



Assemblée générale

Distr.
GENERALE

A/44/534
5 octobre 1989
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Quarante-quatrième session
Point 82 h) de l'ordre du jour

DEVELOPPEMENT ET COOPERATION ECONOMIQUE INTERNATIONALE

Conditions de vie du peuple palestinien

Note du Secrétaire général

1. Dans sa résolution 42/190 du 11 décembre 1987 intitulée "Conditions de vie du peuple palestinien dans les territoires palestiniens occupés", l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général "de procéder à une étude approfondie sur les besoins futurs d'infrastructure du peuple palestinien dans les territoires palestiniens occupés depuis 1967" et de lui présenter, à sa quarante-quatrième session, par l'intermédiaire du Conseil économique et social, un rapport sur les progrès réalisés dans l'application de la résolution.
2. L'établissement de cette étude a été confié au Centre des Nations Unies pour les établissements humains (Habitat). En application de la résolution, des consultations ont été tenues avec des représentants de l'Organisation de libération de la Palestine pour déterminer avec plus de précision quels étaient les besoins futurs en infrastructures du peuple palestinien dans les territoires palestiniens occupés, auxquels une étude pourrait être consacrée. Comme suite à ces consultations et compte tenu des ressources limitées dont on disposait pour entreprendre un étude approfondie, il a été décidé que le rapport porterait spécifiquement sur l'infrastructure des transports. D'autres types d'infrastructure pourraient faire l'objet de futurs rapports, si les ressources financières requises sont disponibles.
3. Habitat a engagé un consultant qui a établi cette étude indépendante avec l'aide d'une équipe d'experts. L'étude est jointe au présent rapport (voir annexe).

Best Copy Available

ANNEXE

Besoins futurs du peuple palestinien en infrastructures de transport
dans la Rive occidentale et la bande de Gaza a/

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
I. INTRODUCTION	1 - 7	4
II. EVOLUTION DU SYSTEME DE TRANSPORT	8 - 27	5
III. SYSTEME DE TRANSPORT EXISTANT	28 - 56	8
IV. SYSTEME DE TRANSPORT PROPOSE	57 - 115	13
A. Objectifs fondamentaux	57	13
B. Prévisions concernant la demande future de transports	58 - 70	14
C. Projet de réseau de transport routier	71 - 103	16
D. Projet de réseau de transports publics	104 - 108	23
E. Projet de système de transport maritime	109 - 110	23
F. Projet de réseau de transport aérien	111 - 115	24
V. INFRASTRUCTURE INSTITUTIONNELLE	116 - 118	25
VI. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	119 - 126	26

Tableaux

1. Classification des routes de la Rive occidentale en 1947 et en 1967	28
2. Routes desservant les agglomérations de la Rive occidentale en 1947 et en 1967	29
3. Longueur du réseau routier de la Rive occidentale, d'après le Plan directeur routier régional israélien de 1983	29
4. Réseau routier existant	30
5. Etat du réseau routier existant sur la Rive occidentale	30
6. Caractéristiques des principaux itinéraires d'autobus interurbains	31
7. Caractéristiques des principaux itinéraires des taxis groupés interurbains	32
8. Principaux facteurs déterminant la demande en matière de transports pour l'année de référence et l'année de projection selon le scénario A	33
9. Principaux facteurs déterminant la demande en matière de transports pour l'année de référence et l'année de projection selon le scénario B	34

a/ Rapport présenté par M. Rami Abdulhadi, Directeur du Centre d'études techniques et de planification de Ramallah (Rive occidentale).

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Pages</u>
<u>Tableaux (suite)</u>	
10. Résumé des principaux facteurs déterminant la demande en matière de transports	35
11. Projections relatives au volume de la circulation sur les itinéraires les plus fréquentés	36
12. Nombre de voies sur les grands axes	37
13. Longueur du réseau routier existant et du réseau proposé sur la Rive occidentale et la bande de Gaza	38
14. Travaux de construction et d'amélioration nécessaires pour réaliser le réseau routier proposé	38

Figures

1. Réseau routier existant	39
2. Schéma des axes routiers régionaux	40
3. Projet de réseau de transport	41
4. Principales liaisons actuellement assurées par les transports publics	42

I. INTRODUCTION

1. Dans sa résolution 181 (II) de novembre 1947, l'Assemblée générale avait demandé la création d'un Etat arabe et d'un Etat juif en Palestine. Dans le plan de partage, les frontières des deux Etats devaient être tracées de manière que toute les régions de chaque Etat soient en contact direct. Toutefois, les frontières de l'Etat d'Israël, tel qu'il a été proclamé en 1948, différaient de celles prévues dans le plan de partage, et la Rive occidentale et la bande de Gaza étaient passées respectivement sous contrôle jordanien et égyptien. C'est seulement après qu'Israël eut occupé ces deux régions en 1967 qu'un contact direct a pu être établi.
2. En conséquence, le secteur des transports, à l'instar des autres secteurs dans la Rive occidentale et la bande de Gaza, n'a pas pu atteindre un niveau de développement qui lui permette d'assurer aux deux régions des services de transport efficaces.
3. Aux limitations imposées au secteur des transports dans la Rive occidentale et la bande de Gaza s'est ajouté l'aménagement d'un réseau de transport conçu pour promouvoir les activités des colonies juives dans les territoires occupés en les dotant de meilleures routes les reliant entre elles et au réseau routier israélien métropolitain. Cette situation a inévitablement entravé la mise en place d'un système de transport national palestinien capable de répondre aux impératifs du développement économique des territoires palestiniens occupés. Autre conséquence : l'émergence de deux systèmes de transport parallèles : l'un, de tout premier ordre, contribuant efficacement à la politique et au programme israéliens d'implantation de colonies juives sur toute l'étendue de la Rive occidentale et de la bande de Gaza, et l'autre, rudimentaire, incapable de répondre aux besoins des Palestiniens ou de remplir sa fonction économique dans un processus de développement national intégré.
4. Le présent rapport est établi dans l'optique de la création d'un Etat palestinien dans les territoires palestiniens occupés (Rive occidentale et bande de Gaza), conformément aux résolutions de l'Organisation des Nations Unies. On prévoit aussi que le nouvel Etat lancera un programme de développement économique de grande envergure avec l'appui et l'assistance de la communauté internationale et des organismes des Nations Unies, en vue de remédier aux carences créées par une occupation militaire israélienne prolongée et de répondre aux besoins des Palestiniens qui retourneront dans leur pays.
5. Selon des estimations figurant dans un rapport publié en 1987 par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, 3 150 000 Palestiniens au total résidaient à l'extérieur de la Rive occidentale et de la bande de Gaza et 1,5 million pourraient retourner vivre et travailler sur le territoire du nouvel Etat au cours des cinq années qui suivront sa création. Ils seront installés dans un grand nombre de villes et de villages de la Rive occidentale et de la bande de Gaza et dans les nouveaux centres urbains et ruraux qui seront aménagés dans les zones qui devraient offrir d'importantes possibilités d'activité économique et d'absorption.

6. Pour les besoins du présent rapport, deux scénarios correspondant à deux tendances possibles ont été examinés : le scénario A présuppose que la population du nouvel Etat ne sera composée que des Palestiniens qui ont actuellement leur domicile dans la Rive occidentale et la bande de Gaza, y compris les habitants de Jérusalem et ceux qui travaillent à l'étranger. Selon ce scénario, la population de l'Etat serait en l'an 2010 de 3,2 millions d'habitants, la population urbaine représentant 38 % du total. Le scénario B procède de l'hypothèse d'un retour possible de 1,5 million de Palestiniens au cours des cinq premières années suivant la création de l'Etat. Dans ce scénario, on estime que la population sera en l'an 2010 de 5 390 000 habitants, la population urbaine représentant 43 %.

7. Le secteur des transports aura pour fonction vitale de favoriser l'unité et l'intégration de toutes les parties du nouvel Etat et, notamment, d'assurer une liaison sûre et fiable entre la Rive occidentale et la bande de Gaza, de contribuer au développement des différents secteurs économiques en leur fournissant des services efficaces correspondant à leurs besoins, et de relier le nouvel Etat au monde extérieur par des moyens de transport terrestres, maritimes et aériens adéquats.

II. EVOLUTION DU SYSTEME DE TRANSPORT

8. La Palestine a été tout au long de l'histoire un pont entre l'Asie, l'Afrique et l'Europe. C'est un trait d'union entre la péninsule arabique et la Méditerranée et entre les parties orientales et occidentales du monde arabe.

Aménagement du réseau routier

9. La construction de routes à revêtement en dur a commencé en Palestine au siècle dernier. La plus ancienne de ces routes est celle de Jérusalem, qui a été construite en 1867 sous l'empire ottoman.

10. Au début du mandat britannique, qui a pris effet en 1917, les routes ouvertes à la circulation étaient situées pour la plupart dans la zone montagneuse, qui correspond en gros à ce que l'on appelle aujourd'hui la Rive occidentale. Le principal axe, qui allait du nord au sud, reliait les grands centres urbains et suivait en général l'itinéraire des routes historiques. En outre, deux routes transversales reliaient Jéricho, Jérusalem et Jaffa, au centre du pays, et Tibériade, Nazareth et Haifa, au nord. Seules certaines de ces routes étaient goudronnées. Le réseau routier aménagé entre 1936 et 1945 avait été construit non pas pour desservir la population locale mais en fonction des besoins logistiques des Britanniques. Au cours de cette période, des routes reliant le centre de la Palestine à la Jordanie et le sud à l'Egypte, à travers le Sinaï, ont été construites. En 1945, la Palestine comptait 266 kilomètres de routes à revêtement dur et 1 565 kilomètres de pistes.

11. Durant le mandat britannique, le réseau routier originel de la région qu'on appelle aujourd'hui la Rive occidentale comprenait deux axes, un axe nord-sud longeant les montagnes et un deuxième desservant la vallée du Jourdain. Ils étaient reliés par des routes transversales allant d'est en ouest, de la vallée jusqu'au littoral. Dans la bande de Gaza, il n'y avait qu'une seule grande route allant du nord au sud, et la plupart des routes locales desservant les petites villes et les villages n'étaient que des pistes.

/...

