



La rocade méditerranéenne, projet phare du ministère



Introduction

« Tant que nous n'avons pas construit de nombreuses routes dans le Rif, il ne s'épanouira pas car les routes sont comme les veines et les artères. Partout où elle existe, la route donne lieu à une activité intense et bénéfique ».

C'est en 1993 que Feu Sa Majesté le Roi Hassan II s'exprime en ces termes lors d'une conférence portant sur le développement économique du Nord du Maroc.

La vision même d'une rocade méditerranéenne était lancée : moins de 20 ans plus tard, SM le Roi Mohamed VI concrétise la pérennité de cette vision en continuant de relier les différentes villes du Nord du Maroc.

I- Présentation générale de la rocade méditerranéenne

Le réseau routier de la région Nord du Maroc a besoin d'une amélioration pour accompagner et développer le système de transport dans toutes les zones d'influence, en particulier la route reliant les villes peuplées principales situant sur l'axe routier: Tanger - Saïdia.

L'intérêt de la rocade méditerranéenne était plus qu'évident, en plus de son intégration dans un plan d'aménagement du territoire, elle contribue aux développements socio-économique et touristique tout en préservant l'environnement.



Sections	Longueur (Km)	Bailleur de fond	Montants (Mdh)	Situation actuelle
Tanger - Ksar Sghir	30	METL	100	Mise en service en Mars 2002
Ksar Sghir - Fnideq	30	ADN	120	Mise en service en Août 2002
Autoroute Fnideq - Tetouan	28	ADM	1 350	Mise en service en 2008
Tétouan - Jebha	120	JICA	1 929	Mise en service en Juin 2012
Jebha - Ajdir	103	UE et METL	1 657	Mise en service en Juillet 2009
Ajdir – Ras Afrou	84	Gouvernement Italien	832	Mise en service en Septembre 2006
Ras Afrou - Ras Kebdana	92	Fonds Abu Dhabi	600	Mise en service en Juin 2005
Ras Kebdana - Saidia	20	METL et ADN	60	Mise en service en Juin 2000

Soit un coût global de **6 648 Mdh** pour un linéaire de **507Km**

II- Présentation de la section Tétouan-Jebha

La section de la rocade méditerranéenne Tétouan-Jebha longeant la côte, s'inscrit dans un relief difficile faisant du chantier un des plus complexes de l'histoire des routes du Maroc. Elle permet de gagner environ 3 heures en assurant sécurité, confort de conduite aux usagers et fiabilité du temps de parcours.

II-1 Effets territoriaux:

La rocade méditerranéenne atténue les déséquilibres territoriaux régionaux, et induit un déplacement progressif des populations vers la côte méditerranéenne, et permettre la concentration de la population dans les petits noyaux urbains sur le bord de la route.

II-2 Effets économiques:

La rocade méditerranéenne aide la réactivation économique du littoral et à la création d'emploi grâce au développement d'industries locales.

II-3 Effets sociaux:

L'amélioration de l'accessibilité d'une zone marginale telle que le littoral méditerranéen facilite l'accès de la population et améliorera les conditions de vie de l'ensemble des habitants de la région.

II-4 Intérêt spécifique du projet:

Le projet de la rocade méditerranéenne section Tétouan-Jebha facilite également:

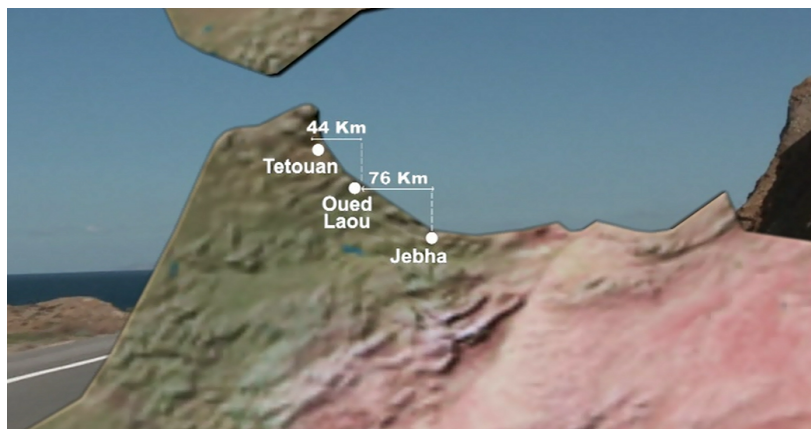
- La réduction substantielle du temps de déplacement entre Tétouan et Jebha et assure aux usagers des conditions plus confortables et plus sécuritaires,
- Relier la province de Tétouan à la province de Chefchaouen (Jebha) et plus de dix huit communes ; et faciliter l'accès de la population aux équipements sociaux, aux services et aux marchandises,
- Améliorer l'accès des populations du Tétouan à Jebha aux infrastructures de base, aux équipements sanitaires et éducatifs.
- Impulser la création de nouveaux centres urbains et de sites touristiques sur la côte.

