

Les détails de l'avancement du projet du siècle



Loin des chiffres avancés par le département de Amar Ghoul et ceux des détracteurs du ministre, L'Expression vous invite à découvrir ce mégaprojet, de la frontière marocaine à la frontière tunisienne...

L'autoroute Est-Ouest sera-telle livrée, réellement, dans les délais?

Le taux d'avancement passe-t-il à la vitesse de croisière? Existe-il vraiment une autoroute Est-Ouest depuis le lancement de l'ordre de service, un certain 18 septembre 2006? Ce projet du siècle lancé par l'Algérie suscite autant d'interrogations que de sous-entendus. Loin des chiffres avancés par le département de Amar Ghoul, ministre des Travaux Publics, et loin encore des déclarations des détracteurs du ministre qui estiment que ce projet progresse à pas de tortue, L'Expression vous invite à effectuer ce voyage, par le biais de ses colonnes, de la frontière algéro-marocaine à la frontière algéro-tunisienne. Lot par lot, section par section, chantier par chantier et tronçon par tronçon, les directeurs de lots, les chefs de projet de chaque wilaya traversée par l'autoroute, parlent de l'état d'avancement du projet jusqu'au week-end dernier. Mais, attention! On ne se réfère pas seulement aux données avancées par ces responsables, mais à l'état des dizaines de chantiers visités. On aborde dans ce reportage, tous les problèmes et toutes les contraintes qu'affrontent les entreprises réalisatrices sur le terrain. Pour commencer, il est utile de rappeler que l'autoroute est divisée en trois lots. Il s'agit du lot Ouest, allant de la wilaya de Tlemcen à la wilaya de Chlef. Le lot Centre, de la wilaya de Chlef à la wilaya de Bordj Bou Arréridj. Le dernier lot est celui de l'Est, Bordj Bou Arréridj - El Tarf.

Le lot Ouest traverse six wilayas, (Relizane, Mascara, Mostaganem, Oran (bretelle seulement), Sidi Bel Abbès et Tlemcen), et 43 communes sur un axe principal de 359 km. Dès le début de ce lot, on roule sur un tapis. Les couloirs sont bien tracés avec les différents panneaux de signalisation et de sensibilisation des citoyens à respecter le Code de la route et à préserver l'autoroute propre.

Ça roule sur un tapis vers l'ouest

On a traversé Alger, Blida, Aïn Defla, Chlef et Relizane en deux heures et demie de temps. Le premier lot commence à partir de la wilaya de Relizane. La route traversant cette wilaya est partagée en trois sections: Chlef-daïra de Hemdana sur une distance de 32,476 km, Hemdana-Belhassel (28,10 km) et Belahble-Yellel, la limite de Relizane avec Mascara sur une distance de 27 km. Les travaux dans cette wilaya touchent à leur fin. Les deux premières sections ont été livrées à la circulation, respectivement aux mois de juin et octobre 2009. 19 km ont été livrés dans la dernière section. Il reste huit kilomètres non réceptionnés, même si les travaux sont finis, hormis quelque 200 mètres qui attendent la dernière couche. Les huit kilomètres seront ouverts à la circulation avec la livraison des sections de Mascara, selon

M. Brahim Mohamed, chef de projet de la wilaya de Relizane. En ce qui concerne les ouvrages d'art dans cette wilaya, plus d'une centaine d'unités ont été réalisées. Cela inclut aussi bien les passages supérieurs et inférieurs que les ouvrages hydrauliques. Selon le même responsable, ces ouvrages sont achevés à 100%. Outre l'aspect environnemental qui a été pris en charge, on a constaté que, sur ce même tronçon, des murs antibruit ont été réalisés, sur une distance globale de 4 km, pour assurer moins de bruit à la population habitant les abords de l'autoroute. On quitte Relizane pour les chantiers de Mascara. Cette wilaya est traversée par 78 km d'autoroute, dont trois ont été déjà livrés. Le corps de chaussée est totalement terminé. Il ne reste que quelques travaux de finition qui devraient être achevés dans les prochains jours. D'ailleurs, la route Alger-Oran devait être livrée au mois de janvier dernier. Problème? Oui. Il y en a. L'ouvrage situé dans la localité d'El Ghoumri, dans la wilaya de Mascara, n'est pas achevé à 100%. Ce dernier constitue un point de liaison entre Mascara et la bretelle d'Oran. Autrement dit, Alger-Oran ne peut être emprunté, dans l'immédiat, sans la livraison de cet ouvrage. Les travaux de cet ouvrage ont été attribués, au début, à l'entreprise nationale l'Engoa. Mais vu la lenteur de la cadence des travaux, explique le chef de projet de la wilaya de Mascara, M. Khaled, les responsables de la DPN (direction du programme neuf), ont décidé de retirer le marché à l'Engoa pour l'attribuer à l'entreprise chinoise, Citic. Ce groupement chinois a pris en charge la réalisation de cet ouvrage en août 2009, soit il y a six mois environ. Lundi dernier, l'ouvrage touchait à sa fin. Il ne restait que le dépôt de la «dalle» et le revêtement de la chaussée. Ces travaux de finition qui nécessitent quelques jours traînent depuis presque un mois. Les Chinois «sont en grève», tout en assurant le service minimum. Selon Mazoudj Aïssa, directeur du projet Lot Ouest, les Chinois devaient reprendre le travail mercredi ou jeudi dernier. De ce fait, la livraison totale du tronçon Alger-Oran est conditionnée par la réception de cet ouvrage. En ce qui concerne la bretelle d'Oran sur 24 km, elle est totalement achevée, signalisation comprise. Dans la wilaya de Sidi Bel Abbès, les 72 kilomètres sont goudronnés. Il ne reste plus que la dernière couche. On a constaté dans cette wilaya que les ouvrages d'art ne sont pas totalement achevés. Idem pour la wilaya de Tlemcen. En effet, la dernière couche d'asphalte n'est pas mise sur une distance de 100 kilomètres, au même titre que la signalisation et les glissières en béton.

