

LA ROUTE FACE A L'EVOLUTION DE L'USAGER

**par Ahmed Himdi
Directeur Regional de l'Equipement de l'oriental**

INTRODUCTION :

En 1983 la longueur totale du réseau routier revêtu principal, secondaire et tertiaire de l'ensemble du Royaume s'élevait à 27.000 Kms.

Le parc automobile, estimé en 1976 à 265.000 véhicules aurait atteint en 1983 un total de 400.000 véhicules pour une population de 23 millions d'habitants.

L'objectif de cet article consiste à décrire rapidement quelques unes des mesures que le Ministère de l'Equipement a été amené à prendre pour, d'une part, améliorer le niveau de service rendu aux occupants des 400.000 véhicules et d'autre part, favoriser la réalisation de dessertes nouvelles de désenclavement.

I EVOLUTION DE LA MENTALITE DE L'USAGER

Il y a plus de 10 ans, l'usager de la route ne réagissait pas aussi vivement qu'aujourd'hui quand il se trouvait confronté à un obstacle ou à une déformation localisée de la chaussée ou qu'il subissait une contrainte sans en être avisé préalablement (nid de poule, déviation, retrecissement ou point singulier.

Pour satisfaire l'usager plusieurs axes à fort trafic ont fait l'objet d'importants travaux d'aménagement de capacité, de renforcement, de stabilisation des accotements et d'Equipements de la route, de signalisation horizontale et verticale, de glissières de sécurité etc...

Cette action a montré une fois de plus au citoyen en général et à l'usager de la route en particulier que le Ministère de l'Equipe-

ment "fait du bon travail", cependant le même citoyen qui porte ce jugement ignore l'effort budgétaire gigantesque que doit consentir l'état pour aligner le niveau du service des 27.000 Kms de réseau revêtu sur celui par exemple de l'axe Casablanca - Fès.

Ce manque de connaissance ou d'information conduit à une exigence de plus en plus accrue exprimée par la presse, les élus locaux (conseils. communaux, Provinciaux, chambre d'agriculture etc...) et également les parlementaires.

L'effort consenti jusqu'à présent, bien que très appréciable, reste en deçà des aspirations de la Population et également de la volonté du Ministère de l'Equipement qui s'est attaché entre autre à améliorer la sécurité et le confort des usagers et à développer les dessertes nouvelles et à moderniser le réseau existant.

II SECURITE DES USAGERS DE LA ROUTE

1/ — Traitement des points noirs.

Un accident à presque toujours des origines multiples mettant en cause le conducteur, le véhicule, l'infrastructure routière, l'environnement etc...

Pour sa part la Direction des Routes et de la circulation routière, qui à sa charge l'infrastructure et l'environnement, a mené dans le cadre du schéma Directeur routier National une étude nationale de sécurité qui a permis de déceler sur les 7500 Kms étudiés 978 zones noires (tronçon à taux d'accident plus élevé que la moyenne sur le même itinéraire) et 261 zones mortelles (tronçon à taux d'accident mortel supérieur à la moyenne sur le même itinéraire).

Le tableau suivant extrait du recueil de 1982 d'accidents corporels de la circulation routière montre clairement une diminution du nombre d'accidents hors agglomération à partir de 1976, année à laquelle a été entamé le traitement des points noirs ; d'autres actions ont également été menées dans le même but, nous en parlerons plus loin.

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Accident hors agglomération	6726	6593	6393	7549	8568	8222	7326	6474	6352	6470
Accident en agglomération	15291	15730	17226	19162	26697	19897	17203	17401	17886	18505
Total des Accidents	22617	22323	23659	26711	29265	27319	24539	23875	24238	24975
T u é s	2121	1865	2088	2319	2159	2593	2381	2255	2320	2332
Fléssés	29395	28606	30850	36465	40155	37874	33820	32897	32224	33654

La constatation essentielle qui doit être faite au vu des résultats mentionnés sur ce tableau concerne le nombre d'accidents hors agglomération qui est passé de 8568 en 1977 à 6470 en 1982 soit une baisse appréciable de près de 25 % avec une stabilisation depuis 1980 autour de 6400 accidents par an.

Ces résultats sont d'autant plus à mettre en valeur que le réseau routier et le Parc automobile ont progressé depuis 1977.

2/ Equipement de la route

Là aussi un gros effort a été consenti notamment au moyen d'un traitement linéaire des itinéraires les plus circulés.

Ceci a abouti à la systématisation sur ces itinéraires d'équipements tels que la signalisation horizontale et verticale, les dispositifs de retenue contre les sorties de chaussée, le balisage latéral, la signalisation de chantier, etc...

Un traitement en divers a également été entrepris sur l'ensemble du réseau routier suivant l'urgence et les disponibilités budgétaires.

