

LES ROUTES EXPRESS AU MAROC

A. RAIS (DRCR)
M. QACHAR (DRCR)
M. EL HAMDI (CID)
A. EL OUARD (CID)

I- INTRODUCTION

Contrairement à l'autoroute, le statut « Route Express » n'est pas encore réglementé au Maroc.

Les réalisations existantes sous cette appellation sont généralement des doubléments de routes existantes qui ont été conçues avec l'idée de construire au moindre frais le plus de kilomètres (tous les carrefours sont à niveau, accès des riverains permis, acceptation de toute sorte de véhicule, etc.).

Toutefois, bien que cette conception est attractive sur le plan investissement initial, elle présente des inconvénients sur le plan sécuritaire et niveau de service offert notamment pour le trafic moyenne et long distance. Donc, cela ne fait que repousser le problème dont la réparation nécessiterait des investissements plus lourds.

Aussi, est-il temps de se pencher sur les réalisations actuels et le vrai statut que devrait avoir une « route express » au Maroc.

II- DEFINITIONS

D'après les recherches effectuées aucune route express, proprement dite, n'a été réalisée dans notre pays et seule une étude récente de la DRCR « étude d'élaboration d'une méthodologie pour l'aménagement des itinéraires routiers » évoque ce type d'aménagement et définit la route express comme suit :

- Domaine d'emploi : Trafic à courte ou moyenne distance ;
- Géométrie : 1^{ère} catégorie au sens de l'ICGRRC et un profil en travers en 2 x 2 avec TPC et 2 accotements de 2,5 m chacun ;
- Vitesse de référence : 100 km / h ;
- Echanges et accès : carrefours à niveau, rarement dénivelés (fréquence

supérieure à 10 km) et les accès sont limités ;

- Traversée d'agglomération : les agglomérations sont systématiquement déviées.

Cette définition du fait qu'elle autorise les intersections à niveau, les voies d'accès des riverains et les constructions en ruban, l'admission des usagers vulnérables (piétons, cyclistes...) et les véhicules lents (tracteurs, charrettes...) ne peut pas prétendre au statut de route « express » qui sous entend des routes rapides où la vitesse pratiquée reste élevée dans de bonnes conditions de sécurité.

A noter que la question devient plus problématique lorsque le domaine d'emploi est élargi à des liaisons de longue distance et surtout dans un environnement présentant une grande activité (accès nombreux, habitat proche, engins agricole, piétons, animaux ...).

Pour bien cerner ce statut de route express, on se rabat sur la réglementation française à ce sujet et le type route express est défini, d'une façon résumée, comme suit :

Les routes express sont des routes ou des sections de routes appartenant au domaine public de l'état, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

Le schéma suivant illustre ces principes généraux.



L'accès à la route express est interdit en permanence aux :

- piétons, cavaliers, animaux, cycle, cyclomoteurs, véhicule à traction non mécanique et aux véhicules non soumis à l'immatriculation ;
- tracteurs agricoles et véhicules des travaux publics ;
- véhicules non capables d'atteindre en palier une vitesse minimale de 40 km/h ;
- tricycle et quadricycle à moteur.

Les propriétés riveraines non pas le droit d'accès direct, les constructions en dehors des surfaces urbanisées sont interdites sur une bande de 100 m de part et d'autres, le stationnement est interdit et la publicité est réglementée.

Des itinéraires de substitution, permettant aux usagers non autorisés, sont conservés ou rétablis et leur jalonnement assuré.

Ce statut est généralement attribué pour les itinéraires structurants (grandes liaisons d'aménagement du territoire notamment) avec une chaussée à 7 m, ayant vocation à recevoir un trafic à moyenne ou longue distance dans une proportion notable mais insuffisante pour justifier la construction d'une autoroute.

D'après cette description, on s'aperçoit que le statut « express » et celui « autoroutier » sont à quelques nuances près identiques. D'un autre côté, un rapport du SETRA publié en 2001 a mis en évidence l'insécurité excessive des routes express bidirectionnelles (cas d'une réalisation par phasage transversale) ce qui a amené à remettre en cause ce type de route en milieu interurbain et à réaménager les routes express existantes de ce type (réalisation de route à chaussée divisée (RCD) et d'une bande médiane équipée (BME)).

Partant de ces constatations la route express reste une autoroute sans péage et sa description technique est similaire à celle de l'autoroute sauf qu'elle ne comporte pas les installations de péage.

Enfin, il est à signaler aussi la définition d'un type de route multifonctionnelles (définie par l'instruction des routes française l'ARP) que sont les « artères interurbains », qui ressemblent en général au doublement de routes réalisé au Maroc, qui sont aménagés en 2x2 voies avec des accès assurés par des carrefours à niveau du type giratoire et plan élaboré (pas de percée dans le TPC) et des traversées d'agglomération.

II- PRATIQUES ACTUELS

Au Maroc, plusieurs routes ont été réalisées ou le sont avec la connotation de « route express » (sans tenir compte des courtes sections en périphéries des grandes villes ou dans des zones urbaines) entre autre :

1. Agadir - Taroudant sur 65 Km ;
2. Tanger – Tétouan sur 52 Km (en cours) ;
3. Oujda – Ahfir sur 41,5 Km ;
4. Tétouan – Fnideq sur 37 km ;
5. Laayoune – Laayoune El Merssa sur 24 Km (en cours) ;
6. Rabat – Sidi Allal Al Bahraoui sur 14 km ;

Afin de présenter un aperçu sur les caractéristiques techniques générales de ce type de route, le tableau suivant résumant celles de deux liaisons déjà mises en service à savoir Agadir – Taroudant et Oujda – Ahfir.