Aménagement d'un réseau routier entre 1948 et 1967

12. Lors de la création de l'Etat d'Israël sur une partie de la Palestine en 1948, la Rive occidentale et la bande de Gaza sont passées respectivement sous contrôle jordanien et égyptien. En conséquence, le système de transport a subi de profonds changements : des villes et des villages arabes situés sur le littoral du nouvel Etat israélien ont été coupés de l'arrière-pays. Jenin, Tulkarem et Qalqilia - pour ne citer que quelques exemples - qui se trouvaient au coeur de la Palestine, sont devenues des villes frontalières du nouvel Etat. En raison de cette coupure et d'autres facteurs, la situation économique dans la Rive occidentale et la bande de Gaza s'est rapidement détériorée. Qui plus est, comme elles étaient placées sous le contrôle de deux administrations distinctes, la Rive occidentale et la bande de Gaza ont été intégrées respectivement au territoire égyptien et au territoire jordanien.
13. La configuration du réseau routier sur la Rive occidentale du Jourdain s'est trouvée modifiée, les axes est-ouest étant remplacés par un axe nord-sud reliant Aqaba, Ma'an, Amman et Irbid à Damas et, de ce fait, la Rive occidentale a cessé d'être un carrefour régional important. Toutefois, des projets de réfection des routes construites durant le mandat britannique ont été exécutés, et le réseau a été étendu pour qu'il desserve la quasi-totalité des petites villes et des villages de la Rive occidentale, encore que son entretien laisse souvent à désirer.
14. On trouvera dans le tableau 1 une comparaison entre l'état du réseau routier de la Rive occidentale à la fin du mandat britannique en 1947 et ce qu'il était lorsque la Jordanie a cessé d'administrer la région en 1967. Le pourcentage des routes de première et de deuxième catégorie est passé de 46 à 93 % durant cette période.
15. Le tableau 2, qui porte sur la même période, contient une évaluation de la qualité des services fournis à 365 des 424 centres urbains et ruraux de la Rive occidentale, classés en fonction de l'état des routes qui les desservent; les chiffres rendent compte de l'effort fait par le Gouvernement jordanien pour moderniser le réseau routier, bien que la Rive occidentale fût considérée comme une région excentrée de la Jordanie.
16. Dans la bande de Gaza, aucune amélioration notable du réseau routier n'a été constatée entre 1947 et 1967.
17. Après l'occupation de la Rive occidentale et de la bande de Gaza par Israël en 1967, les autorités israéliennes ont établi un plan directeur national pour l'aménagement du réseau routier, accordant la priorité à la liaison des régions nouvellement occupées avec le reste d'Israël. Conformément à ce plan (dénommé le plan T/M/A/3), les autorités israéliennes ont commencé à construire de nouvelles routes pour faire face, prétendaient-ils, aux impératifs de sécurité et aux besoins des colonies. Durant la période 1967-1977, trois grandes routes allant du nord au sud ont été construites : la route de la vallée du Jourdain, la route de la mer Morte et la route Allon. Aménagée au pied du versant est des montagnes de la Rive occidentale, cette dernière séparait les villes et les villages arabes situés dans les zones montagneuses des sites des projets de colonisation accélérée de la vallée du Jourdain. Ceci était conforme aux objectifs du plan de colonisation Allon, dans

lequel la vallée du Jourdain était considérée comme faisant partie d'Israël. Seuls quelques travaux mineurs de réfection ont été effectués durant la même période sur certaines routes principales desservant les agglomérations arabes de la Rive occidentale.

18. Après 1977, la stratégie israélienne a été modifiée dans le sens d'une intégration totale du réseau routier de la Rive occidentale dans le système de transport israélien, le but étant de promouvoir l'implantation de colonies juives dans toutes les parties de la région. Des routes telles que la "Transsamarienne" et la "Transjudéenne" (par Samarie et Judée les autorités israéliennes entendent le nord et le sud de la Rive occidentale) allaient d'est en ouest, reliant les nouvelles zones d'implantation de colonies à Israël.

19. Un nouveau plan (Plan directeur régional/ordonnance No 50), établi sur la base du plan national T/M/A/3 mentionné ci-dessus, a été adopté en 1983. Bien que ce plan ait fini par être abandonné du fait des protestations arabes et internationales, certaines des routes prévues, qui devaient relier les nouvelles colonies juives au réseau principal israélien, ont été construites. Le plan classait les routes en quatre catégories (voir tableau 3) et prévoyait l'aménagement d'un réseau de 1 873 kilomètres au total. Toutes les routes prévues devaient relier la Rive occidentale au réseau routier israélien et en faire partie intégrante. Le plan ne prévoyait que quelques légères améliorations à l'axe routier nord-sud Jenin-Hébron et à la route reliant la vallée du Jourdain à la mer Morte.

20. En règle générale, les grandes routes construites depuis 1967 ne sont pas conçues pour desservir les villes et villages arabes. Bien au contraire, elles les contournent, le but étant de ne pas favoriser l'expansion et le développement des agglomérations arabes.

21. Dans la bande de Gaza, le réseau routier n'a fait l'objet que de travaux de réfection peu importants depuis 1967. Là aussi, les routes remises en état ou construites ne desservent pour la plupart que les colonies israéliennes. Il est également prévu de construire une route qui traverserait le centre de la bande de Gaza pour mieux relier les colonies juives du sud à Israël.

Transport ferroviaire

22. La construction de chemins de fer en Palestine a commencé en 1889, sous l'empire ottoman. La première ligne, qui couvrait un trajet de 87 kilomètres, reliait Jérusalem à Jaffa. Plus tard, d'autres lignes ont été construites telles que celle reliant Haïfa à Samakh et Dera'a dans le sud de la Syrie.

23. Durant les 10 premières années du mandat britannique, les autorités ont appuyé la construction de nouvelles lignes ferroviaires entre les villes palestiniennes et entre la Palestine et les pays voisins. C'est durant cette période qu'ont été aménagées les lignes Rafah-Haïfa-Al Naqura (250 kilomètres) et Affulah-Jenin-Naplouse-Tulkarem (80 kilomètres). Les programmes d'aménagement du réseau ferroviaire ont été abandonnés à la fin des années 30, lorsqu'on s'est intéressé davantage au système routier.

24. Après la création d'Israël en 1948, les tronçons du réseau ferroviaire qui se trouvaient dans la Rive occidentale et la bande de Gaza ont été fermés et de larges sections de la voie ferrée ont été arrachées.

Transport maritime

25. Il y a toujours eu des petits ports sur la côte méditerranéenne. Au début du siècle, la Palestine en avait trois situés respectivement à Akka, Jaffa et Gaza. Ils accueillait principalement des bateaux à voile, et, dans certains cas, des petits navires marchands. Mais comme ces ports n'étaient pas dotés des installations requises pour faire face à l'expansion du trafic militaire et commercial pendant le mandat britannique, on a commencé en 1923 à établir des plans pour la construction d'un port moderne à Haïfa. Depuis que celui-ci a été ouvert à la navigation, en 1929, les autres ports ne jouent plus qu'un rôle marginal.

26. Après 1948, le port de Gaza, qui ne pouvait recevoir que de petits navires marchands et des bateaux de pêche, était le seul dont disposaient les Palestiniens pour communiquer avec le monde extérieur.

Transport aérien

27. L'aéroport de Lod a été construit et ouvert à la navigation aérienne en 1935. Il devait desservir le centre et le sud de la Palestine, y compris Gaza. La port de Haïfa, qui a été construit la même année, devait, lui, desservir le nord. A la fin des années 30, l'aéroport de Lod jouait un rôle central dans les transports aériens vers la Palestine. Au cours de la seconde guerre mondiale, les Britanniques ont construit un certain nombre d'aérodromes à des fins militaires. Un aéroport international civil a été construit à Qalandia et ouvert à la navigation aérienne en 1952. Depuis l'occupation de la Rive occidentale et de la bande de Gaza par Israël en 1967, cet aéroport a été fermé au trafic international, mais les autorités israéliennes continuent de l'utiliser pour les vols locaux et différents services aériens. Le seul autre terrain d'atterrissage utilisable dans le territoire palestinien occupé se trouve à l'aéroport d'Al Qubbah, mais il n'assure que les vols locaux et des services aériens divers.

III. SYSTEME DE TRANSPORT EXISTANT

Transport routier

28. La longueur totale du réseau routier sur la Rive occidentale et dans la bande de Gaza est de 1 890 kilomètres et de 168 kilomètres respectivement (voir figure 3 et tableau 4). Les routes sont classées comme suit : grands axes, routes régionales et routes locales. Les réseaux routiers de Cisjordanie et de la bande de Gaza sont indiqués à la figure 1 et au tableau 4.

29. Sur la Rive occidentale, la première catégorie comprend deux grands couloirs nord-sud : la route montagneuse Jenin-Hébron et la route Vallée du Jourdain-mer Morte. Elle comprend également quatre grands axes est-ouest : la route Pont Damiah-Naplouse qui bifurque vers Tulkarem et Qalqilia, la route Pont Allenby-Jéricho-Ramallah-Beit Sira, la route Jéricho-Jérusalem et la route dite Trans-Judée.

30. Le réseau régional est également dominé par des axes nord-sud et est-ouest. L'axe nord-sud comprend la route Jenin-Tubas-Al Fará, la route reliant la vallée septentrionale du Jourdain à Majdal Bani Fadel, la route Allon, la route Tulkarem-Beit Sira ainsi que les deux routes qui longent, à l'est et à l'ouest, les contreforts du mont Hébron. L'axe est-ouest comprend la route dite Trans-Samarie, la route reliant la jonction A'tara sur la grande route Naplouse-Ramallah à A'bud, et la route Ramallah-Ne'lin. Il n'existe pas d'axe est-ouest régional dans la partie méridionale de la Rive occidentale. Le réseau routier local, quant à lui, dessert pratiquement tous les villages, mais les conditions en sont généralement médiocres.

31. L'état du réseau routier sur la Rive occidentale est illustré au tableau 5. Les tronçons bien entretenus représentent moins de 50 % du total, tandis que les tronçons mal entretenus - pour la plupart des routes locales desservant des agglomérations arabes - représentent 40 % environ.

