

Volet sécurité routière dans le traitement des dossiers de projets d'investissement : Cas de la Province de Sefrou

I. Intervention dans le processus d'instruction des demandes d'investissement :

La Direction Provinciale de l'Equipeement du Transport de la Logistique intervient dans le processus d'octroi des autorisations d'investissement en tant que membre dans les différentes commissions Provinciales, à savoir : la commission technique provinciale ou commission provinciale d'urbanisme, la commission d'examen des dérogations en matière d'urbanisme, la commission d'examen d'impact sur l'environnement, la commission chargée d'examen des dossiers d'autorisation de construire les lieux réservés pour l'établissement des rites islamiques, et la commission d'examen des demandes d'accord de principe pour la construction en milieu rural. Ces commissions sont instaurées par la réglementation en vigueur.

1 Les commissions provinciales et régionales intervenant dans le processus d'investissement

1-1 Commission provinciale de l'Urbanisme :

Elle est instaurée en application des dispositions du décret n° 2-13-424 du 13 Rajeb 1434 (24 Mai 2013) approuvant le règlement général de construction fixant la forme et les conditions de délivrance des autorisations et des pièces exigibles en application de la législation relative à l'Urbanisme et aux lotissements groupes d'habitations et morcellements ainsi que des textes pris pour leur application. (Commission provinciale de l'urbanisme « **procédure des grands projets** »)

La délivrance des autorisations concerne :

- L'autorisation de lotir prévue par l'article 2 de la loi n° 25-90 relative aux lotissements, groupes d'habitations et morcellements promulguée par le dahir n° 1-92-7 du 15 hija 1412 (17 juin 1992) ;
- L'autorisation de lotir prévue par l'article 10 du dahir n° 1-60-063 du 30 hija 1379 (25 juin 1960) relatif au développement des agglomérations rurales ; * l'autorisation de créer un groupe d'habitations prévue par l'article 57 de la loi n° 25-90 précitée ;
- L'autorisation de morceler prévue par l'article 58 de la loi n° 25-90 précitée ;
- Le permis de construire prévu par l'article 40 de la loi n° 12-90 relative à l'urbanisme promulguée par le dahir n° 1-92-31 du 15 hija 1412 (17 juin 1992) ;
- Le permis de construire prévu par l'article 7 du dahir n° 1-60-063 précité.

1-2 Commission de dérogation en matière de l'Urbanisme.

Elle est instituée par la circulaire conjointe n° 31/10098 du 06/07/2010 entre Messieurs le Ministre de l'intérieur et le Ministre de l'habitat de l'Urbanisme et de l'aménagement de l'espace relative aux conditions permettant aux projets d'investissement de bénéficier de dérogation en matière de l'Urbanisme.

Compte tenu des priorités nationales concernant les domaines du développement économique et social, de la promotion du travail, de la formation, de l'habitat social, de la lutte contre l'habitat insalubre ainsi que des données et spécificités régionales et locales, les Walis sont appelés à réunir cette commission à une fréquence mensuelle, et sont invités à mettre en place les mécanismes à adopter pour la définition des projets d'investissement pouvant bénéficier des dérogations en matière d'urbanisme.

Il convient de signaler qu'il ne peut être soumis à l'examen de la commission que les projets d'investissement à caractère touristique, industriel, artisanal et de service, les projets d'habitat social ainsi que les opérations de lutte contre l'habitat insalubres. Ces projets sont ceux qui ont des retombées sur les principaux niveaux économique, social, urbanistique.

1-3 La commission d'examen d'impact sur l'environnement

En application de la Loi n° 12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement, Il est institué, auprès de l'autorité gouvernementale chargée de l'environnement, un comité national et des comités régionaux d'études d'impact sur l'environnement. Ces comités ont pour mission d'examiner les études d'impact sur l'environnement et de donner leur avis sur l'acceptabilité environnementale des projets.

Les formalités de création du comité national et des comités régionaux, les modalités de fonctionnement et les attributions desdits comités sont fixées par voie réglementaire.

L'étude d'impact sur l'environnement a pour objet d'évaluer de manière méthodique et préalable, les répercussions éventuelles, les effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et en particulier sur l'homme, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et des monuments historiques, le cas échéant sur la commodité du voisinage, l'hygiène, la salubrité publique et la sécurité tout en prenant en considération les interactions entre ces facteurs; de supprimer, d'atténuer et de compenser les répercussions négatives du projet, de mettre en valeur et d'améliorer les impacts positifs du projet sur l'environnement; et d'informer la population concernée sur les impacts négatifs du projet sur l'environnement.

