

REBORNAGE DU RESEAU ROUTIER

**A. IMZIL
A. BELLAHSEN
CNER**

L'importance prise par les réseaux d'intérêt national; régional et local et les modifications entreprises sur ces réseaux (nouveaux tracés, abondons de certains voies qui ont perdu leur intérêt, création de nouvelles communications économiquement justifiées) ont changé sa physionomie, par conséquent la classification des routes en routes principales, secondaires et chemins tertiaires n'était plus en rapport avec le réseau réel.

La nouvelle classification du réseau routier comprend :

- Routes Nationales (RN) : assurant la liaison entre pôles primaires et les liaisons internationales.
- Routes Régionales (RR) : d'intérêt régional assurant la liaison entre pôles primaires et secondaires ou un pôle secondaire et un chef de lieu de province.
- Routes Provinciales (RP) : complètent le maillage des deux réseaux précédents et constituent avec eux le réseau à la charge de l'état.
- Routes communales (RC) : à la charge des communes.

Le passage de l'ancien système de classification au nouveau nécessite l'établissement d'une correspondance fiable entre les deux classifications qui permet de disposer et d'exploiter l'historique des chaussées dans la nouvelle classification.

Le CNER a procédé en 1991 au rebornage du réseau national et régional et à la mise en place d'un système de correspondance dans les deux sens de classification, ainsi que l'élaboration des graphiques itinéraires qui localisent dans le nouveau système les événements de la route et son environnement.

I/ INTRODUCTION :

Avant le reclassement du réseau routier national, ce dernier comportait trois (3) catégories de routes :

- Routes Principales (RP)
- Routes Secondaires (RS)
- Chemins Tertiaires (CT).

La répartition du réseau routier par catégorie de routes était comme représentée dans le tableau ci-dessous :

Catégorie	RP	RS	CT	Total
Revêtue	9584	6579	13463	29626
Piste	1329	2854	25715	29898
Ensemble	10913	9433	39178	59524

Le réseau dans sa contexture et dans son découpage résultait de la période du protectorat et était entièrement à la charge de l'état. Son état physique avait été amélioré depuis l'indépendance : nouveaux tracés, abondons de certaines voies qui ont perdu leur intérêt, création de nouvelles communications économiquement justifiées.... Une première motivation de la réforme était donc constituée par ce besoin de remise en ordre d'une situation ancienne.

Mais la motivation principale qui avait incitée au reclassement était surtout la politique générale de décentralisation concrétisée par le transfert de nouvelles responsabilités aux collectivités locales, la mise en valeur du patrimoine communal. En effet cette volonté de décentralisation s'était déjà manifestée par des faits (transfert aux communes de responsabilités en matière d'école et agricoles); elle correspondait aussi aux vues de la Banque Mondiale qui dans un texte déclarait "dans un pays de la taille et de la population du Maroc, la décentralisation constitue un facteur essentiel d'amélioration de la gestion du secteur routier.

Tels étaient les motifs et objectifs généraux qui avaient conduit à la promulgation du Dahir du 1^{er} février 1990 relatif aux voies de communications. Il prévoit le partage de l'ensemble du réseau routier marocain en quatre catégories :

- Les Routes Nationales et autoroutes (RN) : assurant la liaison entre pôles primaires et les liaisons internationales.

- Les Routes Régionales (RR) : d'intérêt régional assurant la liaison entre pôles primaires et secondaires ou un pôle secondaire et un chef de lieu de province.

- Les Routes Provinciales (RP) : complètent le maillage des deux réseaux précédents et constituent avec eux le réseau à la charge de l'état.

- Les Routes Communales (RC).

La composition du réseau national et régional a été définie et a fait l'objet de Décret n° 2.83.620 du 01/02/1990.

La composition du réseau provincial devait être arrêtée par un arrêté ministériel. Le réseau communal sera constitué de voies de communication non comprises dans les réseaux précédents.