32. La densité actuelle de routes revêtues sur la Rive occidentale ne dépasse pas 0,33 km/km² contre 0,24 km/km² environ en 1967, soit une augmentation de 0,09 km/km² depuis l'occupation israélienne en 1967. Il faut toutefois préciser que cette légère augmentation est essentiellement due à la construction de routes visant à favoriser des intérêts israéliens. La densité en km/1 000 habitants est actuellement de l'ordre de 1,7 contre 2,4 en 1967. On peut constater ainsi que cette expansion limitée ne correspond pas à la croissance démographique. En outre, les routes rudimentaires et mal entretenues desservent les villes et villages arabes, tandis que les routes modernes et bien entretenues desservent généralement les implantations juives.

33. Dans la bande de Gaza, le réseau routier comprend essentiellement un grand axe nord-sud qui longe la partie orientale de la bande ainsi qu'une route régionale qui longe certaines parties de la côte. En outre, un certain nombre de routes locales relient les villages et les camps de réfugiés à ces deux axes. L'état de ce réseau est encore plus médiocre que celui du réseau cisjordanien.

34. La densité superficielle en km/km² dans la bande de Gaza est de 0,46 contre 0,33 sur la Rive occidentale. Ce taux apparemment plus élevé n'est dû qu'à une plus forte densité démographique. La densité en km/1 000 habitants est en effet de 0,26, soit un taux moins élevé que le chiffre de 1,7 en Cisjordanie.

35. En résumé, le réseau routier existant - qui constitue, par ailleurs, l'unique moyen de transport sur la Rive occidentale et dans la bande de Gaza et la seule liaison directe avec les pays voisins - demeure sous-développé et ne satisfait pas aux nécessités d'un réel développement économique et social. En effet, la planification, la construction et l'amélioration des routes sont conçues pour répondre aux intérêts des implantations juives et des autorités d'occupation. Les autorités locales arabes, quant à elles, n'ont guère de pouvoir de décision en la matière, le développement des grands axes et des routes régionales relevant du département des travaux publics, qui a à sa tête un fonctionnaire israélien. En outre, les ressources financières limitées dont disposent les autorités locales les empêchent de prendre elles-mêmes des initiatives concrètes dans ce domaine.

36. L'absence de toute autorité nationale palestinienne sur la Rive occidentale et dans la bande de Gaza constitue un obstacle majeur au développement du réseau routier. Cela étant, la mise en commun de ressources financières, ainsi que les initiatives de certaines institutions palestiniennes tendant à définir les priorités de développement dans le secteur du transport, devraient aboutir à la création d'un réseau routier pouvant contribuer au développement global des deux zones.

37. Outre le réseau routier national, il existe des routes de campagne qui ont été construites pour faciliter l'accès des exploitants aux champs et le transport de produits agricoles vers les marchés et les centres de consommation. La longueur total de ce réseau routier à vocation agricole, sur la Rive occidentale, est d'environ 880 kilomètres. Par contre, on ne dispose pas de données fiables en ce qui concerne la bande de Gaza.

38. Au cours des dernières années, la construction de routes à vocation agricole s'est accélérée grâce aux initiatives prises par les résidents en coopération avec des sociétés locales et des organisations caritatives internationales. Il s'agit essentiellement de nouvelles routes construites le long du mont Hébron et de ses contreforts, région où l'on déploie d'énormes efforts pour mettre en valeur de nouvelles terres agricoles.

Transports publics

39. Tous les transports en commun intra-urbain, interurbain et rural sur la Rive occidentale et dans la bande de Gaza se font par route. Le système est fondé sur l'entreprise privée, mais les autorités israéliennes délivrent les permis d'exploitation, déterminent la fréquence du service et fixent les tarifs.

40. Le système de transport en commun interurbain des voyageurs utilise deux moyens, les autobus et les taxis collectifs. Les autobus relient les principaux centres urbains ainsi que les petites villes et les villages, les taxis collectifs jouant un rôle d'appoint. Le nombre total d'autobus immatriculés est de 710 environ sur la Rive occidentale et de 70 dans la bande de Gaza. Sur ce premier chiffre, 378 autobus desservent des lignes fixes. Ce parc appartient à 100 entreprises, dont 70 n'exploitent qu'un seul autobus et la plus importante 36. Cent quarante-neuf autobus assurent des liaisons interurbaines, tandis que le reste assure des services intra-urbains et ruraux. Les autobus interurbains sont essentiellement de type classique, le nombre de places assises ne dépassant pas 50. Un petit nombre de minibus desservent des lignes où la demande de transport est faible.

41. Dans la bande de Gaza, les services d'autobus sont extrêmement limités et n'intéressent que quelques lignes.

42. Le nombre de taxis immatriculés demeure pratiquement inchangé depuis 1967 en raison de la politique restrictive des autorités israéliennes. Au cours des 20 dernières années, le nombre total des taxis en service oscillait entre 1 050 et 1 100 sur la Rive occidentale et entre 760 et 810 dans la bande de Gaza. Pour répondre à l'augmentation de la demande, un grand nombre de voitures et des pick-ups à double cabines privés desservent, sans permis, de nombreuses lignes rurales, notamment dans la bande de Gaza.

/...

43. Les routes qu'empruntent autobus et taxis collectifs ont généralement une structure radiale. Une route pivot est située à Jérusalem et dessert plusieurs points aussi bien sur la Rive occidentale qu'à Gaza. D'autres pivots sont situés à Naplouse, point de desserte pour tous les centres urbains au nord et au centre de la Rive occidentale, ainsi qu'à Gaza, point de desserte pour l'ensemble de la bande.

44. Les services d'autobus interurbains sont assurés généralement selon un horaire fixe. Cependant, le trafic de voyageurs est faible en raison de la médiocrité du service et des arrêts trop fréquents à l'intention des voyageurs des zones rurales. Récemment, on a introduit des services d'autobus express sur quelques grands axes, tels que la route Naplouse-Ramallah-Jérusalem et Ramallah-Jérusalem.

45. Sur les lignes interurbaines, les taxis collectifs assurent des services de meilleure qualité, car plus fréquents et plus rapides, et ont un horaire souple. Pour demeurer compétitifs, les autobus pratiquent des tarifs inférieurs au minimum fixé par les autorités.

46. Différents critères ont été utilisés pour évaluer la performance du transport en commun interurbain sur plusieurs grands axes : a) fréquentation; b) écart, soit l'intervalle de temps entre deux véhicules successifs quittant le point d'origine; c) utilisation des véhicules, soit la moyenne du nombre total de voyageurs par jour et par véhicule; d) utilisation du service, soit les niveaux du service et le nombre de voyageurs payants par véhicule-kilomètre. Les tableaux 6 et 7 illustrent ces paramètres dans le cas de certaines grandes lignes desservies par des autobus et des taxis collectifs.

47. Il ressort du tableau 6 que les services d'autobus sur les lignes reliant Jérusalem à Ramallah, Bethléem et Hébron réalisent la moyenne la plus élevée de fréquentation par jour, le nombre minimum de voyageurs étant supérieur à 5 000 par jour. Ces lignes sont les plus rentables - le nombre journalier moyen étant supérieur à 250 voyageurs par autobus - et les mieux desservies, le taux d'utilisation du service étant supérieur à un voyage payant par véhicule-kilomètre. Il convient de noter ici que sont inclus dans ces chiffres tous les voyageurs, y compris les ruraux, ces derniers, soit 25 à 70 % du total, n'étant pas en fait des voyageurs interurbains.

48. Les chiffres concernant les taxis collectifs figurent au tableau 7. Il ressort de ce tableau que les lignes sur lesquelles la demande est la plus élevée sont celles de Naplouse-Tulkarem, Jérusalem-Ramallah et Jérusalem-Hébron, le nombre quotidien des voyageurs étant supérieur à 4 000. Presque tous les voyageurs effectuent la totalité du trajet. La fréquence du service sur ces routes est en moyenne égale ou inférieure à trois minutes. En outre, les lignes ayant le taux d'utilisation de véhicules le plus élevé sont Naplouse-Qalqilia et Tulkarem-Qalqilia. Elles enregistrent également le nombre le plus élevé de voyageurs payants par véhicule-kilomètre, suivies par la ligne de Bethléem, le taux le plus faible étant celui des lignes Jérusalem-Gaza et Qalqilia-Gaza. Ce trafic apparemment élevé dénote la forte demande de transport interurbain qui tient essentiellement au fait que ouvriers et étudiants font la navette entre ces deux zones. En outre, des milliers de musulmans se rendent à Jérusalem, venant de toutes les zones de Cisjordanie et de la bande de Gaza, en particulier le vendredi.

Transport de marchandises

49. La production agricole annuelle, y compris les productions animales, du territoire palestinien occupé, calculée sur la moyenne de 1985/86 et 1986/87, s'est élevée à 869 200 tonnes sur la Rive occidentale et 194 700 tonnes dans la bande de Gaza. En 1986, la part de la production agricole dans le produit intérieur brut (PIB) de la Rive occidentale (1 milliard 180 millions de dollars) a été de 21,7 % et a atteint 32,8 % du PIB de la bande de Gaza (315 millions de dollars). On ne dispose toutefois d'aucune donnée concernant le volume total de la production minière et industrielle. La part de la production industrielle a atteint 12,7 % du PIB de la Rive occidentale et 7,6 % seulement du PIB de la bande de Gaza.
50. On ne dispose de données que sur le mouvement des produits agricoles entre la Rive occidentale et la bande de Gaza. Seulement, 4 900 tonnes de produits agricoles ont été transportées de la Rive occidentale à la bande de Gaza en 1986/87, contre 40 000 tonnes dans le sens inverse. Le trafic ainsi induit sur les routes de la Rive occidentale et de la bande de Gaza et les voies autorisées qui les relient est estimé à un total de 5,5 millions de tonnes/kilomètres.
51. Quant aux exportations, il ressort des données disponibles pour 1982 que 112 000 tonnes de produits agricoles ont été exportées vers la Jordanie et d'autres pays arabes, en transitant par les postes de contrôle situés sur le Jourdain, contre 72 000 tonnes en provenance de la bande de Gaza. Les exportations de produits agricoles à destination d'Israël et d'autres pays non arabes à partir des ports israéliens ont atteint quelque 22 000 tonnes en provenance de la Rive occidentale et 105 000 tonnes de la bande de Gaza.
52. En 1982, les exportations de produits d'extraction - marbre et pierre pour l'essentiel - en provenance de la Rive occidentale et à destination de la Jordanie et d'autres pays arabes se sont élevées à 127 000 tonnes. Les exportations de produits industriels de la Rive occidentale vers la Jordanie et d'autres pays arabes (principalement du savon et des huiles végétales) ont atteint 17 000 tonnes. On ne dispose d'aucune donnée sur les exportations d'autres produits industriels à destination de la Jordanie (matières plastiques, produits alimentaires transformés et autres produits) qui ne représentent d'ailleurs qu'une part négligeable (5,5 %) des exportations industrielles vers la Jordanie (40 millions de dollars). On ne dispose pas non plus de données sur le volume des exportations industrielles en provenance de la Rive occidentale et de la bande de Gaza et à destination d'Israël et autres pays.
53. Le transport des produits d'exportation s'est traduit par un trafic estimé à 22 millions de tonnes-kilomètres sur les réseaux routiers reliant la Rive occidentale, la bande de Gaza et la ligne verte aux marchés de consommation israéliens, aux ports d'exportation et aux postes de contrôle frontaliers.
54. Quant aux importations, on ne dispose de données que sur le volume des produits agricoles en provenance d'Israël et à destination de la Rive occidentale et de la bande de Gaza : 47 900 et 43 900 tonnes respectivement pour l'année 1986/87. Cela s'est traduit par un trafic estimé à 2,3 millions de tonnes-kilomètres sur les routes de la Rive occidentale et de la bande de Gaza.