III Données sur le projet

Le projet concerne les travaux de construction du tronçon Tétouan – Jebha de 120 Km, cette route emprunte un terrain plat au départ de Tétouan pour aborder très rapidement les reliefs montagneux.

Les travaux consisteront en l'amélioration des caractéristiques géométriques de la route existante en adoptant un nouveau tracé pour certains tronçons tout en renforçant et en élargissant la chaussée.

Le projet est scindé en deux lots, Lot-1 et Lot-2



LE TRONCON TETOUAN-JEBHA

III-1 Lot n°1: Section Oued Laou – Tétouan

La longueur du présent lot est de 46Km, dont 21,5Km ayant les caractéristiques de la 2ème catégorie (du PK0 au PK13 et du PK37 au PK46) et 24,5Km ayant les caractéristiques de la 3ème catégorie (du PK13 au PK37).

III2 Lot n°2: Section Tétouan-Jebha

La longueur du présent lot est de 74Km, ayant les caractéristiques de la 3ème catégorie.

III3 Agglomérations traversées:

Pour le lot n°1, les agglomérations traversées sont :

Centre	Localisation		Longueur(m)
	PKD	PKF	
Azla	10+500	12+000	2 500
Asma	16+500	18+000	1 500
Tamrabet	21+500	22+500	1 000
Tamernout	25+500	27+000	1 500
Aouchtame	29+000	30+500	1 500
Oued Laou	42+300	43+500	1 200
Total			9 200

Pour le lot n°2, les agglomérations traversées sont :

Centre	Localisation		Longueur(m)
	PKD	PKF	
Kaa Asrass	2+000	4+000	2 000
Targha	9+000	12+000	3 000
Azenti	14+500	16+000	1 500
Stihat	20+500	23+000	2 500
Bouhmed	26+500	28+000	1 500
Chmaala	30+500	31+900	900
Sidi Yahya Arab	40+500	42+500	2 000
Jnane Niche	47+000	48+000	1 000
Argoub	51+000	52+000	1 000
Amter	57+500	58+500	1 000
Taghassa	65+000	66+000	1 000
Jebha	76+500	76+800	300
Total			17 700

IV Etablissement du projet d'exécution

Le marché a été lancé sur la base d'un avant projet, l'entreprise a été chargé d'établir un projet d'exécution en tenant en compte des aspects suivants :

- Instabilités géotechniques
- Centres traversés par le projet
- Réduction de l'importance des ouvrages de confortement et de soutènement (à cause des difficultés trouvées pour l'établissement du l'assise des dits ouvrages et pour éviter des risques de stabilité)
- Optimisation du tracé
- Respect des critères sur les caractéristiques géométriques pour les routes de la 3^{ème} catégorie (vitesse de base 60km/h et rayon de courbure en plan minimal du 75m).

VI-1 Résultats du projet d'exécution

✓ Total des ripages du tracé :

Lot n°1 : Section Tétouan - Oued Laou

o 13 ripages et 3 modifications du tracé.

o Total linéaire : 9 048 m

✓ Total des ripages du tracé :