La mise en place de la nouvelle classification du réseau routier repose sur le bornage et le repérage du dit réseau. Cette opération qui consiste d'une part à localiser les bornes kilométriques qui seront mises en place et d'autre part sur le repérage d'un certain nombre d'informations et d'événements importants (anciennes bornes, intersection, Ouvrages d'art...) sur le réseau à border permettant ainsi le passage de l'ancienne classification à la nouvelle et vis versa.

La Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR) a confié l'opération du bornage et repérage du réseau national et régional au Centre National d'Etudes et de recherches Routières (CNER). Cette opération a été étalée sur deux phases, la première relative aux routes nationales, la seconde relative aux routes régionales, toutes les deux ont été réalisées entre 1991 et

1992. Le présent article donne une synthèse de statistiques décrivant le réseau national et régional.

II/ REBORNAGE DU RESEAU ROUTIER

Compte tenu de la longueur importante du réseau national et régional, l'action du rebornage doit se faire avec des appareils à grand rendement assurant fiabilité et précision et permettant de réaliser le travail dans des délais raisonnables. Ainsi cette opération a été effectuée moyennant un bornographe monté sur l'APL qui a permis de matérialiser l'emplacement des nouvelles bornes par des jets de peinture matérialisés sur les chaussées à des pas constants de 1000 m.

III/ CARACTERISTIQUES DES ROUTES NATIONALES ET REGIONALES

III-1) Résultats du rebornage du réseau routier

		LONGUEUR EN (kms)		
Catégorie route	Nb	Revêtues	Piste	Total
Routes Nationales	17	8849,9	1519,7	10369,6
Routes Régionales	97	8086,0	2363,5	10549,6
T O T A L	114	17035,9	3883,2	20919,2

II-2) UTILISATION DU RESEAU ROUTIER DE L'ANCIEN CLASSEMENT DANS LE RESEAU NOUVELLEMENT CLASSE

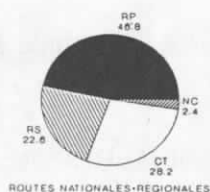
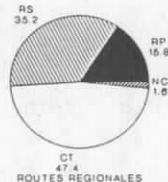
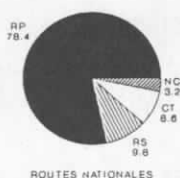
Le tableau ci-dessous récapitule les longueurs en kilomètres des routes de l'ancien classement utilisées dans les réseaux national et régional :

	ROUTES PRINCIPALES		ROUTES SECONDAIRES		CHEMINS TERTIAIRES		TRONCONS NON CLASSES		T O T A L	
	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU
ROUTES NATIONALES	7547,92	577,40	826,51	195,15	463,55	427,12	11,95	320	8849,93	1519,67
T O T A L	8125,32		1021,66		890,67		331,95		10369,6	

	ROUTES PRINCIPALES		ROUTES SECONDAIRES		CHEMINS TERTIAIRES		TRONCONS NON CLASSES		T O T A L	
	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU
ROUTES REGIONALES	1551,55	114,49	3476,18	238,52	3034,88	1965,78	123,40	44,75	8186,01	2363,54
T O T A L	1666,04		3714,7		5000,66		168,15		10549,55	

	ROUTES PRINCIPALES		ROUTES SECONDAIRES		CHEMINS TERTIAIRES		TRONCONS NON CLASSES		T O T A L	
	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU	REVETU	NON REVETU
NATIONALES+REGIONALES	9099,47	691,89	4302,69	433,67	3498,43	2392,9	135,35	364,75	17035,94	3913,21
T O T A L	9791,36		4736,36		5891,33		500,1		20919,15	

UTILISATION DU RESEAU ROUTIER DE L'ANCIEN
DANS LE RESEAU NOUVELLEMENT CLASSE



Le tableau ci-dessous donne les taux d'utilisation du réseau routier revêtu (ancien classement) dans la nouvelle classification routière :

ANCIEN CLASSEMENT	RP	RS	CT	ENSEMBLE RP+RS+CT
NOUVEAU CLASSEMENT				
ROUTES NATIONALES	78.8 %	12.6 %	3.4 %	29.8 %
ROUTES REGIONALES	16.2 %	52.8 %	22.5 %	27.2 %
NATIONALES+REGIONALES	95.0 %	65.4 %	26.0 %	57.0 %