55. Il n'existe aucun mouvement de transit par la Rive occidentale ou la bande de Gaza. Tout le trafic de marchandises, intérieur et extérieur, sur la Rive occidentale et dans la bande de Gaza, est assuré par un parc de plus de 20 000 camions et véhicules commerciaux (4 400 dans la bande de Gaza et 15 900 sur la Rive occidentale), soit neuf fois le nombre total de véhicules en service depuis 1967.

56. Tout comme les autobus, ce secteur relève entièrement des entreprises privées.

IV. SYSTEME DE TRANSPORT PROPOSE

A. Objectifs fondamentaux

57. Le système de transport proposé ici prévoit des transports routiers, maritimes et aériens adéquats, qui permettent d'atteindre une série d'objectifs précis conformes à un plan de développement national intégré, dont les principaux sont les suivants :

a) Unité : Assurer des liaisons adéquates et sûres sur la Rive occidentale, dans la bande de Gaza et entre les deux régions, en veillant à ce que tous les endroits de chaque région soient accessibles de l'autre région;

b) Autosuffisance : Minimiser les effets sur le système de tout changement politique et réduire la possibilité d'une rupture du système au cas où les circonstances deviendraient défavorables, notamment dans le couloir proposé pour relier la Rive occidentale et la bande de Gaza;

c) Mobilité : Faciliter les déplacements des personnes et le transport des marchandises, et assurer la capacité du système de répondre à la demande projetée en matière de transport de voyageurs et de marchandises, à une vitesse acceptable et à un coût raisonnable pour l'ensemble de la population;

d) Accessibilité : Atteindre les zones actuellement inaccessibles, et améliorer l'accessibilité de celles qui sont actuellement mal desservies;

e) Croissance économique : Promouvoir le développement économique en fournissant les moyens et les services appropriés de manière à renforcer les activités de développement dans les secteurs agricole, industriel, minier et touristique;

f) Développement social : Répondre aux besoins de la société palestinienne dans les secteurs éducatif, culturel, social et sanitaire;

g) Liaisons avec d'autres pays : Relier la Rive occidentale à la bande de Gaza, et les deux régions aux pays arabes et autres pays voisins;

h) Un service de qualité pour le transport des voyageurs : Assurer la qualité du service de transport des voyageurs en général et des transports en commun en particulier, en assurant des liaisons, en mettant en service des véhicules et en aménageant des terminaux appropriés, et aussi en réduisant les encombrements, en particulier dans les zones urbaines, en encourageant notamment le public à utiliser les transports en commun;

/...

i) Un service à coût réduit : Réduire le coût des transports reliant le plus directement possible les centres où la demande de transports est forte et en améliorant la qualité du réseau. Il faudrait à l'avenir, dans la planification et l'élaboration des politiques de transport, veiller à réduire les coûts d'exploitation des véhicules, abaisser les taxes qui grèvent les transports en commun et diminuer la consommation d'énergie;

j) Amélioration de la sécurité : L'un des principaux objectifs du système de transport proposé est d'améliorer la sécurité pour tous les modes de transport;

k) Diminuer les effets nocifs des transports sur l'environnement : Les plans seront conçus de manière à assurer la préservation des ressources naturelles, comme les terres arables, les forêts et la faune et la flore sauvages. Les nouveaux matériels de transport ne doivent pas être source de nuisances pour les sites ayant une valeur religieuse, historique ou esthétique. On envisagera de mettre en relief la beauté des sites en embellissant les voies de passage et en y installant des équipements panoramiques.

B. Prévisions concernant la demande future de transports

58. La population de la Rive occidentale et de la bande de Gaza en l'an 2010 est calculée sur la base des deux scénarios susmentionnés : le scénario A, fondé sur l'accroissement naturel de la population palestinienne actuelle sur la Rive occidentale occupée, y compris Jérusalem, et la bande de Gaza, comprend, outre les résidents arabes de Jérusalem, tous les titulaires de cartes de résident délivrées par les autorités israéliennes, même s'ils vivent à l'étranger. Le scénario B comprend les personnes visées au scénario A, plus 1,5 million de Palestiniens installés à l'étranger qui retourneraient en Palestine entre 1991 et 1995.

59. D'après les données actuellement disponibles, la population palestinienne sur la Rive occidentale occupée, y compris Jérusalem, et la bande de Gaza est d'environ 1,8 million d'habitants; son taux d'accroissement annuel est de 3 % sur la Rive occidentale et 3,4 % dans la bande de Gaza. Le nombre moyen de personnes par foyer dans ces régions est de 6,13 et de 6,50, respectivement.

60. On trouvera au tableau 8 les caractéristiques démographiques projetées pour l'an 2010 d'après le scénario A. Ces projections sont fondées sur les hypothèses suivantes :

a) Le taux d'accroissement annuel tendra à diminuer avec l'urbanisation et l'élévation du niveau de vie;

b) La croissance économique devant être plus forte dans la bande de Gaza, le taux d'accroissement annuel de la population tendra à diminuer plus rapidement que sur la Rive occidentale, ce qui réduira l'écart entre les deux régions;

c) Les mutations socio-économiques attendues entraîneront une diminution du nombre des familles élargies vivant sous le même toit et une augmentation du nombre des familles nucléaires, ce qui développera la demande de transport individuel;

d) Les effets des migrations vers d'autres pays sont négligeables, aussi n'en est-il pas tenu compte.

61. En partant de ces hypothèses, on prévoit que la population totale sur la Rive occidentale et la bande de Gaza augmentera d'environ 3,2 millions d'habitants d'ici à l'an 2010, soit une augmentation nette de 176 % par rapport à 1989.

62. En ce qui concerne le scénario B, on admet que 80 % du million et demi de Palestiniens qui reviendront de l'étranger s'installeront sur la Rive occidentale et 20 % dans la bande de Gaza. Après 1995, l'augmentation naturelle de l'ensemble de la population sera d'environ 296 % par rapport à 1989. Les caractéristiques projetées pour l'an 2010 d'après le scénario B sont présentées dans le tableau 9.

63. En cas de règlement politique, on s'attend à ce que le revenu par habitant augmente considérablement sous l'effet du retour des Palestiniens de l'étranger, de la poursuite des envois de fonds et de l'aide et des investissements étrangers. C'est en se fondant sur ce facteur, joint à l'augmentation projetée du nombre des ménages, que l'on projette le nombre des véhicules en général, et aussi celui des voitures particulières, en l'an 2010. On estime que l'augmentation nette du nombre total de véhicules atteindra presque 150 % pour le scénario A et 340 % pour le scénario B (voir les tableaux 8 et 9, qui font apparaître les principaux facteurs déterminant la demande en matière de transports). Il est à noter que ces estimations ne tiennent pas compte du ralentissement du taux d'accroissement du nombre des véhicules après 1987 en raison de la situation créée par l'Intifada.

64. On s'attend à ce que dans un premier temps, le taux d'accroissement du parc automobile suive le taux d'accroissement annuel moyen actuel, qui est de 8 % sur la Rive occidentale et dans la bande de Gaza. On prend pour hypothèse que ce taux se maintiendra jusqu'à l'an 2000, puis qu'il se stabilisera à un niveau inférieur, à mesure que la politique des transports en commun sera mise en oeuvre. On estime que d'ici à l'an 2010, le nombre total de véhicules et de voitures particulières pour 1 000 personnes atteindra 111 et 72 respectivement sur la Rive occidentale, et 59 et 42 respectivement dans la bande de Gaza. (Le nombre de véhicules pour 1 000 habitants était de 770 aux Etats-Unis d'Amérique en 1980; 130 à Bahreïn en 1981; 101 en Jordanie en 1986; et 184 en Israël en 1986).

65. Bien que l'on s'attende à ce que l'achat de véhicules et de voitures particulières se développe comme indiqué sur la Rive occidentale et dans la bande de Gaza, il n'en faudra pas moins développer les transports en commun.

66. On s'attend également à ce que le nombre de conducteurs augmente en même temps que celui des véhicules, mais à un rythme qui ira en diminuant. D'après les prévisions, le nombre de conducteurs pour 100 foyers passera de 55 en 1989 à 75 en 2010 sur la Rive occidentale, et de 51 à 61 dans la bande de Gaza. Il est à noter que d'après les prévisions, le nombre de conducteurs sera au moins deux fois plus élevé que celui des voitures particulières pour 100 foyers. Cela s'explique par le nombre relativement élevé de personnes par foyer et par l'augmentation importante du nombre de titulaires d'un permis de conduire dans les années 80, surtout parmi les jeunes qui croient qu'un permis de conduire accroît leurs chances de trouver du travail et facilite leurs déplacements de la maison au travail. Les

projections démographiques montrent que la proportion de conducteurs potentiels (c'est-à-dire le groupe d'âge de 18 à 65 ans) par rapport à la population totale augmentera légèrement, pour passer du taux actuel de 38,5 % à 39,6 % en l'an 2010.