1-4 Commission chargée d'examen des dossiers d'autorisation de construire les lieux réservés pour l'établissement des rites islamiques

Elle institué en application de la circulaire conjointe entre le Ministère de l'Intérieur et le Ministère des Habous et des affaires Islamiques n° 99 en date du 30/11/2012.

1-5 Commission d'examen des demandes d'accord de principe pour la construction en milieu rural

Instaurée pour examiner les dispositions prévues par la loi n° 12/90 relative à l'urbanisme article n° 46 et le décret n° 2-92-832 pris pour application de la loi précitée.

2- Examen des dossiers par la Direction Provinciale :

La Direction Provinciale intervient dans ces commissions pour examiner principalement deux aspects :

2-1 L'aspect administratif

L'aspect administratif concerne la préservation du domaine public routier de toute occupation illégale, en ce qui concerne l'emplacement du terrain destiné au projet d'investissement, le respect des zones de recul des projets de construction par rapport à la limite de l'emprise de la voie public en vertu des dispositions de l'article 46 de la loi 12-90 relative à l'urbanisme, et de veillez au respect des dispositions réglementaires pour l'obtention des autorisations d'occupation temporaire du domaine public routier,

2-2 L'aspect technique

Cet aspect est traité notamment dans l'examen du dossier techniques présentées pour la demande d'autorisation de l'occupations temporaire du domaine public, un rapport technique est établi par le service infrastructure et validé par le DPETL, qui peut être soumis selon (les cas Routes Nationale et voie express) à la validation du CERET ou de la Direction des routes, et comprend un avis sur l'emplacement du projet et sur les accès au projet.

2-2-1 Composition du dossier technique

La composition du dossier technique des occupations temporaire du domaine public routier est détaillé dans le guide technique sur les occupations temporaires du domaine public routier (cas des aires de services), et qui comportent deux parties :

- Un rapport justificatif et explicatif
- Les plans annexés au rapport.

Le rapport traitera les volets suivants :

- Catégorie de la route avec un récapitulatif de ses caractéristiques géométriques ;
- La distance de visibilité au droit du projet dans les deux sens de la circulation ;

- Les données sur les équipements de la route ;
- Les données environnementales ;
- Les profils en long et en travers des accès (échelle 1/1000 à 1/100)
- Le plan d'assainissement et de signalisation ;
- Le Plan de signalisation temporaire de chantier de réalisation des travaux des accès au projet.

2-2-2 Validation du site d'implantation

Selon les recommandations du guide technique sur les occupations temporaires du domaine public routier, les critères pour la validation des sites d'implantation **du projet** sera le résultat d'une réflexion vis-à-vis :

- La géométrie des sections routière, à côté desquelles est implantée l'aire de service ;
- L'interférence avec des points singuliers de la route ;
- Contraintes diverses ;

a- Géométrie :

a-1 Contraintes du tracé

Il est déconseillé d'implanter de voie de déboisement servant comme entrée à l'aire de service en début de rayon extérieur surtout s'il s'agit d'un virage déversé avec un dévers unique, et ce pour éviter tout risque de mauvaise interprétation du tracé par l'utilisateur de la route,

a-2 La visibilité :

C'est la distance maximum, pour tout point du tracé, telle qu'un observateur, placé en ce point, puisse voir un objet placé sur le tracé à toute distance inférieure.

Elle dépend généralement de la vitesse pratiquée, du temps de réaction et surtout la distance d'arrêt, variable selon le type d'événement et selon le type de réaction :

$$d_{\text{visibilité}} = 1,75 \times d_{\text{arrêt}}$$

avec : $d_{\text{visibilité}}$: la distance de visibilité

$d_{\text{arrêt}}$: la distance d'arrêt

La distance d'arrêt d'un véhicule est la distance conventionnelle théorique nécessaire à un véhicule pour s'arrêter compte tenu de sa vitesse.

