

— million de voyageurs/jour de la gare du Nord et les quelques milliers de voyageurs des gares des villes intermédiaires), permet d'envisager des modèles d'autofinancement (via la captation des loyers des nouveaux espaces commerciaux et de services assurant l'amortissement des travaux et couvrant les coûts d'exploitation du pôle) de ces espaces de mobilité tout en revenant aux fondements de la conception des villes: favoriser les échanges. Reste la question de la gestion de ces espaces (recettes commerciales/coûts de maintenance et d'entretien) afin que la valeur générée soit captée et réinvestie dans la qualité de l'offre de mobilité et les espaces publics qui « servent » sa fréquentation. Inversement, quand les flux sont plus modestes ou que l'espace disponible est restreint, des modèles plus frugaux et minimalistes peuvent être envisagés en favorisant l'ouverture du pôle sur le quartier environnant de façon à participer à sa dynamisation et son attractivité tout en rendant l'offre de mobilité lisible dans l'espace public.

#### Citadin.e connecté.e, nouvelle carte mentale et nouveau point focal d'organisation de la mobilité en ville

Les notions de repère urbain et de centralité ont, jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle, été associées aux lieux d'échanges: places centrales au croisement d'axes historiques tout d'abord, puis places aux abords des gares ferroviaires ou des gares routières suivant le niveau d'industrialisation des pays. L'avènement de la mobilité individuelle a généré d'autres types d'espaces, de transit (les voies rapides dédiées, carrefours giratoires) ou de destinations (les parkings, centres commerciaux et zones de logements périurbains) sans parvenir à fabriquer des « morceaux de ville ». Cette évolution des pratiques démultipliant les « repères » s'est accélérée et dématérialisée avec le développement des outils

numériques qui transforment chaque individu connecté en point de rencontre de l'offre de transport à la demande. Ces nouvelles mobilités connectées permettent de dépasser les solutions centrées sur les « infrastructures », lourdes et coûteuses collectivement, pour envisager des solutions axées sur les « services », plus agiles mais encore coûteuses individuellement.

#### Apprendre en marchant, évolutivité permanente des pratiques, réversibilité des aménagements, permanence des espaces publics

Les choix d'investissement dans les aménagements de mobilité et les infrastructures de transport engagent les collectivités et opérateurs pour des décennies. Or, les vingt dernières années ont montré une profonde évolution des pratiques (effondrement de la part des déplacements « contraints » domicile-travail au profit des activités « volontaires », individuelles ou familiales), des modes utilisés (explosion des deux-roues motorisés, en particulier dans les pays en développement, arrivée des solutions libre-service de modes doux et électriques) et de l'appropriation des espaces publics.

Ces mutations constantes posent la question de l'anticipation des besoins, au-delà de la seule logique de génération de flux jusqu'ici utilisée pour dimensionner les réseaux et les espaces d'échanges.

Cette élasticité nécessaire aux « pôles d'échanges », ou plus largement à l'organisation des échanges, est précisément celle que doit permettre le réseau des espaces publics de la ville. L'histoire des villes, dans tous les continents, montre d'ailleurs la résilience et la permanence de ce maillage de voiries et de places, indépendamment des époques et des constructions qui se succèdent et se renouvellent. Ce système par nature « en réseau » est également celui qui offre la plus grande mixité des

## CASABLANCA, LE PÔLE D'ÉCHANGES DE LA PLACE DES NATIONS-UNIES



Place des Nations-Unies, Casablanca

© Richez\_Associés/Stefano Berca

En 2012, le nouveau tramway, financé par l'AFD, a été inauguré à Casablanca et avec lui un nouveau lieu de vie a été créé avec le réaménagement de

la place des Nations-Unies. Le projet a permis de transformer une surface de plus de 40 000 m<sup>2</sup> en un véritable pôle d'échanges multimodal – PEM

– (bus-bus touristiques-tramway), avec un large espace piéton. Le projet a en effet eu pour particularité d'intégrer la requalification des trottoirs et voiries et l'aménagement de plusieurs places publiques.

Ainsi, reliant la vieille ville au cœur du quartier Art déco, la place des Nations-Unies, autrefois immense carrefour routier, devient piétonne à 80%. L'aménagement proposé par un cabinet français d'architecture est structuré autour de plusieurs éléments forts: l'alignement des palmiers, les îlots verts mettant en valeur la végétation existante, un mobilier urbain de qualité et un revêtement adapté et favorable à une circulation pacifiée.

Aujourd'hui, ce pôle d'échanges héberge la station la plus fréquentée du réseau de tramway (+ 20 % entre 2014 et 2015)<sup>1</sup>, tendance qui valide de fait la qualité des services rendus.

<sup>1</sup> Rapport Annuel Casa Transport 2015.