physique (thermique et acoustique), il y a un besoin de sûreté, de possibilité de « convivialité choisie ».

Les besoins des Exploitants :

- La maîtrise des coûts de gestion de site (le nettoyage, la maintenance des installations et équipements, ainsi que la sûreté des voyageurs, du personnel et du patrimoine mobilier et immobilier de l'entreprise) ;

- La facilitation du fonctionnement, cette exigence concerne à la fois l'organisation de l'espace, la signalétique, le mobilier, les périphériques d'information. L'ensemble de ces paramètres devront, par ailleurs, être croisés avec l'organisation des flux de la clientèle et des conditions d'accès aux différents espaces de la gare (plateforme, quais, salle d'attente, commerces, etc...).

La sécurité, l'hygiène et le confort du personnel de l'ONCF et des prestataires. La sécurité et l'hygiène sont généralement assez bien intégrées dans la conception des gares, essentiellement en application des normes de la réglementation. Les expériences de mise en exploitation de gros chantiers conduisent à préconiser une prise en considération de ces éléments de confort très en amont dans l'instruction des projets (température, éclairage, ergonomie, réfectoire, vestiaires, toilettes).

L'organisation générale du bâtiment :

Le bâtiment pourra s'organiser en deux parcours de circulations et de services distincts selon que les voyageurs arrivent à la gare ou qu'ils descendent du train (Côté départ / côté arrivée).

La gare doit être conçue de manière à être évolutive et surtout à s'agrandir pour prendre en compte les augmentations de trafics.

Le bâtiment Voyageurs doit englober certaines parties préservées de tout aménagement pour une éventuelle possibilité d'extensions.

L'aménagement intérieur doit être conçu pour des locaux modulables facilitant les réaménagements et les agrandissements.

7. PERSONNES A MOBILITE REDUITE « PMR » :

Tous les aménagements et les espaces dédiés aux voyageurs devront être adaptés aux besoins des PMR avec une meilleure optimisation des installations et des coûts.

Prise isolément, l'adaptation de la Gare aux personnes à mobilité réduite (quais, cheminements, accès aux transports en communs, eux-mêmes adaptés, aux parkings et installation d'ascenseurs) représente des investissements considérables.

Ainsi, les agencements « PMR » devront être astucieusement organisés dans le cadre d'une refonte globale de la « nouvelle gare », dans une logique de cheminements agréables, adaptés et sécurisés.

8. LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALE ET ECONOMIE D'ENERGIE :

Lors de la conception architecturale et urbaine du projet il y a lieu d'appliquer une démarche qualité environnementale visant à 'assurer :

- L'éco-construction ;
- L'éco-gestion du projet ;
- Le confort : hygrothermique, acoustique, visuel et olfactif ;

- La qualité sanitaire des espaces, de l'air et de l'eau.

9. LE PHASAGE :

Proposer un phasage de réalisation de la gare et du centre multiservices tout en assurant la continuité de l'activité Voyageurs ;

Proposer un phasage de réalisation de la gare en prenant en considération les contraintes de mutabilité des bâtiments existants.

10. LE COUT PREVISIONNEL DE CONSTRUCTION PAR GARE.

Gare	Estimation des coûts
Tanger	240 MDH
Casa voyageurs	320 MDH
Kenitra	320 MDH
Meknès	140 M DH