67. Dans le scénario B, l'hypothèse est qu'un certain laps de temps s'écoulera avant que les 1 500 000 Palestiniens revenus au pays s'adaptent à leurs nouvelles conditions de vie. Ce processus devrait durer jusqu'à l'an 2000. Durant cette période, la proportion des Palestiniens revenus au pays propriétaires de voitures particulières devrait être inférieure à celle des résidents permanents. A la fin de cette période, on suppose que cette proportion sera relativement uniforme pour l'ensemble de la population.

68. Le tableau 10 présente l'évolution des facteurs déterminant la demande de transports pour l'ensemble de la population dans les deux scénarios.

69. Des études ont montré que l'augmentation du nombre total de véhicules pendant une période déterminée dépendait étroitement de l'augmentation du nombre de déplacements par personne et par jour et, aussi et surtout, du nombre de kilomètres parcourus. C'est ainsi que l'on prévoit que la demande de transports sur la Rive occidentale et la bande de Gaza augmentera, d'ici à l'an 2010, d'au moins 240 % dans le cas du scénario A et de 415 % dans le cas du scénario B.

70. Le tableau 11 fait apparaître le volume actuel de la circulation et les volumes projetés sur les principaux itinéraires du réseau.

C. Projet de réseau de transport routier

71. Les principes directeurs sont les suivants :

a) L'objectif est d'obtenir un réseau routier intégré qui permette une circulation aussi fluide, directe et ininterrompue que possible;

b) La structure du réseau doit être conforme à un système de classification des liaisons routières fondé sur : i) la capacité d'absorber les débits projetés, et ii) la fonction et la qualité des liaisons;

c) Le système doit être coordonné avec les autres modes de transport de façon compatible et intégrée;

d) Le tracé du réseau devrait, dans la mesure du possible, inclure les liaisons existantes et il faudra prévoir des raccordements avec le réseau en place de façon rationnelle et économique;

e) Des itinéraires évitant la traversée des centres urbains devraient être envisagés afin de faciliter la circulation de passage, de réduire la congestion et d'améliorer les conditions de sécurité;

f) Le réseau doit être compatible avec les conditions topographiques et les normes de construction routière.

72. Dans la présente étude, on a adopté le système de classification ci-après :

a) Autoroutes nationales : Elles ont pour fonction principale d'assurer efficacement le mouvement rapide du trafic, en particulier le trafic en transit à longue distance. Ces routes comportent, au moins, quatre voies séparées par un terre-plein central, sont à accès réglementé et comportent, dans la mesure du possible, des passages superposés aux intersections;

b) Grandes routes nationales : Elles relient les grandes agglomérations aux principaux centres de production et de consommation. Elles sont également caractérisées par une grande mobilité et un nombre de voies d'accès et de sortie limité. Elles comportent une ou deux voies dans les deux sens;

c) Routes secondaires régionales : Elles assurent la desserte de petites villes, les relient entre elles ainsi qu'avec le réseau routier national. En général, elles sont d'intérêt régional plutôt que national, couvrant des distances réduites, autorisent des vitesses limitées et comportent deux voies;

d) Chemins vicinaux : ils assurent la desserte de petits villages et des campagnes et les relient aux grands axes routiers. La circulation y est faible, les trajets relativement courts et les vitesses peu élevées.

73. La figure 2 donne une représentation schématique des principaux centres d'origine du trafic et des pôles d'attraction, ainsi que du volume du trafic qui en résulte. Trois couloirs nationaux nord-sud sont prévus pour la Rive occidentale, et un quatrième également de direction nord-sud pour la bande de Gaza. Il est également prévu de relier la Rive occidentale et la bande de Gaza par un couloir national est-ouest passant par une zone neutre à travers le territoire sous contrôle israélien. En outre, trois couloirs nationaux transversaux, à travers la Cisjordanie, devaient relier les grandes agglomérations aux principaux centres de production et de consommation et faciliter ainsi le trafic de voyageurs et de marchandises en provenance ou à destination des pays voisins.

74. Un réseau régional d'appoint est prévu pour assurer la desserte des zones où la demande de transport et le volume de trafic en transit sont faibles. Un réseau de chemins vicinaux est également prévu pour relier entre elles les petites agglomérations rurales et assurer la liaison avec les routes régionales et les grandes routes nationales. Ce réseau faciliterait l'accès aux localités isolées, généralement ignorées.

75. Sur la Rive occidentale, le principal couloir nord-sud traverserait Jenin, Naplouse, Ramallah, Jérusalem, Bethléem, Hébron et Al-Dahiriya. On envisage une autre route pour contourner les zones très peuplées allant de Ramallah, au nord, au nord de Hébron, au sud. Cette autoroute est destinée à assurer le trafic en transit par la Rive occidentale et la bande de Gaza, en reliant la Rive occidentale à la Jordanie et autres pays arabes, à l'est, et la bande de Gaza et l'Egypte et autres pays arabes, à l'ouest. Un deuxième couloir national parallèle assurerait la desserte de la vallée du Jourdain et de la zone située à l'ouest de la mer Morte, région dont le potentiel économique est très important. Un troisième relierait Tulkarem, au nord-ouest, et Beit Sira, au sud, établissant ainsi la liaison avec le couloir transversal menant à Jérusalem.

/...

76. Trois couloirs nationaux à direction est-ouest traverseront la Rive occidentale. Le premier reliera Tulkarem et Jenin au nord de la Jordanie, en passant par le pont Al Maleh. Le deuxième reliera Tulkarem et Qalqilia, en passant par Naplouse, au pont Damiah, menant à Amman, au centre. Le troisième reliera Beit Sira et le pont Abdullah, en pénétrant la zone Jérusalem-Ramallah pour se diriger vers le sud de Jéricho.

77. Dans la bande de Gaza, il est prévu de construire un couloir national dans les plaines orientales, allant de l'extrême nord jusqu'à la frontière sud avec l'Egypte. Son extension aux alentours de la ville de Gaza permettrait de desservir un éventuel port maritime, la zone industrielle et l'aéroport au sud de la ville.

78. Il est proposé de relier la Rive occidentale à la bande de Gaza par un couloir passant par une zone neutre à travers le territoire sous contrôle israélien. Ce couloir permettrait de relier le sud de la Rive occidentale au nord de la bande de Gaza, en passant par Idna et Beit Hanoun.

79. La circulation par direction aux heures de pointe qui figure au tableau 12 a été calculée en partant de l'hypothèse que 14 % du trafic journalier total a lieu aux heures de pointe et que 55 % de ce trafic s'écoule dans une direction. Le nombre de voies par direction a été calculé en prenant pour hypothèse que les poids lourds - autobus, autocars et camions - représentaient 10 à 15 % du volume total de la circulation. Le niveau du service sur ces routes devrait correspondre à un débit constant d'une vitesse moyenne allant de relativement élevée à modérée.

80. On trouvera à la figure 3 le tracé des routes nationales et régionales qui constituent l'épine dorsale du réseau routier envisagé pour la Rive occidentale et la bande de Gaza, et au tableau 13, une comparaison entre la longueur totale des réseaux existants et des réseaux envisagés. Le réseau envisagé permettrait de faire passer la densité routière par km/km² de 0,33 à 0,47. La densité par 1 000 habitants accuserait une baisse légère pour passer de 1,13 à 0,91. Le tableau 14 donne une idée de l'importance des travaux de construction, de réaménagement et d'amélioration requis.

81. On trouvera ci-après une description plus détaillée du projet de réseau de routes nationales.

Couloir Rive occidentale-Gaza

82. La Rive occidentale et la bande de Gaza sont deux régions géographiques distinctes séparées au point le plus rapproché par une distance de 33 kilomètres. Elles devront être reliées par un couloir neutre démilitarisé. La zone proposée s'étendrait de l'extrémité nord de la bande de Gaza vers l'est jusqu'aux contreforts occidentaux des monts Hébron sur la Rive occidentale. Elle mesurerait à peu près 37 kilomètres de long sur une largeur variant entre 2 et 4 kilomètres, et sa superficie serait d'environ 120 kilomètres carrés. Il est prévu de construire entre Hébron et la bande de Gaza une autoroute qui traverserait cette zone neutre. Les critères retenus pour le choix de l'emplacement de cette route et donc de la zone neutre ont été les suivants :

- a) La route doit être aussi directe et courte que possible;

b) Elle doit éviter autant que possible de perturber la disposition des colonies israéliennes le long de la zone neutre;

c) Elle doit croiser aussi rarement que possible les routes israéliennes existantes, de manière à réduire au minimum le nombre d'ouvrages d'art - ports, tunnels, etc. - nécessaires;

d) Elle doit répondre aux conditions topographiques et aux normes de construction des autoroutes.

83. L'itinéraire proposé répond mieux à ces critères que tous les autres itinéraires examinés. La route prévue fait partie intégrante du projet de réseau d'autoroutes nationales. Elle part du nord d'Hébron, se dirige vers l'ouest par Idna à travers la zone neutre et atteint la région nord de la bande de Gaza à Beit Hanoun, où elle se raccorde aux tronçons des routes nationales qui traversent la bande de Gaza. Sa longueur totale est de 54 kilomètres, dont 37 kilomètres dans la zone neutre proposée.

84. Le trafic journalier sur cette route est estimé d'ici à l'an 2010 à environ 32 400 véhicules dans le scénario A et à 56 000 véhicules dans le scénario B. Pour l'absorber, il faudra construire une route à six voies sans accès, conçue selon les normes applicables aux autoroutes.

Grande route nationale entre Jenin et Al Dahiriyah

85. Cette grande route de la Rive occidentale va de Jenin au nord à Al Dahiriyah au sud, desservant les agglomérations de Naplouse, Ramallah, Jérusalem, Bethléem et Hébron. La circulation au nord de Naplouse et au sud d'Hébron est assurée grâce aux tronçons de route à deux voies conçues selon les normes des grandes routes rurales. La circulation plus dense du reste de la route est assurée grâce à des tronçons à quatre voies. Il faut prévoir une capacité supplémentaire dans le scénario A entre Jérusalem et Bethléem (tableau 11) et dans le scénario B, entre Ramallah et Hébron. Dans chaque cas, il faudrait trois voies dans chaque sens. Toutefois, la capacité combinée de cette route et de l'autoroute nationale parallèle Ramallah-Hébron permettra de répondre à la demande totale prévue.

