

ECONOMIE

Transport ferroviaire Les défis des nouvelles gares

• **Fonctionnelles, attractives et surtout offrant une complémentarité modale**

• **L'Union internationale des chemins de fer poursuit sa 5e conférence mondiale à Marrakech**

COMMENT faire des gares de vrais pôles au sein des villes et avec quels schémas? C'est autour de cette problématique que la 5e conférence sur le transport ferroviaire, Next Station, poursuit ses travaux à Marrakech. Organisée conjointement par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'ONCF, la rencontre cherche à définir les bases d'une nouvelle génération de gares répondant aux besoins de mobilité et aux attentes de la société tout en respectant les objectifs du développe-

ment durable. «Aujourd'hui, cinq grandes tendances émergent de plus en plus dans l'évolution des voyages et de la mobilité: la prise en compte des besoins du client, l'émergence de nouveaux opérateurs, la

recherche de la complémentarité modale, intermodale -plus que la concurrence- et l'urbanisation massive. Et dans cette configuration, la gare devient l'endroit par excellence pour la gestion de toutes

de revenus importante. Tout en permettant à l'infrastructure d'être plus attractive, cette activité peut être également utilisée comme support de financement. Ce n'est pas fortuit que la rencontre annuelle de l'UIC qui fait référence dans le secteur ait opté pour Marrakech et le Maroc pour sa 5e édition. L'opérateur national et partenaire de cette conférence est à la veille du lancement de son programme pour les gares qui seront desservies par le TGV, 5 sites dans un premier temps, indique Mohamed Rabie Khlie, DG de l'Office. «Ces gares de nouvelle génération doivent être modernes, fonctionnelles tout en étant ancrées dans leurs cités respectives et respectant l'héritage architectural». Et justement, l'ensemble des aspects liés à l'intégration des gares est discuté à Marrakech: de la conception à la construction et à l'exploitation des gares ferroviaires, passant par le développement des projets ainsi que leur gestion. «C'est aussi un retour d'expérience du Maroc qui a initié un contrat-programme 2010-2015 de 34 milliards de DH pour le renforcement de ses infrastructures», rappelle Abdelaziz Rabbah, ministre de l'Équipement, du Transport et de la Logistique. Et puis, c'est le premier pays à opter pour la LGV avec un centre de compétence. Et demain, pourquoi pas, le Maroc pourrait fabriquer certains composants de ces trains à grandes vitesses. □

Badra BERRISOULE



La 5e conférence internationale de transport ferroviaire de Marrakech, qui se fixe pour objectif de définir les bases de la nouvelle génération de gares, ne pouvait mieux tomber. Le Royaume est à la veille du lancement de nouvelles gares. Ci-dessus, Aziz Rabbah, ministre de l'Équipement, du Transport et de la Logistique, Mohamed Rabie Khlie, DG de l'ONCF, et Jean-Pierre Loubinoux, directeur général de l'UIC (Ph. Mokhtari)

les interfaces intra-modales, intermodales mais aussi interfaces avec l'espace public environnant, la cité ainsi que le tissu économique et social», insiste Jean-Pierre Loubinoux, directeur général de l'UIC. «La combinaison de ces défis de plus en plus contraignants nous oblige, exploitants ferroviaires et décideurs politiques, à repenser la guerre différemment». Mais pour avoir ces gares «idéales», il faut des ressources. A l'image des aéroports, l'activité commerciale peut être une source

*Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com*