D'autres équipements ont également été mis en pied, il s'agit notamment des panneaux espacés de plusieurs kilomètres devant porter les indications mentionnées sur les bornes kilométriques qui seront, elles transformées en bornes repères.

Des panneaux géants de sensibilisation de l'utilisateur notamment sur les dangers de la vitesse ont été placés sur l'ensemble du réseau principal et secondaire.

Il y a lieu de signaler aussi la réflexion entamée récemment pour la création et l'aménagement des aires de repos, de stationnement de véhicule en difficulté, de vente de produits locaux (poterie, fruits, légumes etc...)

Bien entendu, la mise en place de ces équipements a été précédée d'études normatives effectuées par les services propres de la Direction des Routes et de la Circulation Routière et également d'études spécifiques menée conjointement avec des bureaux d'études spécialisés.

Bien que l'objectif de cette communication ne consiste pas à détailler la teneur des études qui y sont citées, il y a lieu tout de même de préciser que l'étude normative a abouti entre autre à la définition de seuils de trafics pour la mise en place de la signalisation horizontale soit en continu (axe ou axe et rive) soit seulement aux points singuliers.

De même l'étude de la refonte de la signalisation routière a permis :

- de faciliter la lecture des indications portées par les panneaux (écriture normalisée et de dimension plus importante).
- d'introduire de nouveaux panneaux plus perceptibles tels que les panneaux - STOP - RETRECISSEMENT PONCTUEL etc...
- de renforcer la crédibilité par la rationalisation de son implantation et l'élimination de panneaux injustifiés ou inutiles
- de sensibiliser d'avantage l'Ingénieur routier sur l'intérêt et l'impérieuse nécessité de mettre en place une signalisation de chantier adaptée ; ce point à d'ailleurs fait l'objet d'une directive spéciale de la Direction des Routes et de la Circulation Routière.

Il est à remarquer que la meilleure illustration de la sensibilisation de l'ingénieur sur l'importance de la signalisation est donnée par l'introduction dans le Cahier des Prescriptions Communes d'une prestation relative à la signalisation de chantier.

3/ Autre actions relatives à la sécurité des usagers de la Route

Toujours dans le but d'améliorer le niveau de service rendu à l'usage, d'autres mesures ont été prises en plus de celles décrites précédemment ; il s'agit notamment :

- de la limitation généralisée de la vitesse à 100 Km/h sur

l'ensemble du réseau constitué par les Routes Principales et Secondaires du Royaume

- du Port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les Zones
- du Port obligatoire du casque pour les motocyclistes
- ⇒ du tachage obligatoire des camions transportant le sable.

Ces quelques mesures, en plus des autres actions menées par le comité Nationale de Prévention des Accidents de la circulation (CNPAC) dont la Direction des Routes et de la Circulation Routière est membre actif bien que non respectées intégralement, ont vraisemblablement limité l'insécurité sur nos routes.

4/ Maintien de la circulation

L'aspect traité dans ce paragraphe a trait à la périméité de la circulation; ce point ne peut pas être mentionné;

En effet, des mesures, découlant d'instructions précises de la Direction des Routes et de la Circulation Routière sont prises en tout temps pour garantir la perennité de la Circulation dans des conditions minimales de confort face aux contraintes naturelles entraînant la coupure des routes: crues, enneigements travaux etc...

5/ Amélioration du confort

Après avoir énuméré les actions relatives à la sécurité, passons en revue les différentes composantes sur les quelles le Ministère de l'Euipement a agi pour améliorer notablement le confort des usagers de la route.

Il va de soi que cette amélioration entraîne également un gain de sécurité, cependant, il a été jugé préférable de lui consacrer un paragraphe à part compte tenu de l'important effort budgétaire qui lui a été consenti

En effet, la principale action d'envergure de démarrage a été le programme général de renforcement (P.G.R) issu de l'étude du Schéma Directeur Routier National. Bien qu'il ait, pour des raisons de rentabilité économique, accordé la priorité aux grands axes routiers, ce programme a permis la planification et la réalisation du renforcement sur une partie importante du réseau principal. Cette importance action a entainé de part sa qualité chez les Ingénieurs, Routiers, une réflexion et une recherche de généralisation ou tout au moins d'élargissement de ce même type d'intervention au

réseau moins circulé constitué par les routes secondaires et les chemins tertiaires ; c'est ainsi que le programme d'entretien et de rénovation du réseau secondaire et tertiaires (P.E.R.S.T) a été mis au point.

Ces deux programmes, l'un en cours de réalisation l'autre en cours de mise en point, permettent, suivant une méthodologie déjà éprouvée de compléter l'inventaire de mesures appropriées pour élever le niveau de service rendu à l'usage de la route, qui il faut le préciser, porte son attention essentiellement sur l'état apparent de la chaussée.

