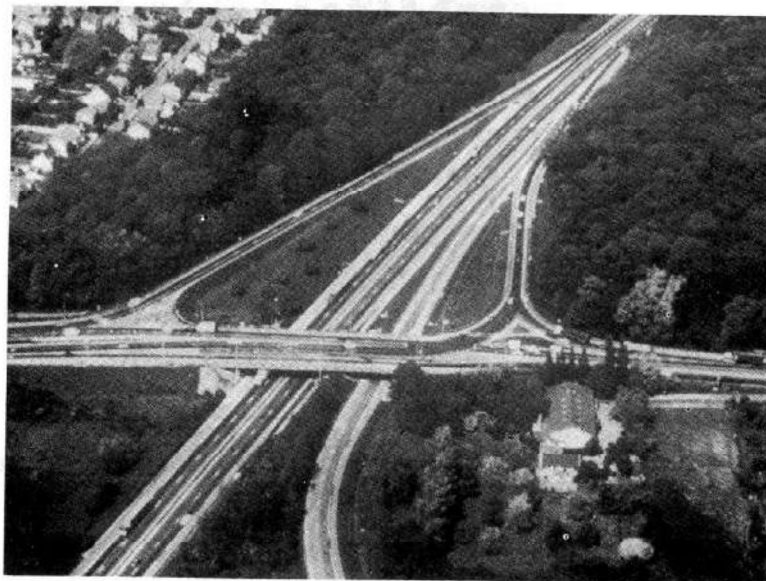


LA ROUTE, FACTEUR DETERMINANT DE DEVELOPPEMENT

Mohamed LERARI

Le Palais des Nations a abrité les 8 et 9 Décembre 1992 le 1er Congrès National de la Route, organisé par l'Association Routière Algérienne (ARAL) (voir encadré 1) avec la collaboration de l'Organisme National de Contrôle Technique des Travaux Publics (CTTP). L'ARAL concrétise ainsi un des buts qu'elle s'est fixés à sa création.

L'organisation de ce congrès avait été arrêtée lors de l'AG ordinaire de l'ARAL du 24 février 1992, tenue en marge du 1er séminaire national sur la qualité des travaux routiers.



Croisement de 2 autoroutes (Photo Setra Doc., revue Equipement et Développement n°47 Sep 91)

La rencontre du Club des Pins, une des plus importantes consacrées à la route, a réuni, deux jours durant, quelques 800 praticiens, gestionnaires et décideurs représentant tous les intervenants dans la construction, la gestion, l'exploitation et la sécurité routières. Près de 80 invités étrangers, dont un grand nombre d'experts, provenant de pays frères et de nations amies ayant une grande expérience en la matière ou d'organismes internationaux spécialisés comme l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR), représentée par son Secrétaire Général, ont pris part aux travaux.

Les thèmes débattus par les congressistes au cours des deux

plénières et dans les six ateliers du congrès étaient très diversifiés et ont touché tous les aspects de la route. Des questions aussi importantes que celles de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier, de la qualité des travaux ou encore de la planification et du financement des travaux ont particulièrement intéressé les participants et donné lieu à des débats passionnants et parfois passionnés. On a relevé également une prise de conscience et une sensibilité accrues chez bon nombre de congressistes face aux problèmes relatifs à l'environnement, ce qui tend à démontrer que les échos de la rencontre internationale sur l'environnement de Rio de Janeiro sont parvenus jusque chez nous.

Le patrimoine routier national

Le réseau routier algérien se caractérise par un maillage satisfaisant, qui irrigue l'ensemble du territoire national. Naturellement, il est plus dense au nord du pays où sont concentrés la population et l'économie. Le réseau algérien, qui compte actuellement un linéaire appréciable de près de 100 000 km, a connu entre 1980 et 1991 une poussée plus que respectable qui a fait pratiquement doubler le linéaire des routes revêtues, qui est passé de 36 500 km en 1980 à 62 450 km en 1991.

Sur les 95 504 km de routes composant le réseau routier au 31 décembre 1991 (voiries urbaines non

comprises), 62 450 km, c'est-à-dire les 2/3 du total, sont comme on l'a dit, revêtus. Les routes non revêtues se rencontrent essentiellement au Sud, où la faiblesse du trafic, quelques véhicules par jour, ne nécessite pas un revêtement. Il reste cependant que l'état des pistes est généralement mauvais du fait de l'absence d'une véritable politique d'entretien.

