

Effets des aménagements anti érosives sur la protection des routes et la fluidité du transport terrestre

Jalel EL FALEH, Direction Générale de l'aménagement et de la conservation des terres - Ministère de l'agriculture et des ressources Hydrauliques (Tunisie)

Résumé :

La Tunisie par sa situation géographique et son appartenance au monde méditerranéen est soumise à divers aléas climatiques et a des conditions morphol-pédologiques qui favorisent le ruissellement des eaux des pluies et l'érosion hydrique qui représente une menace sérieuse pour la dégradation des terres agricoles et des infrastructures hydrauliques et routières.

Les études pédologiques et géomorphologiques ainsi que "la carte de l'érosion du Nord et du Centre de la Tunisie" établie en 1980 montrent que l'érosion, sous toutes ses formes, menace environ 3 millions d'ha dont 1,5 million d'ha sont affectés par une érosion forte à moyenne. L'analyse de la relation pluie débit montre que le régime de pluie torrentielle qui caractérise le pays et les conditions du milieu physique (pentes fortes et couvert végétal quasi inexistant), provoquent annuellement des crues plus ou moins importantes et une coupure des principaux axes routiers et parfois l'isolement de toute une région. Les études menées font ressortir que sur l'ensemble du pays, 68 agglomérations sont menacées par les inondations et on dénombre 50 points de passage sur le réseau national des routes principales et secondaires qui sont menacés de coupure dont 13 points figurent sur l'artère principale du pays à savoir la route GP1 qui relie le Nord au Sud du pays.

Devant l'ampleur du phénomène et en vue d'assurer la protection des ressources le gouvernement tunisien a mis en place la stratégie nationale de conservation des eaux et des sols (1990-2000), dont le programme d'aménagement vise (i) la protection et la conservation des terres agricoles et l'amélioration de leur productivité, (ii) la gestion des ressources naturelles et la maîtrise des crues, (iii) la protection contre les inondations des agglomérations et des infrastructures hydrauliques et routières.

Comme programme complémentaire, le gouvernement tunisien a élaboré une deuxième stratégie d'intervention (2002-2011) avec comme objectifs essentiels (i) la maîtrise des eaux de ruissellement, (ii), la protection des ressources en eau et en sol, et des infrastructures hydrauliques et routières. Ce programme complémentaire de la stratégie prévoit (i) l'aménagement de 800.000 ha des bassins versants, (ii) la protection des terres de culture sur 80.000 ha, (iii) l'entretien et la sauvegarde de 600.000 ha des aménagements anciens, (iiii) réduire le ruissellement dans le cours d'eau par la réalisation de 700 lacs collinaires pour la collecte des eaux de ruissellement et 4000 ouvrages d'épandage et de recharge pour le laminage des eaux des crues.

La mise en œuvre de la stratégie a permis au cours de la dernière décennie de : Favoriser l'infiltration des eaux de pluie et le réduire la quantité ruisselée ; Atténuer les effets de l'érosion et réduire le transport solide ; Protéger le réseau routier contre les dégâts provoqués par le ruissellement.

Dans cette communication nous allons davantage s'intéresser à l'analyse des effets de ces aménagements anti-érosive sur la protection des routes contre le ruissellement et le transport solide et par conséquent l'impact sur la fluidité du transport routier comme vecteur d'échanges commerciaux et de développement économique.

Mots-clés : ruissellement, crues, réseau routier, transport routier.