Si la structure de la chaussée est le souci du technicien routier et lui seul (en plus bien entendu des professionnels de la route : L.P.E.E. entreprise) par contre l'état de la surface de la chaussée et des accotements, la qualité de l'uni ainsi que l'existence des Equipements de la route sont devenus des sujets sur lesquels tout citoyen estime spécialisé en la matière.

Il incombe donc à la Direction des Routes et de la Circulation Routière de continuer et d'intensifier les efforts entrepris pour l'amélioration du niveau de service rendu à l'usager : Traitement des points noirs, systématisation de la signalisation, généralisation des Equipements de la Route, amélioration des conditions du confort etc...

III/ — COUT DE LA CIRCULATION

Ce point étant traité par ailleurs (cf. Evolution des méthodologies de choix économique des projets) ainsi que les nouvelles orientations de critère de choix des investissements routiers) on se limitera à rappeler les données essentielles concernant le coût du transport, qui comme chacun le sait est composé de trois volets.

- Coût de réalisation de l'infrastructure routière
- Dépenses de maintenance et d'entretien
- Coût d'exploitation des Véhicules

Ainsi, il s'agira avant de programmer tout investissement important, de définir au préalable comment répondre par une solution routière à un besoin de transport donné avec le moindre coût pour la collectivité.

Une piste sinueuse et étroite n'est certainement pas l'infras-

structure appropriée pour l'évacuation de lourd minéral, de même une belle route revêtue située en site montagneux et réalisée à grand frais pour supporter un trafic de quelques véhicules - jours constituera certainement un lourd fardeau pour les ressources de la collectivité, un équilibre judicieux devra donc être trouvé entre les composants du coût du transport.

L'action sur l'infrastructure doit aboutir à la minimisation des coûts liés au parcours (Carburant, pneumatiques, réparations et pièces de rechange, temps de parcours, etc...)

L'action sur les véhicules doit aboutir non seulement à la minimisation des coûts relatifs au parcours : Carburant, pneumatique, répartition etc ; mais aussi à la réduction des frais fixes. (amortissement, immobilisation, de capital, etc...)

Le choix des techniques routières aura quant à lui pour objectif de veiller à l'utilisation des matériaux locaux pour minimiser les dépenses en devises (carburant, bitumes etc...)

L'évaluation économique du quatrième projet routier qui a tenu compte de toutes ces contraintes a abouti au fait que les opérations les plus rentables sont en général situées dans les zones où le revenu par habitant est le plus élevé.

L'approche purement économique permet donc de retenir les projets rentables tel que autoroute, voies express, voies de contournement, travaux d'aménagement de capacité (Elargissement d'ouvrage, voies poids lourds), desserte de zones industrielle ou agricole ou de pôle de développement etc...; par contre elle exclut irrémédiablement la programmation de dessertes de désenclavement de zones moins riches à moins d'intégrer dans le processus d'analyse la volonté politique d'aménagement du territoire. Ainsi dans l'évaluation économique du quatrième projet routier, il a fallu moduler par région le taux d'actualisation pour permettre le développement des zones les plus défavorisées alors que l'adoption d'un taux uniforme au niveau du Royaume les plaçait hors circuit.

IV/ — BESOINS EN DESSERTES NOUVELLES :

1/ — Aménagement du territoire

D'une manière générale toute réalisation routière produit trois groupes d'effet :

a) un effet Socio-Administratif :

desserte des écoles, des dispensaires, des souks, des centres administratifs, favorise le contact entre individus etc...

b) des Effets Structurents sur la répartition des populations :

Implantation des activités économiques, accroissement des échanges par l'écoulement des produits, déplacement des personnes comme vecteur économique, etc...

La mise en contact d'une région peu développée mais potentiellement riche (comme c'est le cas de nombreuses zones encore enclavées) avec d'autres parties plus avancées favorisera certainement le développement de ces régions.

Il va de soi que le trafic ne se produira pas de façon spontanée par la seule création de la route, la cause fondamentale en est le développement. Il y a donc complémentarité indispensable entre la desserte routière et l'implantation d'un pôle de développement.

c/ des Effets Politique :

La route permet d'affermir l'unité politique, de lutter contre les particularismes régionaux ; elle permet également l'intervention rapide des forces de sécurité et de défense du territoire.

L'examen de la série des effets de la route permet de conclure qu'une large part du réseau secondaire et tertiaire du Royaume joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et contribue à l'essor économique des régions rurales; de ce fait il nécessite une politique volontariste de réhabilitation et de rattrapage du retard accumulé. C'est ainsi que la Direction des Routes et de la Circulation Routière a décidé de privilégier à l'avenir les routes secondaires et tertiaires.

