

CHAPITRE III

PHASE APS

III.1. Introduction

La phase APS consiste à étudier sommairement les variantes possibles en procédant l'étude à partir d'un plan d'état majeure, de carte topographique et aussi géologique, permettant ainsi de mieux cerner les aléas, les contraintes et les avantages liés à la situation sociaux-géographique de chaque variante.

On devra faire une étude multicritère pour le choix de la variante à retenir, celle-ci sera basée sur un plan de comparaison selon l'ensemble des critères suivant :

- Les contraintes remarquées sur le site.
- Le coût du projet.
- Les difficultés trouvées lors du choix des tracés (caractéristiques technique).
- Comparaison des impacts sur l'environnement.

Finalement après cette analyse multicritère, une seule variante sera gardée pour entamer la phase APD.

III.2. Géographie de la zone d'étude

La ville d'Aïn Ouessara par laquelle passe notre tracé, se trouve dans la limite nord de la zone de Djelfa, à une altitude moyenne de 700 mètres. La topographie de la ville est globalement plate (Son relief est globalement plat).

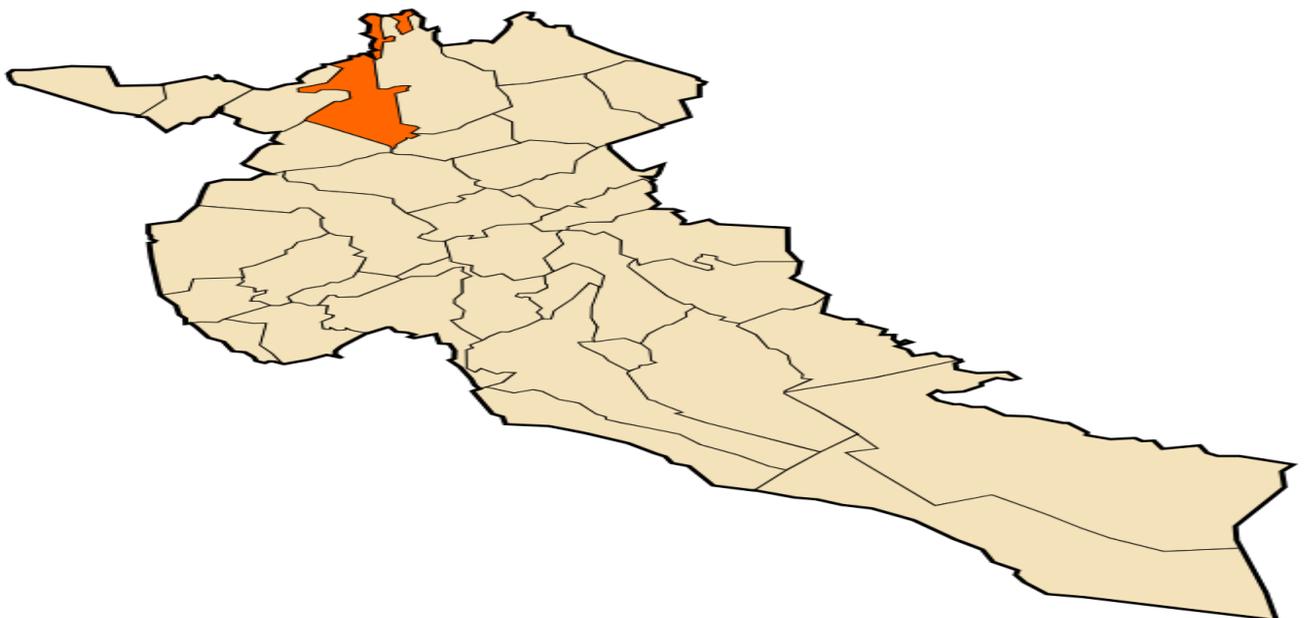


Figure-1- Localisation de la commune d'Ain ouessara

III.3. description des variantes

Après une reconnaissance de site et grâce aux cartes d'état-major 1/25 000 et un fond topographique à l'échelle 1 /1000 (l'échelle admise en phase préliminaire et APS), plusieurs variantes sont proposées.