Le réseau se compose de 26 179 km de Routes Nationales (RN) dont 3 624 km non revêtus, 22 132 km de Chemins de Wilayas (CW) dont 3 286 km non revêtus et de 47 193 km de Chemins Communaux (CC) dont 26 144 km non revêtus. On remarque que les trois types de routes (RN, CW et CC) se partagent presque équitablement les 62 450 km de routes revêtues.

L'état des routes revêtues se présente ainsi : bon état 29 132 km (47%), état moyen 23 990 km (38%) et mauvais état 9 321 km (15%).

Sur les 7 dernières années, il y a eu 1 991 km de nouvelles constructions, soit une moyenne de 273 km par an. Signalons également que jusqu'au début de l'année 1992 notre réseau comprenait près de 300 km d'autoroutes et de voies express.

Parc et trafic automobiles

Selon l'Office National des Statistiques (ONS), le parc automobile algérien est estimé à 1 million 500 mille (1 500 000) véhicules dont plus de 50% de véhicules utilitaires. Toujours d'après l'ONS, le parc était estimé à 1 200 000 véhicules en décembre 1985. Les quelques cent mille (100 000) véhicules neufs mis annuellement en circulation, contribuent modestement au rajeunissement de notre parc qui reste marqué par la vétusté.

Si le trafic moyen sur nos routes nationales est de l'ordre de 3 000 véhicules/jour (v/j), il reste cependant que sur certaines sections du nord de pays ce trafic 15 000 v/j, ce qui justifie la construction d'autoroutes. Les axes principaux affichent une saturation, notamment en ce qui concerne le trafic poids-lourds. Notons enfin que les trafics moyens sur les chemins de wilaya et les chemins communaux sont de l'ordre de 1 200 et 500 v/j, respectivement.

La route, théâtre de drames quotidiens

Les chiffres communiqués par Monsieur D.E. Kartout, Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien Routiers au ministère de l'Équipement, qui s'est basé sur des données de la Gendarmerie Nationale (GN) et de la Direction Générale de la Sécurité Nationale (DGSN), se passent de tout commentaire : 1 000 accidents, 1 000 blessés et 10 morts quotidiennement. Outre le flot de drames sociaux que cela engendre, cette calamité saigne le trésor public puisqu'on estime le coût économique annuel de ces accidents à 10 Milliards de DA dont la plus importante partie en devises (soins, médicaments et véhicules). On a relevé par ailleurs que les nombres de blessés et de morts n'ont pas varié durant la dernière décennie.

Il faut toutefois préciser que l'état de la route n'est directement mis en cause que dans 5 à 10% des cas. L'insuffisance, voire l'absence de la signalisation routière, la vétusté des véhicules mais surtout l'inobservation du code de la route constituent les causes principales des accidents de la route.

A ce propos, beaucoup d'espoirs sont fondés sur le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière (CNPSR) (sous tutelle du ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales) créé en mars 1991. Lors des débats, de nombreux intervenants ont souhaité l'accélération de la mise en œuvre de ce Centre et de suggérer la révision du barème des sanctions afin de dissuader les chauffards invétérés qui hantent nos routes. Il faut rappeler que des pays développés, où l'état des routes est quasi irréprochable et où les véhicules sont

● Association Routière Algérienne

L'Association Routière Algérienne (ARAL) a été créée à la suite de l'assemblée constitutive qui s'est tenue le 10 juin 1990 à Alger et qui a regroupé une vingtaine d'ingénieurs. Elle a obtenu son agrément à la mi-novembre 1990.

La création de cette association, à but non lucratif naturellement, qui se doit par ailleurs d'être indépendante de toute structure politique ou administrative, a été accueillie avec beaucoup de satisfaction par le monde routier algérien. Un monde qui renferme des compétences, nombreuses et avérées, à même de participer significativement à la solution des problèmes, innombrables et souvent complexes, que rencontre ce secteur vital. Ces potentialités avaient besoin d'un cadre adéquat, libérateur des énergies, l'ARAL semble en être un.