Lot n°2: Section Oued Laou - Jebha

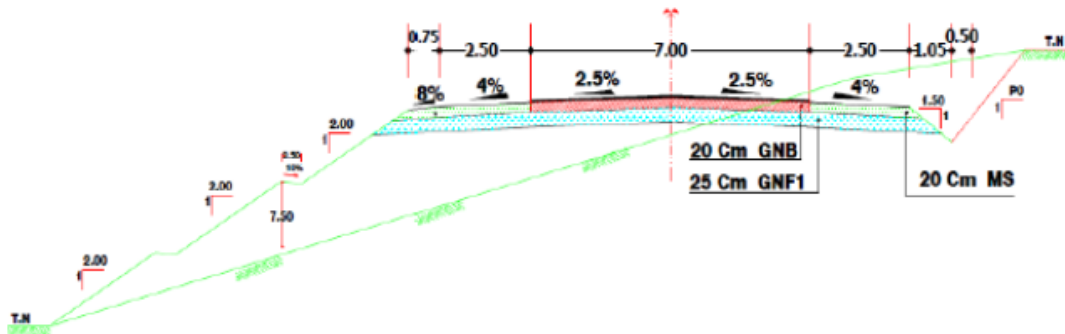
o 24 ripages et 2 modifications du tracé.

o Total linéaire : 41 733 m

V Caractéristiques du projet

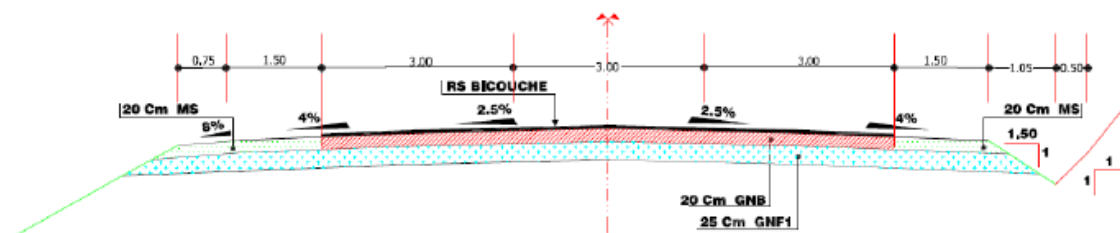
V-1 Profils en travers type

Le profil en travers type des deux lots, est comme suit :



Profil en travers type pour Lot-1 et Lot-2 (Plan de Conception ; cas de 2 voies)

Des voies spécialement réservées aux poids lourds d'une longueur de 6Km pour le lot n°1 est de 10Km pour le lot n°2 ont été aménagées dans des zones délicates caractérisées par des pentes aigues. Le profil en travers type des deux lots, pour les 3 voies est comme suit :



Profil en travers type pour Lot-1 et Lot-2 (Plan de Conception ; cas de 3 voies)

V-2 Ouvrages Hydrauliques:

Lot n°1

Désignations	Nombres	Linéaire(m)
Dalots	111	2 908
Buses	97	2 085
Total	208	4 993

Lot n°2

Désignations	Nombres	linéaire
Dalots	222	6 411
Buses	137	3 249
Total	359	9 660

V-3 Ouvrages de soutènement:

Lot n°1

Désignations	Nombres	Linéaire(m)
Murs Cantilever	19	1 510
Murs Gabion	17	1 460
Mur Poids	8	476
Remblai Renforce	3	700
Terre Armée	9	1 210
Total	56	5 356

Lot n°2

Désignations	Nombres	Linéaire(m)
Murs Cantilever	32	1 415
Murs Gabion	29	2 771
Mur Poids	3	177
Remblai Renforce	24	2 170
Terre Armée	28	2 688
Total	116	9 221

V-4 Ouvrages d'art:

Lot n°1

Franchissement	PK	Type	Linéaire(m)
Azla	11+732	Poutres en BA	63
Amsa	16+556	Poutres en BA	84
Tamrabet	22+166	Dalle en BA	51
Total			198

Lot n°2

Franchissement	PK	Type	Linéaire(m)
Ahrouss	3+740	Poutres en BA	105
Targha	10+040	Dalle en BA	44
Kanar	26+539	Poutres en BP	236
Bouhya	27+112	Poutres en BP	195
Jnane Niche	47+280	Dalle en BP	83
Kssibate	54+500	Dalle en BP	83
Amter	56+700	Poutres en BP	281
Taghassa	65+464	Dalle en BP	157
Mellah	67+880	Dalle en BP	115
Ouringa	74+127	Dalle en BP	179
Total			1 478

V-5 Terrassements

Pour les remblais de grande hauteur (H>10m):