La distance d'arrêt est calculée selon la formule suivante :

$$d_{\text{arrêt}} = 0,01 V^2 + 0,4 V$$

La géométrie projetée doit être validée par un calcul de visibilité effectué sur un logiciel. Ce calcul vérifie la distance de visibilité en tout point et dans les deux sens de

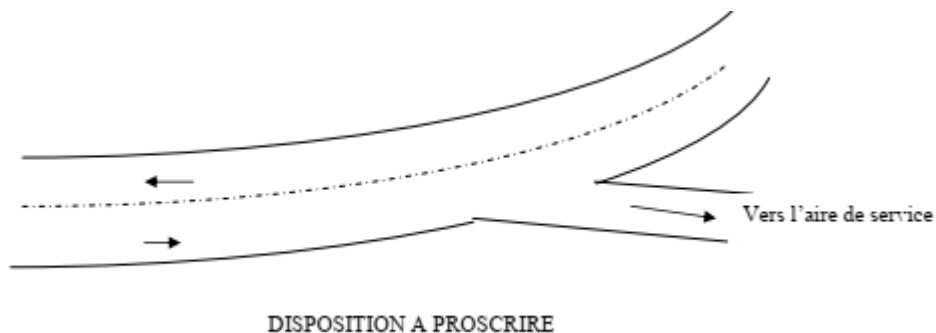
parcours avec les paramètres : $H_{\text{œil}}$ (hauteur du conducteur) = 1,1 m et H_{objet} (obstacle)=0

La vitesse de base à considérer pour le calcul de la distance de visibilité ne devra, en aucun cas, être inférieure à 60 Km/h.

b- Interférences avec d'autres points singuliers de la route :

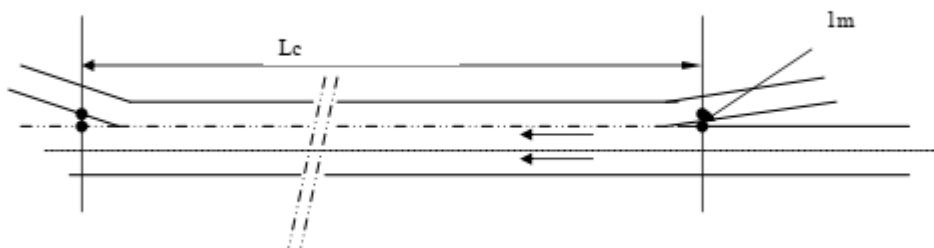
Les aires de services ne doivent pas être implantées trop près d'autres équipements annexes de la route tels que carrefours, aire de repos, parcs de stationnement, entrée ou sortie d'une propriété privée...

Une distance minimale de 500 m doit être réservée avec tout autre point singulier. Cette distance est définie comme indiqué sur le schéma suivant, pour un point singulier pris comme entrée sur la route.



Exceptionnellement, lorsque les conditions d'implantation d'une aire ou d'un point singulier ne permettent de respecter cette distance minimale, il est permis d'y déroger sous réserve de créer une voie collectrice. Cette voie collectrice doit avoir une longueur comprise entre 200 m et 500 m

A cet effet, la longueur L_c de la voie collectrice, mesurée comme suit, doit être comprise entre 200 m et 500 m.



c- Contraintes diverses

Le choix du site d'implantation d'une aire de service doit tenir compte d'autres contraintes environnementales, de climats, ...

Il y a lieu d'éviter les zones de brouillard d'avoir le maximum de visibilité pour l'entrée et la sortie de l'aire de service.

II. Examen de quelques cas présentés dans la Province de Sefrou :

Le présent chapitre a pour objet de présenter certains cas d'aménagement des accès au projet d'investissement ayant présenté des difficultés particulières compte tenu de leur emplacement, qui se trouve parfois à proximité des points singuliers : carrefours, virages, ... et que les projeteurs sont amenés à chercher des solutions visant le respect du volet sécurité routière et le respect des dispositions du guide technique sur les occupations temporaires du domaine public routier

2-1 Aménagement des accès de l'aire de repos Bab Immouzer au PK 697+600 de la RN 8