III.3.1.présentation des variantes :

La combinaison des sections élémentaires du projet à abouti à l'élaboration de (03) variantes de tracé. Elles sont définies comme suit :

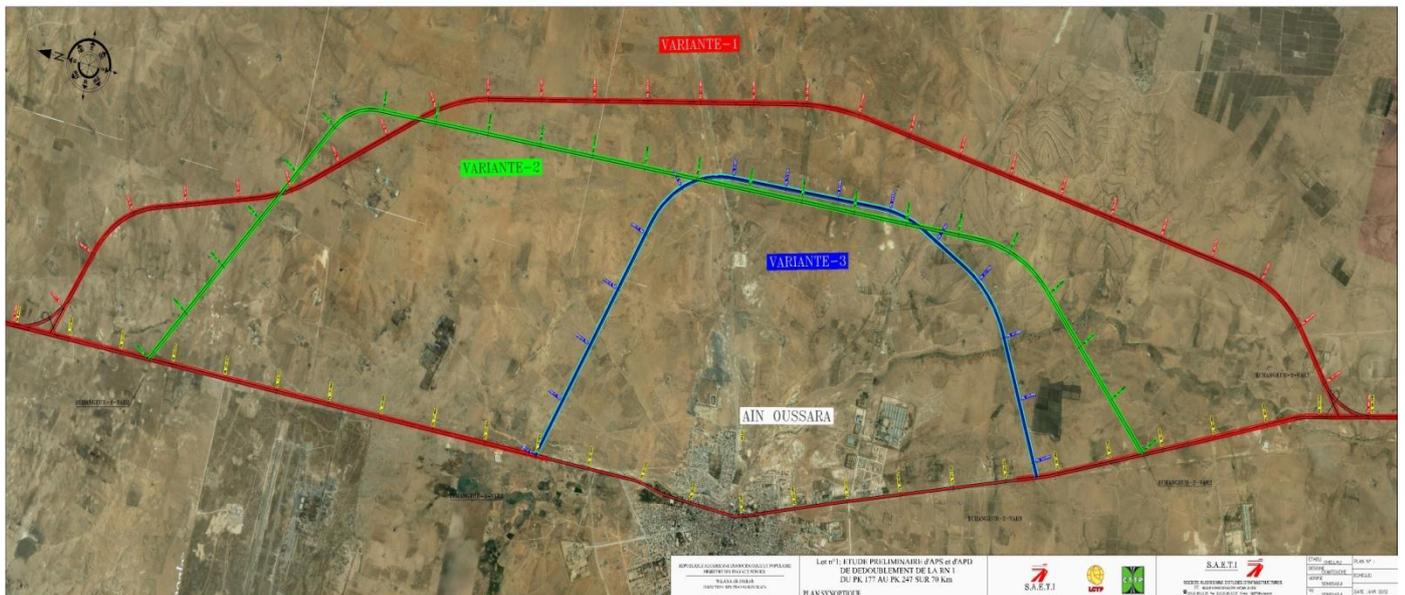


Figure-2- Couloirs des variantes étudiées

III.3.1.1.variante 01

Pour tenir compte de la zone industrielle projetée à l'Est de la ville d'Ain Ouessera, Le tracé choisit (la ligne rouge) s'éloignera de la ville jusqu'à la limite communale de Benahar.

La longueur totale cette variante est de 24Km, cette variante prend naissance de la limite nord de la ville d'Ain ouessara de PK10+000 au PK34+000.

Le relief rencontré est relativement plat hormis les zones du lac et d'Ain Ouessera, ce qui permettra d'élaborer des variantes avec des caractéristiques géométriques généreuses.

Dans la zone inondable (Lac) la ligne rouge sera relevée généralement de 2m à 5m par rapport au terrain naturel avec un traitement adéquat. Le franchissement d'un dense réseau local de communications nécessitera la construction de plusieurs ouvrages d'art selon la variante choisie.

III.3.1.2.variante 02

Cette variante est de longueur totale de 19Km, du PK11+000 jusqu'au PK 30+000 elle à les même caractères et contraintes de variante 01, en plus elle :

- ✓ Approche d'une zone d'activité.
- ✓ Traverse une zone militaire.

III.3.1.3.variante 03

Le tracé de cette variante est le plus court, de longueur de 09Km, du PK 19+000 jusqu'au PK 28+000.mais malheureusement il à les même caractères et contraintes de variante 02 :

- ✓ Approche d'une zone d'activité.
- ✓ Traverse une zone militaire.

III.3.2. Choix de la Variante retenue (variante 01) :

Elle prend son origine au **PK 177+260** suit le tracé de la **RN01** en le dédoublant du côté Est puis l'axe traverse la ligne ferroviaire tissemsilt-boughzoul via un passage supérieur au **PK 183+500** puis en suit la **RN01** jusqu'au **PK 186+160** avant l'entrée à la base aérienne d'Ain Ouessera et à la fin d'un bras de l'Oued Bousedraya qui longe la **RN01** puis passe à l'Est de la ville de Ain Ouessera en évitant la zone militaire et la zone d'activité par l'Est tout en suivant la limite communale de Benahar l'axe traverse successivement **la RN40B** et le **CW167B** ; elle passe ensuite par une zone vallonné pour rejoindre la **RN01** au **PK 212+450** juste après l'entrée de la caserne militaire et la traversée de l'Oued Bousedraya et suit à nouveau son tracé jusqu'au **PK 241+450** passant par Sguaa et Gueltet Stal, puis elle contourne la ville de Hassi Bahbah par l'Ouest au **PK 240+400** et prend fin au niveau de la **RN01** au **PK 249+150**.

