

SCHEMA D'ARMATURE ROUTIERE DES PROVINCES SAHARIENNES

T. CHBICHEB

On se propose dans ce qui suit de donner un aperçu sur l'élaboration du schéma d'armature routière des provinces sahariennes (1).

On notera que l'accent sera davantage porté sur la démarche méthodologique mise en œuvre que sur les résultats obtenus.

(1) Il s'agit d'une synthèse sommaire des études réalisées pour la Direction des Routes et de la Circulation Routière. La zone est constituée des provinces suivantes : Tantan, Guelmim, Layoune, Samara, Boujdour et Dakhla.

I/ METHODOLOGIE D'ANALYSE

A/ Position du problème

L'approche classique du problème de développement et de structuration de réseau routiers se base sur une analyse des trafics ou des flux de marchandises des zones considérées modulées par des options en matière d'aménagement du territoire. Le faible niveau de développement de l'activité économique de la zone considérée excepté pour certains pôles localisés ne permet pas de rendre cette démarche opérationnelle.

Ainsi, les échanges et donc les trafics routiers sont-ils faibles et ne peuvent à eux seuls permettre une structuration du réseau routier ; aussi convient-il d'adopter une démarche en terme de pôles socio-économiques.

B/ Démarche adoptée

1) Généralités sur la démarche adoptée :

La démarche adoptée s'articule autour de la notion de pôles socio-économiques : on désignera par ce terme tout rassemblement de population ayant une activité économique notable ou siège d'une fonction socio-administrative (chef lieu de cercle etc ...).

Le réseau routier devra s'attacher à desservir l'ensemble des pôles ainsi définis et ce, à différents horizons et suivant leur importance.

Une première remarque s'impose à ce niveau : Le réseau routier actuel assure déjà la liaison entre les principaux pôles et constitue un premier maillage routier.

Il conviendra donc de compléter éventuellement ce maillage entre pôles principaux et de déterminer des sous maillages pour des pôles de moindre importance.

A ce niveau, il apparaît clairement que la dimension économique ne devra pas être la seule pour définir le schéma d'armature.

Dans ce qui suit est précisé au vu des éléments ci-dessus, la démarche par pôle.

2) Méthodologie de structuration du schéma d'armature

a) Paramètres pris en compte :

La structuration du schéma d'armature est faite autour de la notion de pôles complétée par les éléments suivants :

*** Fonctions de la route**

Six fonctions de la route seront prises en compte à savoir :

Fonction économique

La route permet dans ce cas l'écoulement d'un trafic relativement important ; aucune route future n'assume cette fonction dans notre cas, (hors tourisme, voir plus loin) les routes relevant de cette fonction ayant déjà été réalisées.

Fonction internationale

La route assure la liaison avec des pays limitrophes ou constitue une partie d'un axe international.

Fonction stratégique

La route constitue un maillon entrant dans la sécurité de la région.

Fonction touristique

La route dans ce cas permet la desserte d'une zone présentant un caractère touristique reconnu de par son site naturel : cette fonction peut être interprétée comme un cas particulier de la fonction économique.

Fonction socio-administrative :

La route dessert une zone disposant d'infrastructures socio-administratives ; chef lieu de cercle ou de commune.

Complément de maillage

La fonction de complément de maillage consiste à assurer une cohérence et une plus grande fonctionnalité au maillage défini à l'aide des cinq fonctions précédentes.

** Notion de variantes :*

Les différents éléments ci-dessus permettent d'établir un maillage à différents horizons, ce maillage étant constitué de couloirs entre pôles : la notion de variante permet de préciser ou moduler ce maillage en terme de :

Variante spatiale

On pourra, dans certains cas, distinguer à l'intérieur d'un même couloir différents sous-couloirs suivant que les pôles sont reliés directement ou indirectement (dans ce cas un sous-pôle intermédiaire s'interpose entre les deux pôles).

Variante de niveau de service

Pour un même axe il pourra être envisagé soit un aménagement du type piste, soit une chaussée revêtue.

Remarque :

La zone étudiée est encore mal connue sur le plan de ses richesses économiques (mines...) ou touristiques ; aussi il est possible que certaines antennes desservant des pôles économiques ou touristiques non encore connus ne puissent actuellement être prises en compte.

II- PROPOSITIONS DE SCHEMAS

L'analyse du réseau actuel et de ses potentialités de développement fait apparaître 2 types d'axes importants ; ces axes sont à vocation essentiellement internationale ; il s'agit :

- de la liaison avec l'Algérie
- de la liaison avec la Mauritanie (par l'intérieur l'axe côtier étant achevé).

Dans chaque cas plusieurs solutions sont possibles, chacune d'entre elles constituant le noyau de base d'un schéma d'armature possible.

A- Construction de scénarios de schéma d'armature

Les scénarios de schéma d'armature sont construits autour d'axes internationaux structurants que viennent compléter les réseaux touristiques provinciaux et stratégiques.

Deux scénarios sont possibles : l'un, utilise au maximum le réseau routier existant dans la détermination des axes internationaux ; il correspond à une hypothèse budgétaire moyenne. L'autre, suppose un développement important du réseau routier relatif aux axes internationaux ; il correspond à une hypothèse budgétaire forte.

Conclusion

La démarche adoptée a permis de dégager une structuration du réseau routier futur des provinces sahariennes. Elle présente une flexibilité suivant les disponibilités budgétaire.

IMPRESSION
Editions Maghrébines