2-1-1 Situation du projet

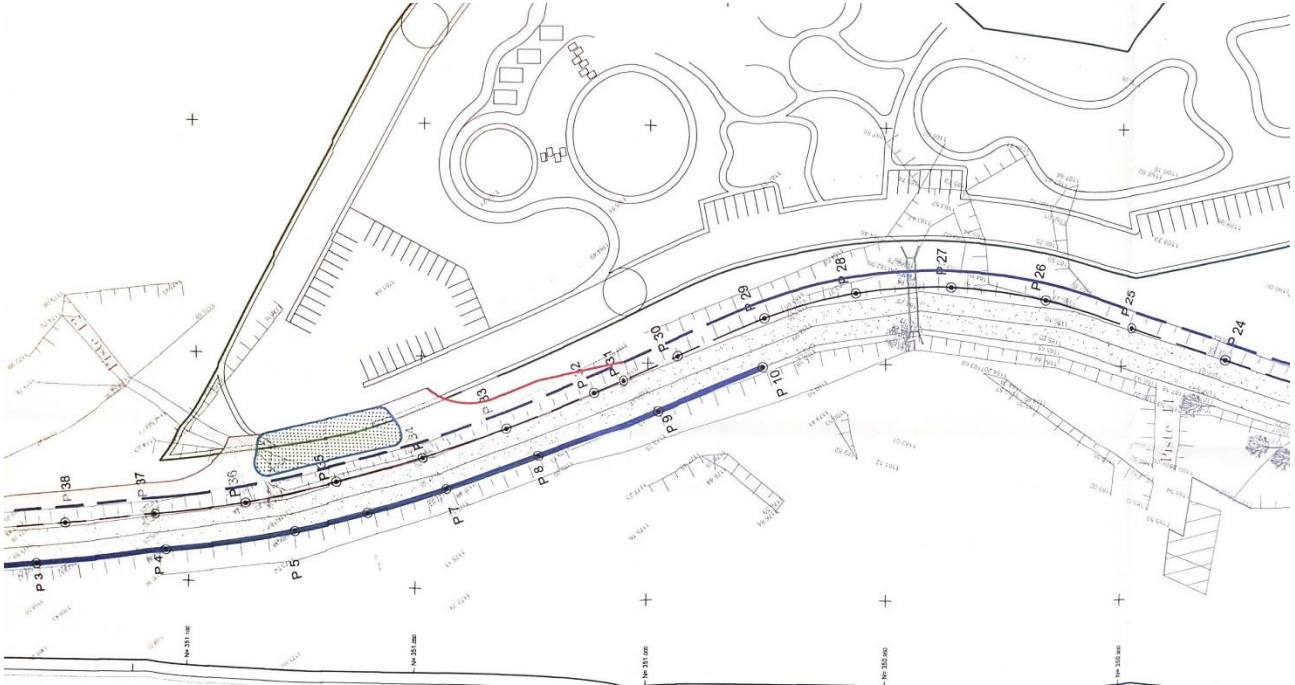
a-1 Géométrie

Le projet en question se situe dans le territoire de la commune d'Ait Sbaa Lajrouf, sur la Route Nationale 8 au PK 679+700. La difficulté du site choisi pour l'implantation du projet réside dans sa proximité d'un virage et sa situation dans un terrain vallonné. Par ailleurs, la route connaîtra aussi un élargissement futur à trois voies.



Au droit du projet, la route nationale 8 est aménagée selon les caractéristiques géométriques de la 3^{ème} catégorie au sens de l'ICGRC. Par conséquent, la distance minimum de visibilité en prenant comme vitesse de base 60 Km/h est de 105 ml.

2-1-2 Aménagement proposé



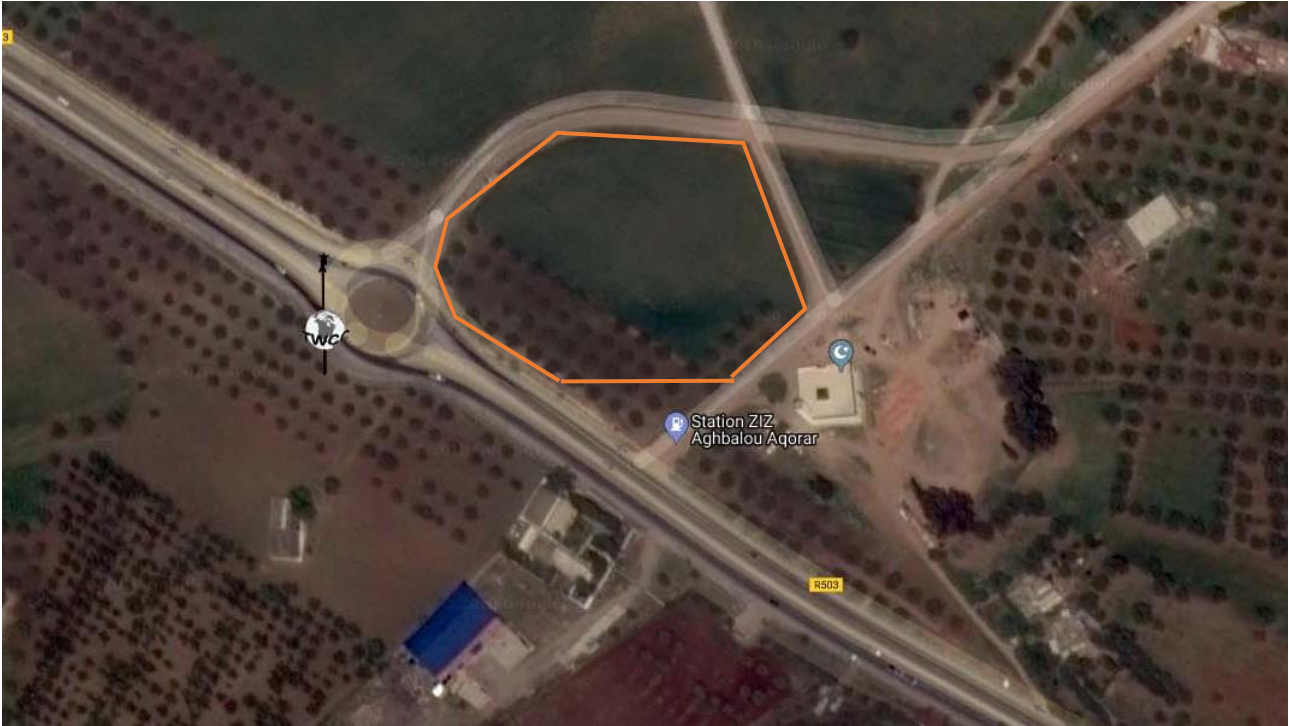
L'emplacement des accès a été choisi de tel sorte que les accès au projet soient placés autant que possible loin du virage, en conformité avec les recommandations du guide technique sur les occupations temporaires du domaine public routier, avec l'aménagement aussi des voies de déboitement et d'insertion. L'aménagement de la voie de tourne à gauche n'a pas été retenue compte tenu du futur projet de construction d'une troisième voie de la RN 8 au droit du projet.