86. Il faut réaménager les tronçons existants de la route proposée, c'est-à-dire notamment redresser légèrement certains virages en plan, construire de nouvelles portions pour éviter les difficultés topographiques actuelles et contourner les agglomérations embouteillées (longueur : 176 kilomètres).

Autoroute nationale Ramallah-Hébron

87. La région de Jérusalem sera probablement le "goulet d'étranglement" du réseau routier national. Le volume de trafic prévu, notamment dans le scénario B, justifie la construction d'une nouvelle route reliant Ramallah à Hébron, qui passerait à l'est de Jérusalem et de Bethléem et à l'ouest de Jéricho. Il s'agira d'une route à deux voies dans chaque sens avec accès contrôlé et croisements étagés, comportant trois raccordements avec Jérusalem, Jéricho (et la Jordanie) et Bethléem. La plus grande partie de cette route devra être construite, mais on pourra y intégrer de courts tronçons existants après les avoir réaménagés. On propose une longueur de 63 kilomètres, avec sept échangeurs.

/...

Grande route nationale entre Ein El Baydah et la mer Morte

88. Cette route va du nord au sud sur un tracé presque parallèle à l'axe de la grande route nationale Jenin-Al Dahiriyah à l'ouest et au Jourdain à l'est. Elle rejoint le complexe industriel proposé sur la rive occidentale de la mer Morte, en passant par la grande agglomération de peuplement proposée à Damiah et par Jéricho. Sa principale fonction est de répondre aux besoins de développement économique et social prévus dans la vallée du Jourdain. On y prévoit un trafic important de marchandises, notamment sur le tronçon entre les ponts Damiah et Abdullah, où quatre voies seraient justifiées. Pour le reste, on prévoit une route rurale à deux voies. Il est recommandé de procéder à des travaux mineurs de réaménagement et de modernisation de la route actuelle. La longueur totale est de 115 kilomètres.

Autoroute nationale entre le pont Abdullah et Jérusalem, et grande route nationale entre Jérusalem et Beit Sira

89. Ce couloir relie le pont Abdullah et la bande de Gaza par les régions de Jérusalem, Bethléem et Hébron. Il est constitué d'une autoroute nationale entre le pont Abdullah sur le Jourdain et Jérusalem. Entre Jérusalem et l'autoroute Ramallah-Hébron, une grande route bifurque pour rejoindre la route nationale Tulkarem-Beit Sira au nord de Beit Sira, croisant la route nationale Ramallah-Jérusalem au sud de l'aéroport international de Qalandia. Ce tronçon, d'une longueur de 39 kilomètres, doit être modernisé pour répondre aux normes des autoroutes. (La portion de grande route mesure 32 kilomètres et doit être réaménagée en une route à quatre voies. Des portions à quatre voies de ce couloir entre Qalandia et Beit Sira sont en construction.)

Grande route nationale entre Tulkarem et Beit Sira

90. Cette route passe par les avancées de la chaîne montagneuse du nord et du centre de la Rive occidentale. Elle relie Tulkarem à Beit Sira, passe à l'est de Qalqilia et, grâce à un raccordement, rejoint la route nationale Jérusalem-Beit Sira près de Beit Sira. Sa principale fonction est de faciliter la circulation des personnes et des marchandises entre les régions du nord-ouest et Jérusalem, Hébron et la bande de Gaza. Le trafic prévu n'exige pas plus de deux voies dans les deux sens. La route actuelle sera alignée sur les normes des grandes routes, ce qui entraînera aussi des travaux d'élargissement et de modification mineure du tracé. Sa longueur est d'environ 61 kilomètres.

Grande route nationale entre Tulkarem et le pont Al Maleh

91. L'objectif est d'améliorer les liaisons entre les régions nord de la Rive occidentale et de les relier plus facilement avec la Jordanie par le pont Al Maleh qui doit être construit sur le Jourdain au sud-est d'Ein El Baydah. Elle relie Tulkarem au pont en contournant Anabta et Tubas et en traversant l'axe Jenin-Naplouse au sud de Jenin. Le volume de trafic prévu sur cette route étant inférieur à 5 000 véhicules par jour, deux voies devraient suffire. Longue d'environ 53 kilomètres, elle doit être en grande partie construite, tandis que les tronçons actuels seront modernisés et réaménagés.

/...

Grande route nationale entre le pont Damiah et Tulkarem

92. Cette route va du pont Damiah dans la vallée du Jourdain à Naplouse et traverse la route nationale entre Ein El Baydah et la mer Morte près de la grande agglomération de peuplement envisagée à Damiah. Elle bifurque ensuite à Naplouse, pour se diriger d'un côté vers Tulkarem et de l'autre vers Qalqilia. Le volume élevé de trafic attendu sur cette route justifie l'aménagement de quatre voies, sauf sur le raccordement Naplouse-Qalqilia, qui sera limité à deux voies. La route entre le pont Damiah, Naplouse et Tulkarem mesure 68 kilomètres, et celle entre Naplouse et Qalqilia 32 kilomètres.

Autoroute nationale de Gaza

93. Une autoroute nationale est proposée le long des plaines orientales de la bande de Gaza. Elle aura quatre voies selon le scénario A et six selon le scénario B, et son accès sera limité dans les deux cas. Elle servira à acheminer le trafic entre la Rive occidentale (et éventuellement les pays arabes voisins) et l'Egypte, ainsi que le trafic interne de la bande de Gaza. Six échangeurs sont prévus pour desservir la ville de Gaza et son port maritime, l'aéroport de Gaza, Deir-El-Balah, Khan Yunis et Rafah. Elle se raccordera à l'autoroute nationale Hébron-Gaza à l'extrémité nord de la bande près de Beit Hanoun, et se terminera à la frontière égyptienne au sud de Rafah. La grande route actuelle est parallèle à ce couloir et sera reclassée comme route secondaire régionale. Sa longueur est de 42 kilomètres. Un autre tronçon de 13 kilomètres est prévu pour contourner la ville de Gaza; sur le parcours de Beit Hanoun à la côte, il aura le caractère d'une grande route nationale et se prolongera ensuite vers le port maritime et l'aéroport de Gaza.

Réseau de routes secondaires régionales

94. La route Tulkarem-Jenin relie Tulkarem à Jenin, au nord de la Rive occidentale, via Ya'bad. Le tronçon Tulkarem-Ya'bad a besoin d'être aménagé alors que la bretelle Ya'bad-Jenin doit être construite (longueur : 37 km).

95. La route Jenin-Tubas part de Jenin vers le sud-est, croise la route nationale Tulkarem-Jisr El Maleh près de Tubas et continue vers le sud, où elle rejoint la route nationale Jisr Damiah-Naplouse. Une courte bretelle relie Qabatia à cette route. La route est en grande partie construite mais son revêtement et son tracé ont besoin d'être améliorés (longueur : 32 km).

96. La route Ein El Baydah-jonction de l'aéroport de Qalandia va d'Ein El Baydah à l'extrême nord jusqu'à la jonction de l'aéroport de Qalandia sur la route nationale Ramallah-Jérusalem, via Milkhamas. Elle longe les contreforts orientaux de la région montagneuse située entre les routes nationales Ein El Baydah-mer Morte et Naplouse-Ramallah. La route qui existe est en grande partie utilisable, mais le tracé de certains tronçons exige de légères améliorations (longueur : 85 km).

97. La route Masha-Fasayel relie Masha, au pied du versant occidental de la région montagneuse centrale, à Fasayel au coeur de la vallée du Jourdain, croisant la route nationale Jenin-Al Dahiriyyah au sud de Huwara. Les autorités israéliennes

/...

ont récemment construit presque entièrement cette route pour relier les colonies israéliennes de la vallée du Jourdain au réseau routier israélien (longueur : 55 km).

98. La route A'bud-A'tara relie les deux grands couloirs nationaux nord-sud des routes Tulkarem-Beit Sira et Naplouse-Ramallah via A'tara. Les tronçons de cette route qui ont été récemment construits sont d'une qualité acceptable. Pour les autres, une amélioration du revêtement et du tracé est nécessaire (longueur : 20 km).

99. La route Ni'lin-Ramallah relie les routes nationales Tulkarem-Beit Sira et Naplouse-Ramallah. D'importants travaux de réfection s'imposent (longueur : 21 km).

100. La route de contournement de la montagne d'Hébron est presque parallèle aux frontières sud de la Rive occidentale. La topographie et l'emplacement des agglomérations exigent l'aménagement d'un système routier en rocade. La route part de Bethléem en direction des contreforts ouest, où elle rejoint la route Hébron-Gaza près d'Idna puis se prolonge vers le sud jusqu'à Al-Dahiriya. Elle va ensuite vers l'est et le nord jusqu'à Bethléem via Al Samou'. Une bretelle la relie à la route de la mer Morte. Le tronçon est de la rocade et la bretelle de la mer Morte doivent être construits, alors que les tronçons nord et ouest demandent d'importants travaux de réfection (longueur de la rocade : 128 km, longueur de la bretelle : 20 km). On prévoit de construire un autre tronçon de 21 kilomètres pour compléter une rocade plus petite reliant Hébron à Al-Dahiriya via Bani Na'im.

101. Le réseau de routes secondaires régionales de la bande de Gaza : Le réseau de routes régionales proposé pour la bande de Gaza consiste en deux axes nord-sud et trois axes est-ouest. Un des axes nord-sud suit un itinéraire parallèle à l'autoroute le long des plaines orientales de la bande de Gaza et lui sert de voie de desserte. Le deuxième longe le littoral à l'ouest, et constitue un prolongement de la route principale desservant le port et l'aéroport. Des routes secondaires régionales transversales relient les routes longitudinales et desservent les agglomérations de Deir El-Balah, Khan Yunis et Rafah. Ce réseau routier est constitué essentiellement de routes locales qui nécessitent d'importants travaux de modernisation et de réfection (longueur du réseau : 80 km).

102. Le réseau de chemins vicinaux relie les villages palestiniens entre eux et aux réseaux routiers national et régional. L'objectif est d'ordre spatial. Tous les villages de la Rive occidentale et de la bande de Gaza sont reliés aux systèmes national et régional, mais la qualité des routes qui les desservent laisse à désirer. Il faudra prévoir d'importants travaux de modernisation. En outre, dans un souci de développement, il faudra construire de nouvelles routes pour relier les villages entre eux. On estime que la longueur totale des chemins vicinaux augmentera de 60 %.