L'objectif de l'Association, qui compte quelques mille adhérents individuels et une trentaine d'adhérents collectifs, est de :

- œuvrer au développement de la route,
- contribuer aux actions de prévention routière,
- regrouper les compétences nationales en matière d'activité, de circulation et d'industrie liées à la route,

- collecter, exploiter et diffuser les informations scientifiques, techniques, économiques, juridiques et sociales liées à l'activité de la route,
- participer à l'échelle internationale aux travaux des associations étrangères qui poursuivent le même objectif.

Comme on peut le constater, les buts que s'est assignés l'ARAL, s'ils venaient à se concrétiser, feraient d'elle une véritable *force de proposition*. Au vu des résultats du Congrès qu'elle vient d'organiser, tous les espoirs sont permis. L'action de telles associations, éminemment humanitaire, mérite le soutien et les encouragements de tous.

Comme l'a souligné le Ministre de l'Équipement dans son discours inaugural du Congrès, c'est aussi cela la *solidarité nationale*. Cette solidarité, enfin remise au goût du jour, dont notre pays a plus que jamais besoin.

M. L.

Adresse :

CTTP, Quatre Chemins de
Kouba (Alger)
BP 206 Kouba-Alger
Tél : (02) 58/89/17 à 20
Télex : 62 370
Fax : (02) 58/89/69

moins âgés et mieux contrôlés, n'hésitent pas à prendre des mesures draconiennes pour lutter contre ce fléau. Citons à titre d'exemple l'introduction du permis à points, qui pénalise durement les contrevenants récidivistes, ou encore la limitation de la vitesse par temps de brouillard à 50 km/h sur autoroute.

Les investissements, beaucoup et pas assez

Les investissements consacrés au développement de l'infrastructure routière, qui sont passés de 3,1 Milliards de DA par an (en moyenne) entre 1985 et 1989 à près de 4 Milliards de DA par an ces dernières années, vont connaître au cours du prochain quinquennat (1993/1997) un accroissement de plus de 100 %. En effet, le volume des investissements pour les 5 prochaines années est évalué à 43,5 Milliards de DA, soit une moyenne annuelle de 8,7 Milliards de DA. Il faut toutefois préciser que près du 1/3 du montant (15 Milliards de DA) sera consacré à la réalisation de quelques sections d'un total de 150 km de l'autoroute Est-Ouest. Il reste que 16,5 Milliards de DA, soit 3,3 Milliards de DA par an seront consacrés aux seules opérations de renforcement et de réhabilitation.

Il faut souligner que les dépenses liées à la maintenance des chemins de wilaya et communaux, imputées sur les budgets des Wilayas et des Communes, ainsi que les programmes d'équipement des subdivisions, n'entrent pas dans le cadre de ces investissements.

Du savoir-faire à savoir construire

Si tout le monde de la route, ou presque, se plaît à souligner la maîtrise du savoir-faire routier par nos spécialistes, il reste que sur le terrain l'usager ne constate pas toujours la manifestation de ce know-how. Les exemples de routes neuves qui voient leur beau manteau noir s'effiloche quelques mois après leur livraison à la circulation ou qui donnent à l'automobiliste la désagréable impression d'être sur une mer démontée ne manquent pas. Ceci dit, il serait injuste d'occulter les

belles réalisations conçues et réalisées par des moyens nationaux. Cependant, eu égard aux énormes moyens mis en jeu, chaque échec est ressenti comme un échec de trop.

Nos routes ont généralement une durée de vie trop courte, «de 3 mois à . . . 20 ans(?)» selon Monsieur A. Kalli, PDG du CTPP. On reste assez loin des normes de référence.

La dégradation des nouvelles constructions est évidemment due à la non qualité des travaux dont les causes sont par ailleurs quasiment toutes identifiées, bien cernées. Le vœu de tous est d'enterrer le laxisme du passé, de dépasser le stade du constat et de s'attaquer enfin à la racine du mal afin de juguler cette source de gaspillage. A cet effet, la mise en place d'un Comité National de la Qualité apparaît désormais comme une nécessité incontournable. Ce Comité aura un rôle moteur dans la sensibilisation des différents opérateurs et l'instauration d'un véritable dialogue entre-eux. Il aura aussi à définir et faire connaître les règles de l'art de chaque opération afin que tous les intervenants parlent le même langage.