Le respect de la distance visibilité a été vérifiée par le BET en utilisant le logiciel MENSURA.

2-2 Etude des accès à la station-service et annexes situé au PK 0+050 de la RP 5025

2-2-1 Situation du projet

Le site du projet est situé au niveau de la commune rural Aghbalou Aquorar. Il est entouré par la route nationale 4, la route provinciale 5025, et une piste publique. Aussi, l'aménagement des accès au projet est confronté à la contrainte relative à l'existence à proximité d'un carrefour giratoire entre la RN 4 (la voie express reliant Sefrou à Fès) et la RP 5025 reliant la RN4 à Boughioul.



2-2-2 Aménagement proposée :

Les accès au projet ont été placés loin des carrefours existants, notamment le carrefour giratoire sur la RN 4 (la voie express reliant Sefrou à Fès). L'entrée au projet sera à partir de la route provinciale RP 5025, une voie de déboitement sur la RP 5025 de 3,5 m de large sur 10 ml en pleine largeur, et de 20 ml en biseau, et la sortie du projet sera au niveau de la piste publique mitoyenne de site de projet.

Sur la base d'une vitesse de 60 Km/h à l'approche de la station-service, la section de la RP 5025 présente des caractéristiques géométriques permettant une bonne visibilité et lisibilité. La distance d'arrêt en attention diffuse est de 60 ml. La distance de visibilité est de l'ordre de $d_{\text{arrêt}} \times 1,75 = 105 \text{ ml}$.

Par ailleurs, la proposition de réaliser les accès à partir de la RN 4 a été écartée en raison de l'existence du carrefour giratoire et d'un carrefour au niveau de l'intersection d'une piste publique existante avec la RN4.