103. Vu le rôle de plus en plus important que joue le secteur agricole dans l'économie palestinienne, il faudra construire des routes pour faciliter la mise en exploitation de nouvelles terres et l'accès à ces terres. Pour certaines de ces routes, il faudra prévoir un revêtement en dur, alors que pour les autres on se contentera de chaussées à surface stabilisée praticables quelles que soient les conditions atmosphériques.

D. Projet de réseau de transports publics

104. Les plans de développement de la Rive occidentale et de la bande de Gaza mettent l'accent sur l'expansion du réseau de transports publics. Les services d'autobus et de taxis collectifs doivent être encouragés, et les possibilités de construire un système ferroviaire rapide étudiées. Pour améliorer les services de transports publics, il est recommandé de créer une ou plusieurs sociétés publiques de transport en commun. Si l'on veut éviter l'achat de voitures particulières avec les conséquences néfastes qui en découlent, les services de taxis collectifs doivent être réglementés et coordonnés avec les services d'autobus, le but étant d'améliorer la qualité des prestations. L'utilisation des transports en commun doit être encouragée par des exonérations d'impôt et l'augmentation des taxes sur les voitures particulières.

105. Le mode de transport en commun à encourager sur chaque itinéraire sera déterminé en fonction de la demande des voyageurs et de la capacité de la route. Un service d'autobus est préférable lorsque la demande est forte et le trafic important par rapport à la capacité de la route. Dans d'autres cas, la formule des taxis collectifs pourrait être préférable.

106. Les réseaux ferroviaires desservant les couloirs où le volume du trafic voyageurs est élevé - tels que le couloir Ramallah-Jérusalem-Bethléem et celui qui longe la bande de Gaza - devraient faire l'objet d'une étude économique et de faisabilité technique approfondie, avant que des recommandations détaillées soient formulées; il en va de même pour d'autres lignes, notamment celle qui relierait la Rive occidentale à la bande de Gaza, voire Gaza et l'Egypte.

107. A la différence du réseau en place, le réseau de transport interurbain proposé pour la Rive occidentale et la bande de Gaza reliera directement les centres urbains régionaux sans correspondance, et permettra également aux voyageurs de se rendre directement dans les pays arabes voisins à partir de nombreux centres urbains.

108. Le succès du réseau proposé exige une modernisation complète des services existants : il faudra notamment équiper le réseau de véhicules de meilleure qualité, établir des horaires plus fréquents et plus précis et aménager des gares et des installations pour les passagers, notamment dans les principaux centres.

E. Projet de système de transport maritime

109. Il est proposé de construire sur le littoral de la bande de Gaza un port maritime commercial qui desservirait la bande de Gaza et la Rive occidentale ainsi que les pays voisins qui n'ont pas de débouchés sur la Méditerranée, notamment la Jordanie, l'Iraq et les Etats arabes du Golfe. Ce port doit permettre d'exporter des produits agricoles, miniers et industriels et d'importer des denrées alimentaires, des matières premières, des produits industriels et du combustible. Aucune projection touchant le volume des exportations et des importations ou sur le fret de transit n'a été établie et toute tentative d'estimation détaillée serait sujette à une large marge d'erreur.

/...

110. Il semble toutefois évident qu'un grand port moderne sera vital pour le développement économique d'un futur Etat palestinien. Une étude récente de faisabilité technique a montré qu'il était possible d'aménager un port sur le littoral de la bande de Gaza. La conclusion de cette étude est que les caractéristiques de cette côte ne présentent aucun problème technique majeur et que le meilleur site est situé à l'ouest de la ville de Gaza, au sud des deux jetés déjà construites. Le tronçon de route qui relierait le port au futur réseau routier constituerait l'infrastructure de base requise pour assurer l'important trafic de marchandises en provenance et à destination de la bande de Gaza, de la Rive occidentale et des pays voisins.

F. Projet de réseau de transport aérien

111. L'examen des besoins futurs en matière de transport montre clairement la nécessité de mettre en place un système de transport aérien pour assurer le trafic de passagers et de marchandises à l'intérieur de la Rive occidentale et de la bande de Gaza et entre celles-ci et d'autres régions du monde. Pour cela, il faudra construire un grand aéroport international et des aéroports régionaux. Le site proposé pour l'aménagement de cet aéroport international est l'aéroport de Qalandia, au nord de Jérusalem, que les autorités israéliennes exploitent actuellement pour les services aériens à l'intérieur d'Israël.

112. Le principal avantage de Qalandia par rapport aux autres emplacements envisagés est sa situation centrale et sa facilité d'accès par les deux grandes routes nationales proposées qui se croisent au sud de l'aéroport. Autres grands avantages, sa proximité de Jérusalem et son emplacement par rapport à d'autres grands centres urbains. Lorsque le système routier proposé sera aménagé, l'aéroport sera à une quarantaine de minutes par voiture de Naplouse et d'Hébron, et à environ 80 minutes de Jenin, à l'extrême nord, et de la ville de Gaza au sud-ouest. Le site a été étudié d'une manière approfondie en tenant compte des normes de sécurité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et un zonage approprié garantira le respect de ces normes. Des terrains sont disponibles vers l'est où la topographie ne pose pas de problème.

113. Les installations de l'aéroport actuel devraient être agrandies pour répondre aux normes d'un aéroport international moderne, et selon un rapport récent, le trafic aérien annuel sera de près de 2 950 passagers en l'an 2010, dans le cas du scénario A. Cette projection est fondée sur l'analyse de la demande éventuelle de trois principaux groupes : les résidents et les visiteurs palestiniens (1 320 000), les visiteurs musulmans (770 000), les pèlerins chrétiens et les touristes visitant la Terre sainte et autres lieux (860 000). Dans le scénario B, le nombre total de passagers sera de 3 900 000 en l'an 2010. Aucune projection n'a été faite pour l'importation et l'exportation de marchandises.

114. Compte tenu des estimations, la demande annuelle de voyages ne devrait pas se traduire par plus de 40 000 mouvements par an dans le cadre du scénario A et plus de 50 000 dans le cadre du scénario B. En conséquence, une piste unique de décollage pouvant absorber au moins 80 000 mouvements par an et une piste de manoeuvre parallèle devraient suffire. La longueur de piste requise est estimée à 3 500 mètres, ce qui permettrait de recevoir des Boeing B-747 pouvant atteindre

sans escale Rabat et Londres à l'ouest et Islamabad à l'est. Les terrains nécessaires pour des travaux de modernisation et d'aménagement à la mesure des besoins sont disponibles.

115. En plus de l'aéroport international de Qalandia, on envisage la construction de trois petits aéroports régionaux : 1) à Gaza, 2) à Jalameh, au nord de Jenin, et 3) près de Jéricho. Il est prévu d'aménager l'aéroport de Gaza sur des terrains situés à proximité de la côte, au sud de la ville et du futur port maritime; il serait desservi par une bretelle du réseau routier national. On a écarté le site de l'aérodrome d'Al Qubbah, à l'est de la ville de Gaza, du fait de sa proximité d'Israël et des violations de l'espace aérien israélien qui pourraient en résulter. Les aéroports de Jenin et de Jéricho seront construits sur des aérodromes abandonnés qui avaient été aménagés par les Britanniques à l'époque du mandat. Le couloir aérien emprunté pour les vols entre la Rive occidentale et la bande de Gaza pourrait se situer au-dessus de la zone neutre proposée. Il ne sera peut-être pas nécessaire de construire un centre de contrôle de la navigation aérienne, puisque celui qui vient d'être aménagé en Jordanie couvre une vaste zone géographique, y compris la Rive occidentale. Toutefois, il faudra doter l'aéroport international de Qalandia d'installations de contrôle d'approche.

V. INFRASTRUCTURE INSTITUTIONNELLE

116. Le réseau de transport proposé pour la Rive occidentale et la bande de Gaza ne peut être mis en place sans un cadre administratif permettant d'en planifier, d'en assurer et d'en contrôler le développement. Il faut pour cela définir et saisir clairement les politiques, objectifs et priorités sectoriels dans le contexte général de l'intérêt national et des contraintes financières. Malheureusement, ce cadre fait totalement défaut depuis les 22 ans de l'occupation israélienne. Les seules organisations officielles du secteur des transports sont les vestiges des bureaux locaux des Ministères jordanien et égyptien des transports qui fonctionnaient jusqu'à l'occupation de 1967. Elles sont actuellement contrôlées par des fonctionnaires israéliens qui appliquent la politique et les réglementations définies par les autorités israéliennes.

117. Les trois grands départements de la Rive occidentale et de la bande de Gaza sont le Département des travaux publics, le Département des transports routiers et le Département des immatriculations. Le Département des travaux publics est chargé de la planification, de la construction et de l'entretien des routes qui ne sont pas du ressort des municipalités. Le Département des transports routiers est chargé de la réglementation et du contrôle de la circulation et de la sécurité. Le Département des immatriculations est chargé de la classification et de l'immatriculation des véhicules, ainsi que de la délivrance des permis de conduire. En outre, le Département central de planification et le Conseil supérieur de la planification, qui sont aussi composés de fonctionnaires israéliens et placés sous leur responsabilité, participent habituellement à la planification et à la coordination des activités dans le secteur des transports.

118. Pour atteindre les objectifs du plan de développement proposé, il conviendrait de créer un certain nombre d'organisations opérationnelles palestiniennes. Les organisations proposées sont les suivantes :

/...

- a) Un ministère des transports chargé de la planification stratégique et de la coordination des activités de toutes les organisations de transport;
- b) Une administration routière chargée de construire et d'entretenir le réseau routier ainsi que de mettre en place une réglementation sur la charge par essieu et de contrôler la surcharge;
- c) Un département de la circulation chargé de la sécurité routière, de l'immatriculation des véhicules et de la délivrance des permis;
- d) Un service des transports publics chargé de l'ensemble des opérations de planification, de réglementation et de promotion de tous les modes de transport public;
- e) Un service de l'aviation civile et de la météorologie chargé de planifier et de coordonner les transports aériens, notamment en ce qui concerne l'exploitation et l'entretien des aéroports envisagés et l'exploitation éventuelle d'une compagnie aérienne nationale et de services aériens locaux;
- f) Une administration portuaire chargée d'exploiter et d'entretenir les équipements portuaires destinés à la pêche et au commerce proposée à Gaza et éventuellement d'exploiter une compagnie maritime nationale;
- g) Un établissement de formation chargé de doter le secteur de professionnels qualifiés de tout niveau et d'entreprendre des recherches sur les problèmes liés au développement dudit secteur.

