



UNE DES ENTREES DU TUNNEL ROUTIER D'EL GARIA

# LA LIAISON ROUTIÈRE PICHON-MAKTAR

## ET LE TUNNEL ROUTIER D'EL-GARIA

Depuis plusieurs années, la Direction des Travaux Publics poursuit l'amélioration de la liaison routière Pichon-Maktar. Cette section constitue une partie de l'importante route G. P. 17 de Soussse à Tabarka qui par Kairouan, Pichon, Maktar, Souk-el-Arba et Aïn-Draham forme une « rocade » d'un puissant intérêt économique et touristique.

Cette route comportait une importante lacune d'une longueur d'environ 22 kilomètres entre la route Pichon-Ousseltia (M.C. 66) et la forêt de la Kessera. Cette lacune de la route était remplacée par une mauvaise piste impraticable en hiver. Le point le plus délicat de cette piste était constitué par le franchissement du col d'El-Garia (592 m. d'altitude) utilisé pour la traversée de la barre rocheuse qui limite à l'Est le plateau de la Kessera. Cette barre rocheuse à parois très abrupte vers l'Est domine d'une centaine de mètres la vallée de l'Oued El Kerd, qui devient un peu plus loin l'Oued El Merquellil et constitue l'amorce de la plaine de Kairouan.

Le franchissement de cette barre présentait des difficultés importantes : la première solution envisagée consistait à faire suivre à la route le tracé de la piste. Mais la nécessité de limiter les rampes à des valeurs acceptables aurait entraîné des terrassements importants.

Une autre solution fut donc étudiée : En un point cette barre rocheuse s'amincit : elle comporte même une ouverture, la gorge étroite que s'est creusée l'Oued Ahfar avant de tomber en cascade pour rejoindre la vallée de l'Oued El Kerd. Il ne pouvait être question de faire emprunter cette gorge par la

route car les accès le long de la falaise étaient impossibles. On a alors été conduit à concevoir l'établissement d'un tunnel franchissant la barre au voisinage de la gorge.

Ce tunnel est actuellement achevé et mis en service. Il a une longueur de 71 m., une largeur de 9 mètres 15 et une hauteur de 6 m. 18 à la clef. Il a nécessité un déblai de 3.650 mètres cubes dans le rocher. Sur presque toute sa longueur il est creusé dans le calcaire lutétien et le rocher a pu être laissé à nu sauf à l'extrémité ouest où on a rencontré des marnes qui ont dû être protégées par un revêtement et en certains points où, des chutes de rocher étant à craindre, on a dû effectuer des anneaux de protection en béton. Les têtes du tunnel qui, par suite de la forme de la falaise rocheuse sont biaisées ont fait l'objet d'un revêtement en moellons têtus.

L'accès au tunnel côté Pichon est constitué par des rampes de 2 à 3 pour cent en moyenne, longeant la falaise et traversant des zones d'éboullis qui ont dû être dégagés à l'explosif. Ces rampes comportent une série de petits ouvrages d'art (dalots et aqueducs voûtés) destinés à permettre les passages des eaux dévalant de la falaise.

Du côté Maktar un pont en béton armé à 2 ouvertures de 4 m. sur l'Oued Ahfar se trouve situé à proximité immédiate de l'entrée du tunnel. Au delà de ce point la piste subsiste encore sur une longueur d'environ 9 km. Elle comporte des cassis sommaires avec des virages en épingle à cheveux et des rampes très fortes en certains emplacements. Les travaux de construction des ouvrages d'art de la section de

route qui remplacera cette piste sont en cours d'exécution.

Ce tronçon de route Kairouan-Maktar dès à présent utilisable en tous temps (sauf bien entendu les interruptions dues aux crues de l'Oued Merquellil qui viennent couper les accès à partir de Kairouan) constitue du point de vue économi-

que et touristique un itinéraire très intéressant. Le tunnel d'El Garia qui est le seul tunnel routier de la Régence mérite de retenir l'attention des touristes qui veulent connaître les beautés de la Tunisie.

G. MEUNIER,

*Ingénieur en Chef,*

*Direction des Travaux Publics.*