IV/ RELEVÉ VISUEL DES ROUTES NATIONALES ET REGIONALES

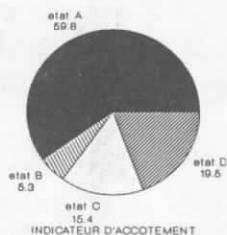
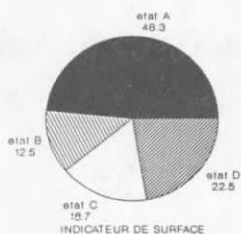
L'exploitation du relevé visuel effectué par les Directions Provinciales des Travaux Publics en 1992 a été faite sur un échantillon de 15086 kms, cet échantillon se répartie comme suit :

- * 7913 kms (89.4%) de l'ensemble des routes nationales revêtues
- * 7173 kms (87.6%) de l'ensemble des routes régionales revêtues
- * 15086 kms (88.6%) de l'ensemble des routes nationales et régionales revêtues

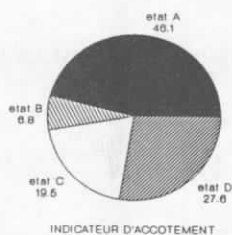
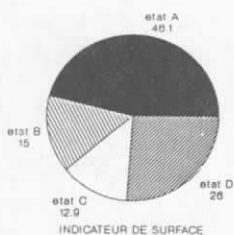
Les indicateurs de surfaces et d'accotements de l'échantillon analysé sont donnés dans le tableau suivant :

R O U T E S	LONGUEUR DE L'ECHANTIL. (kms)	INDICATEUR DE SURFACE				INDICATEUR D'ACCOTEMENT			
		A %	B %	C %	D %	A %	B %	C %	D %
ROUTES NATIONALES	7913	48.30	12.5	16.7	22.5	59.8	5.3	15.4	19.5
ROUTES REGIONALES	7173	46.1	15.0	12.9	26.0	46.1	6.8	19.5	27.6
NATIONALES+REGIONALES	15086	47.3	13.6	14.9	24.2	53.3	6.0	17.3	23.4

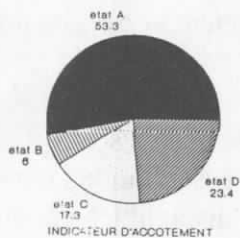
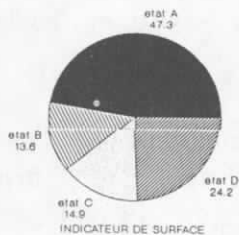
ROUTES NATIONALES



ROUTES REGIONALES



NATIONALES + REGIONALES



INDICATEUR DE SURFACE

- 61 % de l'ensemble de l'échantillon analyse se trouve dans un état Bon (A) à Acceptable (B)
- 60 % du réseau national se trouve dans un état Bon (A) à Acceptable (B)
- 61 % du réseau régional se trouve dans un état Bon (A) à Acceptable (B)

INDICATEUR D'ACCOTEMENT

- 61 % de l'ensemble de l'échantillon analysé se trouve dans un état Bon (A) à Acceptable (B)
- 60 % du réseau national se trouve dans un état Bon (A) à Acceptable (B)
- 61 % du réseau régional se trouve dans un état Bon (A) à Acceptable (B)

V/ CONCLUSION

La Campagne du rebornage du réseau routier national et régional a permis de relever et de caler les événements importants de la route (ouvrages d'art, intersections des routes) avec les anciennes bornes kilométriques. Ces événements ont été utilisés pour l'élaboration de graphiques itinéraires et des tableaux et logiciels de correspondance entre l'ancien système de classement et le nouveau.

Actuellement les efforts sont engagés pour transposer l'ensemble des données des auscultations dans le nouveau repérage, gérer l' historique des informations disponibles et contribuer à l'élaboration des tableaux des routes nationales et régionales et les cartes correspondantes.