Lot n°1

- * Nombres de RGH : 18 sections
- * Hauteur Max du RGH : 21,06m

Lot n°2

- * Nombres de RGH : 36 sections
- * Hauteur Max du RGH : 58,80m

La hauteur maximale du déblai est :

Lot n°1

- * PK 36+340 : 73,42m sections

Lot n°2

- * PK 76 Pénétrante Jebha : 126,83m sections

Les dépôts définitifs sont :

Lot n°1

- * Nombres de dépôts : 21
- * Volume de stockage : 2 700 000 m³

Lot n°2

- * Nombres de dépôts : 39
- * Volume de stockage : 11 300 000 m³

V-6 Expropriation

Lot n°1

- * Parcelles touchés : 1 581
- * Foyers touchés : 97 Unités
- * Surface des logements démolis : 9 336 m²
- * Forêts déboisées : 14,21Ha

Lot n°2

- * Parcelles touchés :15
- * Foyers touchés : 131 Unités
- * Surface des logements démolis : 10 756 m²

o Total linéaire : 41 733 m

VI Contraintes

Des contraintes liées aux instabilités géotechniques ont affectés l'exécution de quelques sections ou ouvrages dans les deux lots.

Les travaux suivants n'ont pas été exécutés :

Lot n°1 : Ouvrage d'art d'Oued Laou

La vallée d'Oued Laou est constituée par des sols compressibles sur plusieurs mètres allant jusqu'à 35 m de profondeur. Ces sols sont surmontés par des couches d'alluvions qui peuvent admettre des épaisseurs importantes de 7m, à l'approche de l'oued, et deviennent absentes dès qu'on s'éloigne de l'oued. Ces couches compressibles vont donner lieu à des tassements différés importants dès que l'épaisseur du remblai devienne importante. Sous des hauteurs de remblai de 6m la valeur du tassement est évaluée à 1m qui doit se faire pendant une durée de 20 ans en l'absence de traitement.

Tout ouvrage à réaliser dans la vallée doit être accompagné d'un traitement des sols de la vallée et aucune solution classique (fondations superficielles, profondes) ne peut être suffisante à elle seule.

Lot n°2 : section PK12 au PK14

Il s'agit d'une section où le versant est exposé au sapement de la houle maritime en aval de la route et des instabilités en amont demandant une étude particulière. Pour cette raison, une solution provisoire a été adoptée dans le cadre de la construction de la route.

Un traitement de glissement par curage est aussi nécessaire pour assurer le raccordement de fossé au niveau de ce glissement par ouvrages du drainage transversaux et longitudinal, .cette opération reste très délicate et dangereuse.



VII LE DEVELOPPEMENT SOCIOECONOMIQUE

La beauté de ses paysages, alliant la mer à la montagne offrant un littoral propice à l'activité touristique et balnéaire renforce l'espoir à un développement durable de la région.

Tout le long du tronçon Tétouan-Jebha, la rocade méditerranéenne a atténué les difficultés de voyage aux sites touristiques en les rendant ainsi proches et accessibles.



L'activité commerciale au souk hebdomadaire de Bouhmed est l'exemple même de l'impact économique que peut avoir la rocade sur la région. Pour les usagers de la région, toutes



catégories confondues, l'amélioration de la sécurité sur la route et la réduction du temps de déplacement sont des atouts importants.



Au delà du volet économique, la dimension sociale de la route est considérable. En effet, elle permet un accroissement de la scolarisation des enfants et facilite également l'accès de la population locale aux différents services administratif et hospitalier de la région.

CONCLUSION

Au bout des 120 km, la route prend fin. Une route qui n'aurait pu être réalisée sans les efforts déployés par les différents intervenants et les bailleurs de fonds notamment l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) ; ce qui a permis le raccordement des 7 tronçons au tronçon finale représentant le cœur de la rocade méditerranéenne. Cette dernière joue un rôle de distribution du



développement avec la concours d'autres programmes comme le Programme National des Routes Rurales 2 financé par plusieurs bailleurs de fonds dont l'agence japonaise de Coopération Internationale. Permet d'accroître d'avantage le développement local et régional.

Le rêve devient donc réalité : le Maroc dispose d'une véritable rocade méditerranéenne.