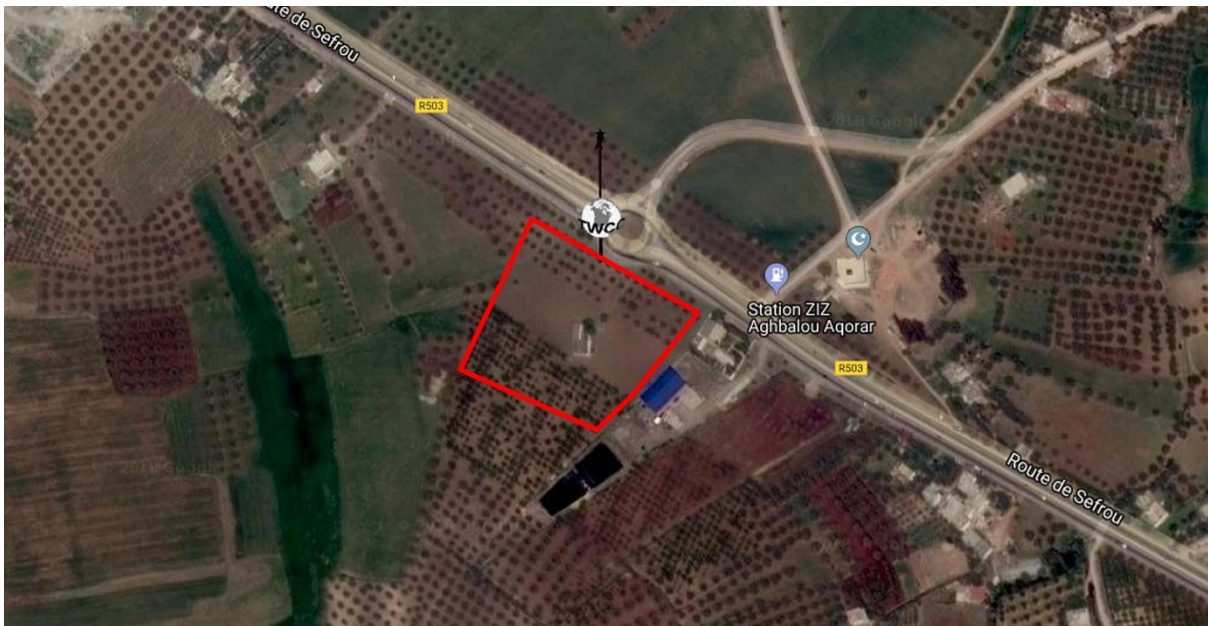
2-3 Accès d'une usine spécialisée en plastique au PK 175+900 de la RN 4

2-3-1 Situation du projet

Le projet se situe au sud Est de la ville de Fès sur la RN 4 au PK 175+900 de la RN 4, dans le territoire de la commune rurale d'Aghbalou Aquorar province de Sefrou. L'usine va offrir un développement socio-économique des villes voisines, Fès Sefrou, Bhalil et du plateau de Saiss. Une valeur ajoutée au profit de la main d'œuvre qualifiées et spécialisée dans le domaine de production

Au droit du projet, la route nationale 8 est aménagée selon les caractéristiques géométriques de la 2^{ème} catégorie au sens de l'ICGRC. Le nombre futur selon l'entreprise en rotation de véhicules sur le site, sera entre 5 et 25 poids lourds par jour. Ajouté à ce trafic un nombre limité de voitures légères du personnel d'usine estimé à une trentaine de voitures.

Les deux voies d'insertion et de déboisement seront de classe TPL2 selon le catalogue de structures de chaussées neuves. L'accès à l'usine est dégagé et offre des garanties suffisantes en matière de visibilité.



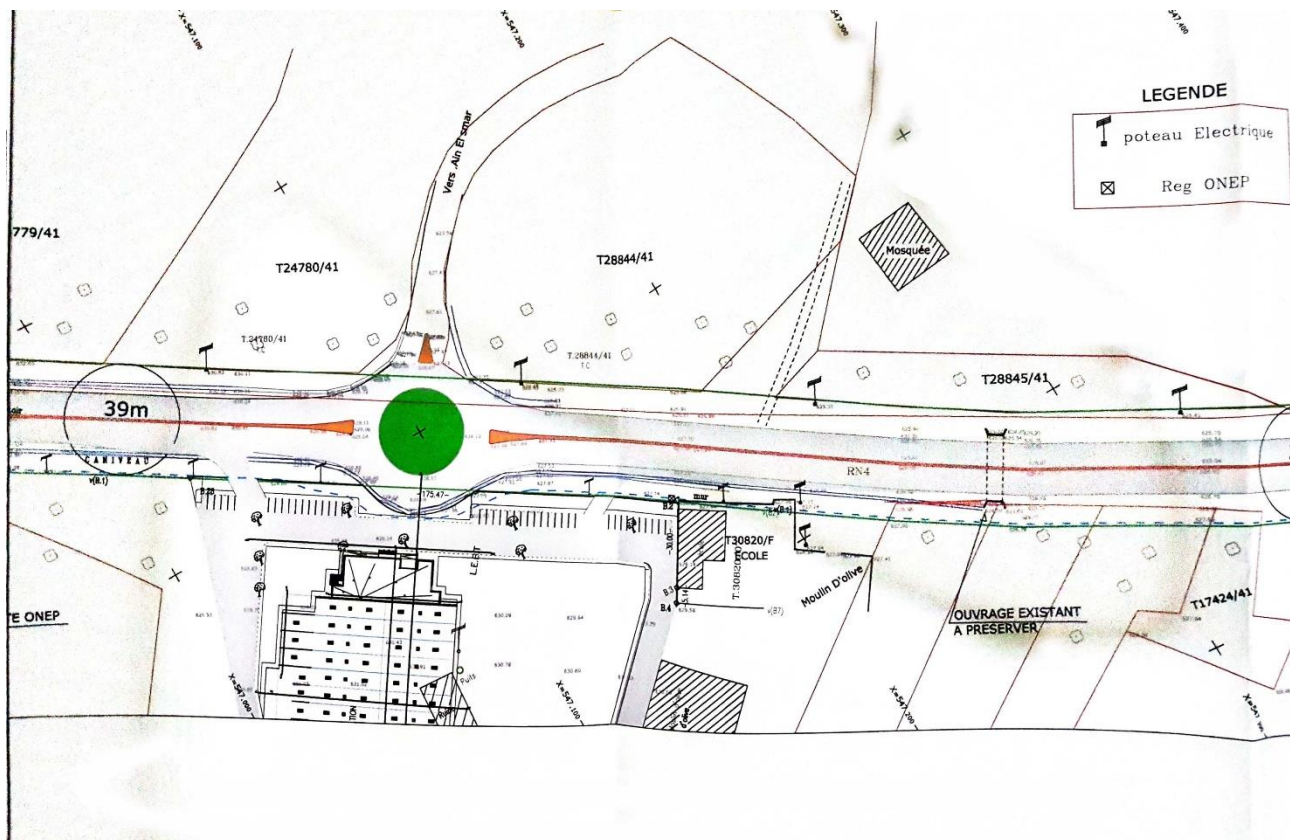
m..