Les ouvrages d'art sont loin d'être complètement achevés. Selon M. Boumediène, chef de projet de cette wilaya, les 100 km seront réceptionnés, au plus tard, fin mars. Faisant le point sur son lot, Mazoudj Aïssa soutiendra que «les dernières retouches de ce lot seront achevées au plus tard vers la fin du mois de mars prochain». Ce qui laisse entendre que ce lot sera réceptionné dans sa totalité ce premier trimestre de l'année en cours. Les usagers de cette route ne peuvent que se réjouir. Le trajet Alger-Tlemcen, parcouru habituellement en 10 heures de route, se fera en six heures seulement après réception, à la fin du mois de mars. Cela permettra aux usagers de cette route de gagner quatre heures de temps en plus du confort et de la sécurité. A titre illustratif, le parcours Alger-Relizane est réduit à moins de trois heures, alors qu'il nécessitait environs six heures de temps auparavant.

Le Centre avance «durement» mais sûrement

Quittons ce lot, reprenons la route vers le lot Centre, pris en charge par l'ANA (Agence nationale de l'autoroute): les sections de Chlef -Aïn Defla ont été livrées à la circulation depuis plusieurs mois. Vitesse maximum autorisée 120km/h, le tapis dans un très bon état, les automobilistes voyagent en plein confort et sécurité. Contrairement au lot Ouest qui n'a pas

AUTOROUTE EST-OUEST DE LA FRONTIÈRE MAROCAINE À LA FRONTIÈRE TUNISIENNE

Écrit par Tahar FATTANI - KAYENA
Dimanche, 07 Février 2010 00:00

posé trop de problèmes aux entreprises réalisatrices, cependant plusieurs contraintes ont été relevées.

A noter que le lot Centre, 169 km, traverse Chlef, Aïn Defla, Blida, Boumerdès, Bouira et quelques kilomètres dans la wilaya de Bordj Bou Arréridj. La jonction se fera à Blida, exactement, de Birtouta jusqu'à l'échangeur d'El Hamiz menant vers la commune Larbatache, dans la wilaya de Boumerdès.

Le tronçon El Hamiz-Larbatache sur une distance de 15 km, dans la wilaya de Boumerdès, a été livré à la circulation. Parler du lot Centre, c'est évoquer la M3, liant Larbatache à Lakhdaria sur une distance de 27 km., dont 10 km traversent la wilaya de Boumerdès.

Comment construire une autoroute à partir d'un relief montagneux, d'une topographie complexe, des oueds et des zones de glissement de sol? Pour y parvenir, il faut relier les montagnes par des routes. Il faut creuser des tunnels, là où les viaducs ne peuvent pas résoudre le problème. Ce tronçon nécessite la construction de huit grands viaducs dont la longueur atteint les 500 mètres. Il faut creuser deux tunnels, (quatre tubes). Le premier est d'une distance de 1,7 kilomètre tandis que le second s'étale sur 700 mètres. A cela s'ajoutent les passages supérieurs et inférieurs. Les Chinois travaillent jour et nuit. Les travaux avancent à une cadence «appréciable» certes, mais il y a encore du pain sur la planche. Pour les viaducs, le taux d'avancement a atteint les 87%. Les 13% restants nécessitent encore du temps et des efforts supplémentaires. Selon les responsables rencontrés sur place, les viaducs ne seront pas achevés avant la fin du mois d'août prochain. En ce qui concerne les tunnels, le taux d'avancement est comme suit: pour le premier tube du second tunnel sur une distance de 700 mètres, l'état de creusement a atteint les 691 mètres. Il reste, donc, neuf mètres non-creusés. Quant au deuxième tube, il reste 5 mètres à creuser.