2/ Environnement politique

On peut affirmer sans risque de se tromper que l'année 1977 a été l'année charnière pour l'environnement politique du domaine routier.

En effet cette année là a vu d'une part la mise en place de conseils communaux exerçant de larges pouvoirs qui leurs ont été dévolus par le dahir de 1976 et d'autre part les élections législatives qui ont abouti à l'instauration du parlement dont l'une des nombreuses compétences consiste à voter le budget de l'état.

Notre département, qui auparavant basait sa politique sur des données essentiellement techniques a dû depuis 1977 adopter un autre style pour tenir compte de ces mutations.

C'est ainsi que par exemple les propositions de dessertes nouvelles d'intérêt local doivent d'abord être discutées au niveau territorial avec les Autorités Locales, les corps élus (assemblées

communales et provinciales) avant d'être soumises aux instances nationales, le contrat de programme n'intervenant qu'après l'adoption du budget par le parlement.

Ces mutations heureuses ont amené le département chargé des routes à repenser ses structures et ses méthodes de travail pour répondre aux aspirations de la collectivité.

C'est ainsi que l'enveloppe budgétaire réservée au chemin tertiaire a subi des augmentations considérables.

Le P.E.R.S.T. (Décrit précédemment au § 4 du Chapitre II) a également vu le jour pour réhabiliter le réseau secondaire et tertiaire.

Le 4^{ème} projet routier comporte lui aussi un volet relatif aux dessertes nouvelles de désenclavement qui constituent le souci principal des corps élus (commune et parlement).

Le dernier exemple qui sera cité concerne le reclassement du réseau routier dans l'un des objectifs consiste à permettre aux élus locaux (assemblées communales et provinciales) de gérer directement le réseau routier auquel ils sont le plus sensible à savoir le réseau provincial et communal.

Cette prise en main permettra aux conseils communaux et provinciaux de programmer eux-mêmes et de réaliser avec l'assistance de techniciens routiers les projets d'intérêts locaux sans avoir à s'en référer aux autorités centrales.

3/ — Besoin en dessertes nouvelles

La quantification des besoins en dessertes nouvelles décrites dans les deux paragraphes précédents aboutit à un besoin de 18.000 Kms environ de routes classées dans le réseau à caractère provincial et communal (voir communication 3 VERS UNE TECHNOLOGIE ROUTIERE NATIONALE : THEME 5.1.3)

La réalisation d'un tel programme, pourtant nécessaire pour l'équilibre de l'aménagement du territoire, n'est pas pour demain : c'est pour cela que la Direction des Routes et de la Circulation Routière a mis au point une technique et une technologie adaptée à la route économique.

4/ — La Route Economique :

Ce sujet faisant l'objet d'une communication à part, nous nous bornerons simplement à en esquisser les grandes lignes.

Les normes actuellement en vigueur (caractéristiques

géométriques-structure de chaussées) drainage, ouvrages d'art, équipements de la route) conduisent dans le cas des routes d'intérêt local à des coûts excessifs de construction et à un niveau de service plus élevé que l'optimum économique.

La réflexion sur les routes économiques à faible trafic a abouti à l'adoption de caractéristiques géométriques médiocres, de chaussée à très faible structure, etc...

La route économique sera donc caractérisée par trois aspects essentiels :

- Un investissement initial faible (utilisation d'une forte main-d'œuvre et des matériaux locaux).
- Un coût d'entretien peu élevé.
- Un coût de circulation le plus faible possible.

Ce type de chaussée correspond parfaitement aux dessertes de désenclavement de zones peu peuplées à développement lent.

Il ne serait pas erroné de penser qu'une bonne part de 18.000 Kms de besoins en dessertes nouvelles puisse être constituée par de simples pistes améliorées, viables la plupart du temps.

Conclusion

Depuis 1977, l'environnement politique dans lequel évolue la Direction des Routes et de la Circulation Routière a subi de profondes mutations qui ont influé sur le comportement de l'utilisateur de la route, le rendant de plus en plus exigeant ne tolérant pas le moindre défaut dans le réseau mis à sa disposition, réclamant une qualité de plus en plus soignée dans des délais de plus en plus courts.

Depuis 1973, date de sa création la Direction des Routes et de la Circulation Routière n'a pas un seul instant faibli dans sa mobilisation non pas pour répondre aux besoins de l'utilisateur, mais pour les déceler et les satisfaire avant qu'ils les expriment. certes, ils ne l'ont pas été en totalité, car l'Etat ne peut et ne doit affecter une grande partie de ces ressources budgétaires pour la satisfaction d'un secteur d'activité au détriment des autres.