2-3-2 Aménagement proposée :

De point de vue trafic entrant à l'usine, qui ne dépasse pas 25 véhicule/jour. La projection des voies de déboisement et d'insertion sera inutile. Toutefois, l'emplacement de l'usine à proximité du carrefour giratoire incite à adopter un aménagement sécuritaire permettant une fluidité du trafic au niveau du giratoire.

Deux aménagements directionnels seront projetés, une voie de déboisement permettant l'insertion à droite vers l'usine en quittant la RN 4 en toute sécurité sans gêner la circulation. Cette voie est constituée d'un tronçon en pleine largeur de 25 ml et un tronçon en biseau de 40 ml, et une autre voie d'insertion à droite vers la voie principale pour s'insérer facilement dans la circulation. Cette voie est constituée d'un tronçon en pleine largeur de 60 ml et un tronçon en biseau de 70 ml.

La distance de visibilité sur la route nationale n°4 dans les deux sens est assurée, et nettement supérieur à 168 ml, représentant $1,75 \times d_{\text{arrêt}}$ calculée sur la base de la vitesse de base de 80 Km/h.



2-4 Etude d'accès à la station-service au PK 239+550 de la RN 6

2-4-1 Situation du projet

Le projet est situé au PK 239+550 de la RN 6 coté gauche au niveau de la commune Bir Tamtam. L'emplacement du projet est tangent à une piste publique menant à Ait Amer ainsi que d'une voie n °43 projeté dans le plan d'aménagement.