A environ quatre kilomètres, on arrive au premier tunnel après avoir traversé les hautes montagnes de Bouzegza. Le taux de creusement du premier tube est de l'ordre de 1300 mètres sur l'ensemble des 1700 mètres. Il en reste, donc, 400 mètres. Pour le tube 2, il reste 350 mètres à creuser. Le creusement se fait aussi bien par des machines ultramodernes que par l'utilisation des explosifs (la dynamite). Dans l'ensemble, le taux d'avancement, entre viaducs, routes et tunnels, est aux alentours de 90%. Les chantiers sont à pied d'oeuvre dans la section M3. Les Chinois utilisent des machines modernes pour achever le projet le plus tôt possible. De grands ateliers, pour la construction et la mise en place des poutres, ont été installés entre les viaducs. Selon les responsables, l'entreprise chinoise emploie des techniques modernes utilisées pour la première fois en Algérie. Cette section du M3, dont les travaux ont débuté vers la fin 2007, constitue le maillon faible du lot Centre. Pour la simple raison que, hormis ces 27 kilomètres, le reste de l'autoroute est livré à la circulation. Après Chlef-Aïn Defla, Blida, Boumerdès, le tronçon Lakhdaria- Bordj Bou Arréridj a été mis en circulation depuis quelque temps.

L'Est ou les travaux d'Hercule

On quitte la complexité topographique de cette région et on reprend la route vers l'est du pays. De Lakhdaria à la limite de Sétif, toute la section est ouverte à la circulation. Il est possible, désormais, de parcourir cet itinéraire en une heure et demie seulement au lieu de quatre heures. A l'est, l'autoroute traverse les wilayas d'El Tarf, Guelma, Annaba, Skikda, Constantine, Mila, Sétif et Bordj Bou Arréridj. Les 399 kilomètres ont été parcourus à travers les montagnes, pistes, oueds, zones inondables, glissements de sol, viaducs, tunnels, ouvrages d'art et

complexité topographique. Contrairement à l'Ouest et au Centre, à l'Est des données et des paramètres différents s'invitent à l'équation. Le langage des chiffres cède la place aux contraintes et difficultés que connaît ce lot. Pour la wilaya de BBA, le problème ne se pose plus. Les 38 kilomètres inscrits ont été livrés. Sur les 75 km parcourant la wilaya de Sétif, 25 km ont été, également, livrés dans la localité d'El Eulma. Les 50 kilomètres restants avancent à une cadence «très appréciable» selon les responsables du lot. Présentement, on s'attelle au corps de chaussée au niveau de quelques tronçons et la dernière couche dans d'autres. Par exemple, entre Sétif et Mila, il reste le corps de chaussée. Dans la wilaya de Mila, 16 kilomètres sont ouverts à la circulation dans la localité de Chelghoum Laïd, sur l'ensemble de 57 km. Les nombreuses difficultés commencent à partir de la wilaya de Constantine. Des travaux gigantesques sont déployés à Djebel El Wahch. Comme son nom l'indique, (la montagne du monstre) les entreprises réalisatrices mènent des travaux d'Hercule. Il s'agit de construire une autoroute à partir des reliefs montagneux très accidentés. Ce qui nécessite la construction d'ouvrages d'art, de viaducs et de tunnels. Pour illustration, ce lot contient 19 viaducs, presque 200 ponts et trois tunnels au niveau d'un relief très accidenté. La tâche du consortium japonais Cojaal est loin d'être facile. Ce n'est pas une simple sinécure. Les Japonais utilisent tout leur savoir-faire pour domestiquer la nature et ses complexités afin de construire une autoroute qui réponde aux normes internationales. Pour traverser cette région, il faut réaliser plusieurs viaducs. Autrement dit, pour espérer faire passer une route à Djbel El Wahch, il faut bien relier les cimes des montagnes par des viaducs dont certains sur une longue distance. Le taux d'avancement des viaducs avoisine les 85%. Mais, la politique des viaducs échoue dans certains reliefs. Dans l'impossibilité de relier les montagnes par des grands ouvrages d'art, la solution est de percer les montagnes. Ce qui a nécessité le creusement de trois tunnels, (six tubes), à ce niveau. Le premier est d'une longueur de 1,9 km, dont 1,3 km ont été creusés dans chaque tube. Le second s'étale sur 300 mètres et est totalement achevé.