Toutefois, ceci peut s'avérer insuffisant et inefficace s'il n'est pas complété par un arsenal juridique dissuasif, à même de décourager les partisans du "je m'en foutisme". Est-il besoin de préciser encore qu'il n'est pas tout de se doter de moyens repressifs mais encore faut-il qu'il y ait la volonté politique et/ou administrative de les appliquer.

Routes sahariennes, un capital expérience à valoriser

Dans le domaine particulier de la construction routière en milieu désertique, notre pays possède une expérience aussi riche que variée, qui mériterait d'être capitalisée.

La construction routière saharienne se heurte à des problèmes spécifiques tels que : rareté de l'eau, grands écarts thermiques, rareté des matériaux, matériaux locaux ne répondant pas aux normes de référence traditionnelles, vents de sable polluants, ensablement ou encore les inondations provoquées par des averses rares mais presque toujours très violentes. A toutes ces difficultés, il convient d'ajouter les conditions de

vie difficiles auxquelles est confrontée la main-d'oeuvre. La rudesse des conditions de vie et l'insuffisance de l'intéressement des candidats expliquent en grande partie l'instabilité des cadres et des techniciens, qui quittent le Sud assez rapidement en général, emportant avec eux leur expérience. Cette situation empêche une véritable continuité dans le travail. Pourtant, de nombreuses études, portant notamment sur l'emploi des matériaux locaux et les conditions de leur mise en oeuvre, ont été menées et couronnées de succès. Les échanges d'expériences entre les différents opérateurs exerçant dans cette région du pays restent insignifiants.



Pont poussé (revue Gico Costruzioni)

Une sorte de "coordination nationale", qui aurait à proposer et à avaliser des propositions d'études et d'expériences, à suivre leur exécution et à diffuser leurs résultats s'impose si on veut cesser de perdre du temps et de l'argent. On ne peut pas non plus continuer à faire fi des possibilités qu'offrent nos Universités, Ecoles et autres Instituts qui doivent être associés à certains thèmes de recherche. De même, les étudiants qu'on envoie à l'étranger poursuivre des études de post-graduation devraient partir avec des sujets définis, présentant un intérêt pour le pays.

Il est plus urgent encore d'entamer l'inventaire de toutes les études et expériences réalisées à ce jour. L'organisation d'un séminaire consacré aux routes sahariennes serait un premier pas dans ce sens. Il est navrant de constater que la dernière conférence dédiée à la question remonte à 1964 (Béni-Abbes).

L'entretien, talon d'Achille des routes algériennes

Sil ne fallait citer qu'un point sur lequel la quasi-totalité des professionnels de la route est d'accord, on citerait sans hésiter la *médiocrité* de l'entretien de nos routes. Le réseau routier national a énormément souffert des graves carences relevées dans le domaine de l'entretien. Près du quart du réseau de routes nationales (RN) et de chemins de wilayas (CW) se trouve dans un état de délabrement avancé. Plus alarmante encore est la situation des chemins communaux (CC) qui ne bénéficient pratiquement pas de budget de maintenance (prélevé sur le budget de la commune). Livrées à elles-mêmes (dans le domaine routier s'entend) et face à de multiples préoccupations, les Communes ont carrément abandonné l'entretien des CC et détourné le personnel et les moyens affectés à la maintenance des routes au profit d'autres tâches.

Les budgets alloués à la maintenance des RN et des CW, imputés sur les budgets de l'Etat et de la Wilaya, respectivement, restent bien en-deçà des besoins réels et ce, malgré les efforts indéniables de ces dernières années.

Depuis quelques années, les budgets annuels consacrés à l'entretien des RN et des CW (celui des CC est dérisoire) tournent autour de 600 Millions de DA (par type de route), soit un montant annuel global de 1,2 Milliard de DA, c'est-à-dire moins de 0,3% de la valeur du patrimoine routier estimée à 400 Millions de DA.

La maintenance ne concerne pas uniquement les routes mais les ouvrages d'art également. Oubliés depuis longtemps, une bonne partie des ouvrages d'art a plus besoin d'un confortement que d'un toilettage. Leur entretien nécessite des moyens importants.