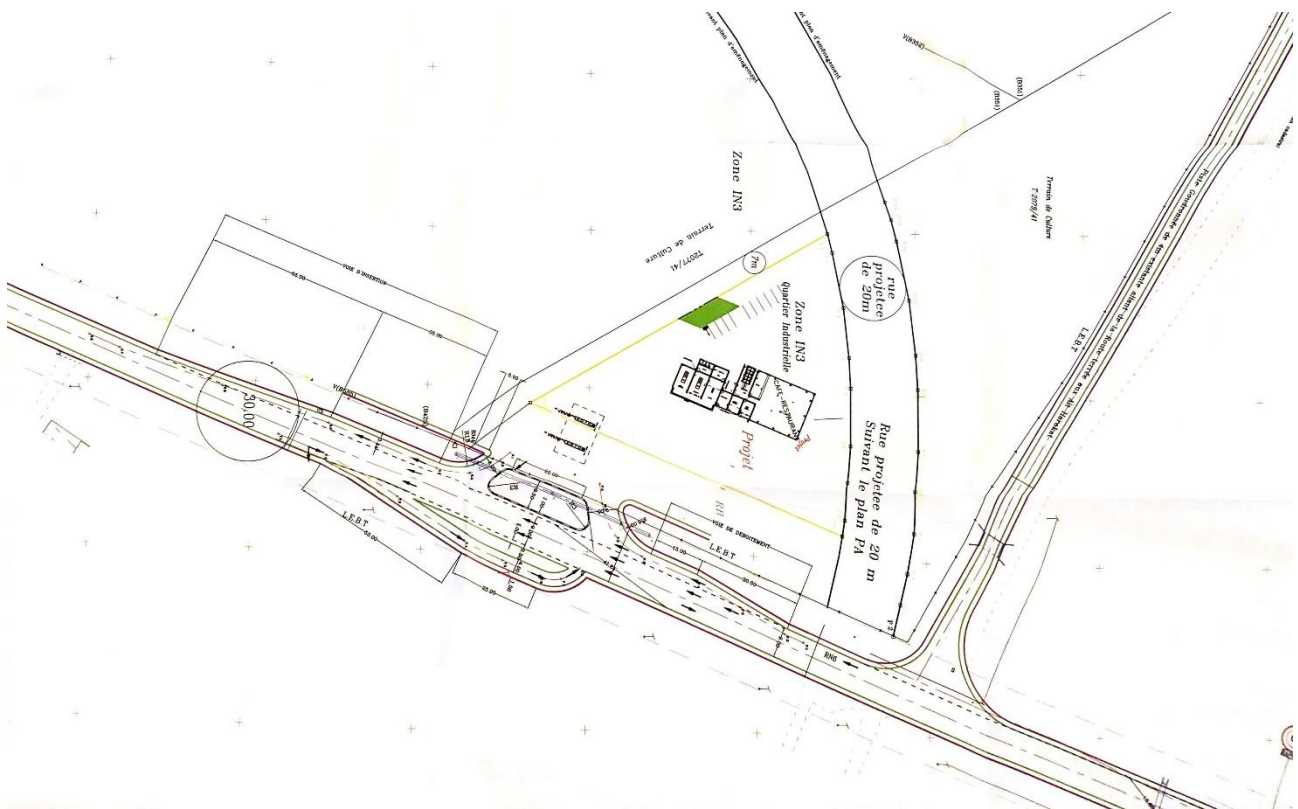
Le trafic relevé au droit de cette section est de l'ordre de 5838 véhicules / jour dans les deux sens (poste n° 25005 implanté au PK 239,72 de la RN 6)

A droit de la section du projet, la vitesse est limitée à 60 Km/h. Le tracé en plan et profil en long au droit du projet, présente une visibilité supérieure à 300 ml dans le sens de Fès et supérieur à 105 ml vers Taza.

2-4-2 Aménagement proposée pour les accès :

Dans ce contexte, et dans le souci de permettre aux usagers de la route d'accéder à l'aire de service dans les meilleures conditions possibles de sécurité, un aménagement adéquat est à prévoir et qui peut se résumer en ce qui suit :

Pour l'entrée à la station : une voie de déboitement, et une voie de tournée à gauche, Pour la sortie une voie d'insertion.



Les voies d'insertion et de déboitement ont été placées de telle sorte d'éviter le chevauchement de la voie de déboitement avec la route menant à Ait Amer et la rue BT 43 prévue par le plan d'aménagement.

La vitesse de base qui a été pris en compte pour le calcul des distances des voies de déboisement et d'insertion est de 60 Km vu l'existence d'un panneau de signalisation indiquant la limitation de vitesse sur le tronçon de la route.

L'aménagement d'une voie collectrice n'a pas été retenue compte tenue de l'insuffisance de la longueur pour son aménagement.

Conclusion :

L'analyse des différents cas présentés relatifs aux accès aux projets d'investissement montre que dans la plupart des cas l'emplacement des projets pose un problème puisqu'ils sont situés à proximité des points singuliers. Le guide de conception sur les occupations temporaire donne les principes de base pour le choix et validation de l'implantation des sites des projets.

Souvent le respect de la distance de 500 ml par rapport au point singulier est difficile à respecter. Dans certains cas, même la distance entre les points singuliers ne permet pas de respecter la longueur de la voie collectrice d'une distance entre 200 et 500 ml. Dans les commissions provinciales d'investissement il est demandé à l'administration de donner un accord de principe sur la réalisation du projet, et même avant que le pétitionnaire ait déposé les études complètes d'aménagements des accès au projet.

Les projeteurs doivent trouver des solutions techniques pour la réalisation de projet tout en respectant l'objectif d'assurer la sécurité routière. Aussi, la revue du guide technique sur les occupations temporaires du domaine public routier parait nécessaire afin de donner plus d'éclaircissement sur les critères de validation des sites destinés aux projets d'investissements.