Aussi des échangeurs doivent être réalisés afin de desservir les axes routiers les plus importants. Ils sont répartis comme suit :

- ✓ Passage supérieur (intersection avec Ligne ferroviaire Boughzoul-Tissemsilt)
- ✓ Échangeur sur la RN01 afin de desservir l'entrée Nord d'Ain Ouessera,
- ✓ Passage supérieur sur la RN01 afin de desservir Birine (RN40B),
- ✓ Passage supérieur sur la RN01 afin de desservir Had SHari (CW167B),
- ✓ Échangeur sur la RN01 afin de desservir l'entrée Sud d'Ain Ouessera,

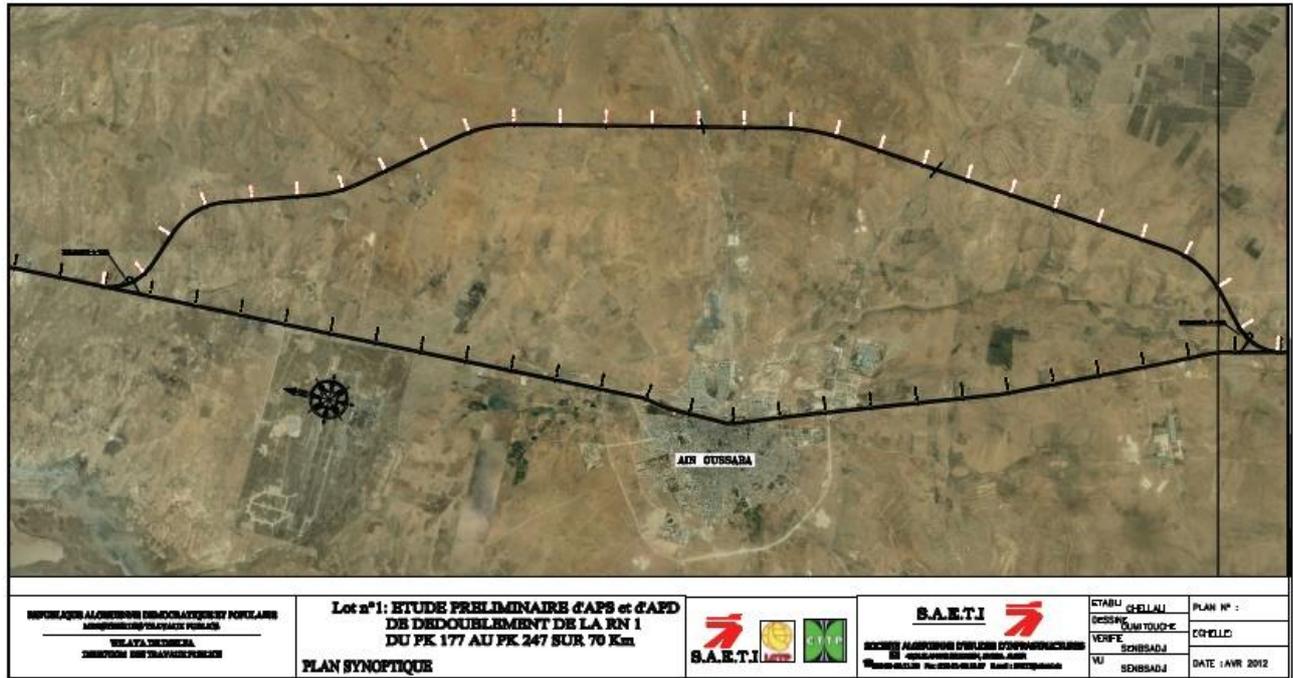


Figure-3- couloir de nouveau tracé

III.4.Conclusion :

Apparemment les zones que traversent les trois tracés sont des mêmes caractéristiques géométriques (terrain plat).

A ce stade de l'étude, nous serions tentés de recommander au maitre d'ouvrage la variante 01.cette proposition semble mieux adaptée à l'environnement puisque elle esquivé le village d'Ain ouessara, la caserne militaire et la zone industrielle.