Sensibilisés, les pouvoirs publics semblent déterminés à enrayer la gangrène qui ronge le réseau routier national. Une nouvelle organisation de l'entretien, tenant compte des insuffisances de passé, est en train d'être mise en place. Elle définit clairement les attributions de chaque structure qui sont (attributions) par ailleurs mieux adaptées à la réalité du

terrain. Elle prévoit de doter chaque structure des équipements spécifiques dont elle a besoin afin de lui permettre d'assumer pleinement sa mission. D'autre part, la formation continue du personnel d'entretien, déjà initiée, sera étendue et affinée. Par ailleurs, la mise en place dès 1984 d'une Banque de Données Routières (BDR) puis le lancement en 1987 d'un Système de Gestion des Routes (opérations confiées au CTTP), vont permettre un suivi plus rigoureux du réseau national et, partant, une meilleure programmation des opérations d'entretien. Grâce à ces 2 outils, on peut désormais tenir un *carnet de santé* pour chaque route.

Financement, les pouvoirs publics ne suffisent plus

En Algérie, tous les travaux routiers sont financés par des budgets publics et ça le restera pendant longtemps encore. Il faut d'ailleurs préciser que même dans les pays développés la contribution de l'Etat reste prépondérante. Toutefois, ceci n'est pas une raison pour ne point chercher de nouvelles formes de financement, d'autant plus que les besoins futurs nécessitent des investissements de plus en plus importants alors que les disponibilités financières se font rares.

La réflexion sur le sujet a été lancée ces dernières années et les spécialistes rouvrent le débat à chaque rencontre. Ils passent en revue ce qui se fait ailleurs en la matière et débattent de l'opportunité de tel ou tel mode. Des idées sont lancées et font leur chemin.

Pour l'heure, un consensus semble se dégager sur l'idée d'instauration d'un fonds routier qui sera alimenté par certaines taxes, vignettes, ... Deux approches sont discutées : - faire payer tout le monde, - faire payer uniquement les usagers. La seconde formule, outre le fait qu'elle va encore pénaliser les automobilistes déjà mis à contribution par le prix du carburant et des pièces de rechange, est de portée limitée. Si on envisage par exemple une taxe annuelle moyenne de 300 DA par véhicule, la formule dégagerait quelques 450 Millions de DA, soit l'équivalent de 4,5 km d'autoroute. La première approche

peut se justifier par le fait que la route profite en fin de compte à tous. Une solution intermédiaire semble mieux appropriée.

D'autre part, l'unanimité est désormais faite sur la perception de péages sur autoroutes. Néanmoins ce moyen ne pourrait être envisagé que sur des tronçons de 50 km au moins, sans quoi les gênes occasionnées seront trop contraignantes.

Conclusion

L'importance de la route, qui reste le mode de transport le plus économique et le plus utilisé (près de 90% des transports de personnes et de marchandises chez nous), dans le développement est capitale. Il n'y a pas de croissance économique sans croissance des transports et il n'y a pas de croissance des transports sans croissance des infrastructures routières. Le bien-être social se conçoit difficilement sans la route qui constitue un outil déterminant de développement. Il est établi par ailleurs que lorsque la route anticipe sur le développement, elle accélère son avènement. L'insuffisance ou la mauvaise qualité de l'infrastructure routière se répercute sur les coûts de transport et par conséquent sur le développement.

Le Congrès de l'ARAL ne s'est pas contenté de rabâcher quelques vérités connues ou de faire un état des lieux pour établir un simple constat. Il est sorti avec une série de recommandations (voir encadré 2) susceptibles de lever certaines contraintes, de limiter le gâchis et d'améliorer l'efficacité dans le secteur.

Il reste que les solutions avancées ne valent que si elles se concrétisent sur le terrain mais ça, ça n'est plus la mission de l'ARAL mais le rôle des pouvoirs publics. Le ministre de l'Equipement a insisté à l'occasion de ses deux interventions lors du Congrès sur la volonté de l'Etat de redynamiser le secteur. Les récentes mesures prises par le gouvernement, net accroissement des budgets consacrés à l'infrastructure routière, constituent la première manifestation de cette volonté.

M. L.