Un grand tunnel d'une distance de 2,5 km relie Constantine à Skikda. Le taux d'avancement est de l'ordre de 70%, selon M.Debah Ahmed, directeur du projet lot Est. Au vu des difficultés et les obstacles rencontrés, des solutions adéquates devaient être trouvées. De l'avis des ingénieurs, le creusement des tunnels nécessite, à lui seul, 40 mois. Ces difficultés n'ont pas fait baisser les bras aux responsables de ce lot. M.Debah annonce que les chantiers sont à pied d'oeuvre pour achever les travaux avant la fin de l'année en cours. Autrement dit, le lot Est peut être livré totalement vers la fin de l'année en cours. La priorité, pour ce responsable, est d'assurer une autoroute BBA-Constantine sur une distance de 200 km, avant le mois d'août prochain. «Notre priorité est d'assurer une liaison Alger-Constantine d'ici le mois de juillet prochain», nous a-t-il déclaré. Le taux d'avancement dans la wilaya de Skikda, (60 km), est de l'ordre de 80%. En attendant d'en finir avec le tunnel de 2, 5 km, la wilaya de Skikda constitue un véritable casse-tête chinois aussi bien pour les entreprises que pour les responsables du lot. Les glissements de terrain sont l'obstacle number one. Une fois les terrassements terminés, les entreprises attaquent le corps de chaussée. Mais, c'est sans compter sur les caprices de Dame Nature. Des centaines de glissements ont été constatés dans cette région. Ce qui oblige les entreprises à reprendre les travaux à zéro avant d'attaquer le corps de chaussée. Dans la wilaya de Annaba, on y rencontre moins de problèmes que les autres régions de l'Est. Le taux d'avancement dans cette wilaya traversée par 26 km, a atteint les 88%.

A cela s'ajoute la totalité des ouvrages hydrauliques qui sont achevés à 100%. Concernant les passages supérieurs et inférieurs ils sont quasi terminés. Dans la wilaya de Guelma, (2 km), le

Écrit par Tahar FATTANI - KAYENA
Dimanche, 07 Février 2010 00:00

taux d'avancement des travaux est de 92%. A l'instar de Constantine et de Skikda, on y rencontre toutes sortes de contraintes à variétés différentes dans la wilaya d'El Tarf.

Le problème majeur qui empêche les travaux d'avancer à un rythme élevé est le fait que le tracé traverse, dans sa totalité, des zones inondables à forts glissements de sol. L'avancement de ce tronçon de 87 km, est lié à la situation météorologique. Des dizaines de kilomètres de ce tracé sont inondés. Ce qui empêche les chantiers d'avancer. Pour M. Debah, il faut attendre que les terrains soient secs pour que « nous puissions reprendre le travail au niveau des zones inondables ». Les techniques de pompage, (évacuation des eaux par des pompes), n'ont pas servi à grand chose. « La solution est de reprendre les travaux à partir du mois de mai prochain. » Les intempéries empêchent même l'avancement dans la réalisation des huit grands viaducs, des passages inférieurs et supérieurs et la centaine d'ouvrages hydrauliques.

A l'intérieur du Parc national d'El Kala, les travaux avancent à une cadence plus élevée. L'enjeu est de prendre en charge l'aspect environnemental. Des études spéciales ont été établies pour la préservation de la faune et de la flore. A titre d'exemple, 17 passages supérieurs pour animaux ont été mis en place. Il ne s'agit pas de passages ordinaires. Des ouvrages en béton, mais enrobés par de l'herbe au milieu de la forêt. Il y a également 22 passages inférieurs construits spécialement pour les grenouilles. A noter que les glissements de sol dans cette localité n'ont pas empêché l'opération de plantation. Les abords des tracés sont complètement boisés. « Notre souci est, aussi, d'enrichir le parc par d'autres plantations tout en préservant au maximum l'environnement », nous a déclaré, M. Kafi Mohamed Salem, chef de projet de la wilaya d'El Tarf. A noter que le consortium japonais Cojaal supervise de près les travaux de ce lot. On a constaté la présence de deux Japonais au minimum au niveau de chaque chantier pour superviser les travaux. Ce qui veut dire, selon les mêmes responsables, que les Japonais avaient juste sous-traité les petits travaux comme le boisement. Devant de telles difficultés, la priorité est accordée à la liaison BBA - Constantine sur 200 km et d'assurer le reste vers la fin de l'année en cours.

Enfin, le constat final qu'on peut établir est que l'autoroute existe bel et bien. Les deux lots Ouest et Centre seront livrés dans les délais contractuels, en juillet 2010. Idem pour les 200 kilomètres BBA-Constantine du lot Est. Pour le reste, les imprévus et les contraintes ont obligé les responsables à s'accorder un délai supplémentaire pour achever ce projet du siècle et permettre ainsi aux Algériens de parcourir l'Algérie de sa frontière avec le Maroc à sa frontière avec la Tunisie sur une distance de 1216 kilomètres en 12 heures de temps environ.

Envoyé spécial Tahar FATTANI

[L'Expression](#)