Tableau des Caractéristiques Techniques

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES	AGADIR – TAROUDANT (RP1714)	OUJDA – AHFIR (RN2)
Catégorie d’usagers et de véhicules	Il n’y a pas de restriction	Il n’y a pas de restriction
Accès direct des riverains, urbanisation, stationnement	Tout est permis sans aucun rétablissement	Tout est permis sans aucun rétablissement Glissière de sécurité sur TPC pose des problèmes pour les riverains
Normes géométriques	1 ^{ème} catégorie de l’ICGRRC	1 ^{ème} catégorie de l’ICGRRC à l’exception de la traversée d’El Guerbouz
Profil en travers type	Plusieurs types de 2x2 voies (voir synoptique en annexe) avec 7m pour la traversée de Kfifate	Plusieurs types (voir synoptique en annexe)
Limitation de vitesse de référence	V max. 100 km/h avec limitation à 80 et 60 km/h	V max. 100 km/h avec limitation à 80, 60 et 40 km/h
Echanges	Carrefours à niveau (tout type : plan, giratoire, divers) à toutes les intersections Aménagement de tourne à gauche sur la moitié de l’itinéraire	Carrefours à niveau (tout type : plan, giratoire, percés, divers) à toutes les intersections
Traversée d’agglomération	Les agglomérations sont systématiquement traversées avec adaptation du profil en travers à 7 m par endroit	Les agglomérations sont systématiquement traversées avec adaptation du profil en travers
Date de mise en service / coût kilométrique	De 2001 à 2004 (par tronçon) / 200 MDH ; soit 3.5 MDH / Km	2005 (dernier tronçon) / 63.6 MDH
Trafic 2004	Pas de statistique : estimé à 3000 v/j (RN 10 : A M-OT : 12 454 v/j ; OT-T: 4 480v/j)	13 342 v / j
Accidents (2003)	Pas de statistique 5	Nb.A : 80 (17.5% mortels) ;T : 18 ;B.g : 50 ;B.l : 103

Les constatations suivantes restent les points marquants :

1. Il semble que les aménagements ont été faits par tronçons sans typologie propre avec des solutions dictées plutôt par les contraintes des sites traversées, dans le but de doublement de routes existantes pour l'obtention des 2 x 2 voies, sans tenir compte de leur fonctionnement (appréhension des usagers, accès, demi-tour, traversée des piétons et des animaux, rétablissement des communications ...) ;
2. Les 2 x 2 voies aménagées gardent le statut de routes ce qui posent de gros problème de lisibilité et de sécurité ;
3. L'absence d'homogénéité d'aménagement en terme de profils en travers, de vitesse autorisée et aménagement de carrefour ;
4. Les agglomérations sont systématiquement traversées ce qui diminue le niveau de service ;
5. Les voies traversent des zones agricoles à forte occupation des sols (beaucoup de traversée d'engins, animaux et piétons) ;
6. La mise en place des glissières sur le TPC (Oujda – Ahfir), pour des raisons de sécurité, pose des problèmes pour les traversées des riverains (engins, animaux et piétons) en l'absence de rétablissement des pistes ;
7. Les aménagements attirent les gens à s'installer sur les bords des voies ;
8. L'installation frauduleuse des traversées et tourne à gauche par les riverains ;

A la lumière de ces constatations, la vision avec laquelle ont été entrepris les aménagements des routes express mérite d'être revue car les problèmes de sécurité et niveau de service existent et ne peuvent qu'empirer avec l'augmentation des trafics et l'évolution de l'environnement de la route.

III- RECOMMANDATIONS

Construire une route en 2 x 2 voies n'implique pas forcément la construction d'une voie express. La voie express comme son nom l'indique est une voie rapide.

Certes une 2 x 2 voies incite à la vitesse mais si elle est ouverte à tout les modes de transport (piétons, deux-roues, voitures, camions, tracteurs...), à accès libre et parsemée croisements à niveau, elle trompe les usagers et devient au fil du temps source d'innombrables accidents et décès.

Pour diminuer l'insécurité sur ce type d'aménagement, soit qu'on se dirige vers une limitation sérieuse de la vitesse et dans ce cas la voie ne peut pas être une voie rapide, soit qu'on agit sur l'infrastructure elle-même (suppression des croisements à niveaux, fermetures de nombreux accès ...) et le gain en terme de coût escompté initialement est remis en cause.

Ceci à amener de nombreux pays à se pencher sur la question et à réglementer la voie rapide ou express.

En France, la « voie express » est dotée d'un statut propre, proche de celui de l'autoroute (chaussées séparées, sans intersection, réservées aux véhicules à moteur suffisamment rapides), sans toutefois respecter toutes les normes autoroutières. Bien que la voie express soit interdite à certains usagers (piétons, vélos, tracteurs ...), aucune voie alternative n'est en général prévue et son utilisation est gratuite. La « voie express » se distingue par une signalisation spécifique et une vitesse limitée à 110 Km/h (90 Km/h sur route et 130 Km/h sur autoroute).

En Espagne, L'appellation type de la voie rapide est « autovia » différente de l'autoroute « autopista » et à usage gratuit. La vitesse y limitée à 100 Km/h (90 Km/h sur route et 120 Km/h sur autoroute).

Comme le montre ces deux exemples, La voie express est un type de route qui diffère de celui la route et de l'autoroute et il est régi par son propre statut.

La réglementation nationale ne prévoit pour le moment que le statut de la route et de l'autoroute. Elle peut très bien être enrichie par celui de la voie rapide à l'instar de ce qui existe dans d'autres pays.

Une voie rapide bien réfléchi et réglementée ne peut qu'enrichir le réseau routier marocain et contribuer à le rendre plus sûr.