VI. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

119. Dans la présente étude, on a prévu les besoins sectoriels d'ici à 2010 en fonction de deux scénarios. Dans l'un, on suppose que la population future résultera de l'accroissement naturel de la population actuelle de la Rive occidentale et de la bande de Gaza uniquement. Dans l'autre, on suppose qu'elle résultera de l'effet conjugué de l'accroissement naturel de la population actuelle et du retour de 1,5 million de Palestiniens actuellement établis ailleurs.

120. La structure du réseau proposé repose sur l'hypothèse que les régions de la Rive occidentale et de la bande de Gaza formeront une seule entité politique entretenant d'étroites relations économiques et politiques avec la Jordanie et l'Egypte. On suppose également que les Palestiniens revenus au pays seront absorbés dans les villes actuelles, dans les grandes agglomérations rurales et dans un certain nombre de nouvelles implantations urbaines.

121. Le schéma préliminaire du réseau routier proposé reposera au maximum sur le réseau actuel. Pour répondre aux besoins futurs de transport maritime et aérien, il est recommandé de construire de nouvelles installations ainsi que d'élargir et de développer celles qui existent.

122. On a constaté que l'emplacement des principaux couloirs routiers proposés recouvrait celui du réseau routier actuel sur près de 80 % de la longueur totale. Toutefois, on propose d'apporter des changements fondamentaux à la classification

des axes de circulation actuels pour répondre aux objectifs du réseau routier proposé. Il faudra reconstruire environ 39 % de la longueur du réseau proposé. Les tronçons touchés devront être modernisés pour répondre aux normes du nouveau réseau. La longueur totale du réseau routier proposé est d'environ 2 900 kilomètres, soit une augmentation approximative de 41 % par rapport au réseau actuel.

123. Pour le développement de l'infrastructure matérielle, il faut donner la priorité à la construction de l'axe Rive occidentale-bande de Gaza et conclure en temps utile les arrangements relatifs à la création de la zone neutre nécessaire. Il conviendrait en outre d'étudier sérieusement la construction de l'aéroport international de Qalandia et du port maritime de Gaza pour répondre au trafic prévu de voyageurs et de marchandises.

124. Il est essentiel d'assurer une exploitation et un entretien efficaces du réseau routier. Il faudrait prévoir des incitations pour attirer les professionnels compétents dans le secteur, et former en permanence du personnel technique et spécialisé pour assurer le fonctionnement efficace du réseau de transport.

125. Il faut s'efforcer de développer les infrastructures institutionnelles du système de transport à un rythme compatible avec le développement des infrastructures matérielles.

126. Enfin, il est recommandé de réaliser une étude approfondie pour analyser plus précisément les diverses options possibles pour ce qui est des éléments du réseau de transport proposé, mettre en place un mécanisme d'évaluation permettant d'analyser et de comparer les solutions proposées, mettre en évidence les priorités et définir des programmes d'exécution appropriés.

Tableau 1

Classification des routes de la Rive occidentale en 1947 et en 1967

Catégorie	1947		1967	
	Longueur (en km)	% de la longueur totale	Longueur (en km)	% de la longueur totale
I	273	19,3	368	26,0
II	383	27,0	954	67,3
III	386	27,2	46	3,2
IV	376	26,5	50	3,5
Total	1 418	100,0	1 418	100,0

Note :

Catégorie I : routes de première catégorie à revêtement dur, d'une largeur de 4 mètres ou plus.

Catégorie II : routes de deuxième catégorie à revêtement dur, d'une largeur de 2,5 à 3 mètres.

Catégorie III : autres routes, généralement sans revêtement.

Catégorie IV : pistes sans revêtement, en partie impraticables pour les voitures, à forte déclivité et de faible largeur.

Tableau 2

Routes desservant les agglomérations de la
 Rive occidentale en 1947 et en 1967

Catégorie	1947		1967	
	Longueur (en km)	% de la longueur totale	Longueur (en km)	% de la longueur totale
I	31	8,5	45	12,3
II	80	21,9	267	72,9
III	128	34,9	30	8,2
IV	127	34,7	24	6,6
Total	366	100,0	366	100,0

Tableau 3

Longueur du réseau routier de la Rive occidentale, d'après le
 Plan directeur routier régional israélien de 1983

Type de route	Largeur de route (en mètres)	Retrait par rapport à la ligne axiale de la chaussée (en mètres)	Longueur des routes (en kilomètres)
Routes express	120	150	93,5
Routes principales	100	120	517,5
Routes régionales	60	100	636,0
Routes locales	4	70	625,0
Total			1 873,0

/...

Tableau 4

Réseau routier existant

Type de route	<u>Rive occidentale</u>		<u>Bande de Gaza</u>	
	Longueur (en km)	% de la longueur totale	Longueur (en km)	% de la longueur totale
Routes principales	520	27,5	48	28,6
Routes régionales	520	27,5	42	25,0
Routes locales	850	45,0	78	46,4
Total	1 890	100,0	168	100,0

Note : Non compris les voies urbaines et les chemins ruraux.

Tableau 5

Etat du réseau routier existant sur la Rive occidentale

Etat des routes	Longueur	% de la longueur totale
Bon	920	48,7
Moyen	210	11,1
Mauvais	760	40,2
Total	1 890	100,0

Note : La classification ci-dessus reprend celle du Ministère des travaux publics chargé de l'entretien des routes sur la Rive occidentale.

/...

Tableau 6

Caractéristiques des principaux itinéraires d'autobus interurbains

Itinéraire	Nombre moyen de passagers par jour	Intervalle moyen entre deux départs (en minutes)	Nombre total de passagers par véhicule	Revenu au km par passager
Naplouse-Ramallah	1 280	30	75	0,78
Naplouse-Tulkarem	2 250	30	188	1,67
Naplouse-Jenin	1 600	30	228	0,95
Jérusalem-Ramallah	9 250	7	430	2,67
Jérusalem-Bethléem	5 280	15	480	3,33
Jérusalem-Hébron	9 000	10	250	1,39

Note : Le nombre de passagers inclut tous les passagers effectuant le trajet dans l'un ou l'autre sens, y compris ceux des zones rurales qui descendent en cours de route.

Tableau 7

Caractéristiques des principaux itinéraires des taxis
 groupés interurbains

Itinéraire	Nombre moyen de passagers par jour	Intervalle moyen entre deux départs (en minutes)	Nombre total de passagers par véhicule	Revenu au km par passager
Naplouse-Ramallah	1 510	7	27	0,15
Naplouse-Tulkarem	3 920	3	71	0,26
Naplouse-Jenin	560	18	23	0,17
Naplouse-Qalqiliya	1 260	10	70	0,22
Tulkarem-Qalqiliya	840	15	70	0,39
Qalqiliya-Gaza	170	50	24	0,07
Jérusalem-Ramallah	6 530	2	65	0,46
Jérusalem-Bethléem	1 050	10	42	0,58
Jérusalem-Hébron	4 100	3	56	0,19
Jérusalem-Jéricho	530	19	38	0,18
Jérusalem-Gaza	350	25	14	0,07

Note : Le nombre de passagers inclut tous les passagers effectuant le trajet dans l'un ou l'autre sens, y compris ceux des zones rurales qui descendent en cours de route.

Tableau 8

Principaux facteurs déterminant la demande en matière de transports pour l'année de référence et l'année de projection selon le scénario A

Paramètres	<u>Rive occidentale</u>		<u>Bande de Gaza</u>	
	1989	2010	1989	2010
Population (en millions)	1,13	1,94	0,69	1,26
Ménages (en milliers)	184	359	107	222
Nombre total de véhicules (en milliers)	87,7	214,0	28,8	75,5
Nombre de voitures particulières (en milliers)	55,7	139,1	19,4	52,5
Nombre de titulaires d'un permis de conduire (en milliers)	106,5	269,0	59,2	135,0
Nombre de véhicules pour 1 000 personnes	78	111	43	59
Nombre de voitures particulières pour 1 000 personnes	52	72	32	42
Nombre de voitures particulières pour 100 ménages	31	39	20	24
Nombre de titulaires d'un permis de conduire pour 100 ménages	57	75	53	61

Tableau 9

Principaux facteurs déterminant la demande en matière de transports pour l'année de référence et l'année de projection selon le scénario B

Paramètres	<u>Rive occidentale</u>		<u>Bande de Gaza</u>	
	1989	2010	1989	2010
Population (en millions)	1,13	3,69	0,69	1,70
Ménages (en milliers)	184	683	107	304
Nombre total de véhicules (en milliers)	87,7	404,4	28,8	103,3
Nombre de voitures particulières (en milliers)	55,7	266,4	19,4	72,1
Nombre de titulaires d'un permis de conduire (en milliers)	106,5	512,2	59,2	184,9
Nombre de véhicules pour 1 000 personnes	78	111	43	60
Nombre de voitures particulières pour 1 000 personnes	52	72	32	42
Nombre de voitures particulières pour 100 ménages	31	39	20	24
Nombre de titulaires d'un permis de conduire pour 100 ménages	57	75	53	61

Tableau 10

Résumé des principaux facteurs déterminant la demande en matière
 de transports

Paramètres	Chiffres pour l'année de référence (1989)	Scénario A (2010)		Scénario B (2010)	
		Total	Taux d'accrois- sement	Total	Taux d'accrois- sement
Population (en millions)	1,82	3,20	176	5,39	296
Ménages (en milliers)	291	581	199	987	339
Nombre total de véhicules (en milliers)	116,5	289,0	248	512,5	440
Nombre de voitures particulières (en milliers)	75,1	191,6	255	338,5	451
Nombre de titulaires d'un permis de conduire (en milliers)	165,7	404,0	244	797,1	481

Tableau 11

Projections relatives au volume de la circulation
 sur les itinéraires les plus fréquentés

Itinéraire	Volume journalier moyen de la circulation (Nombre de véhicules par jour)		
	Volume actuel (1)	Volume projeté selon le scénario A	Volume projeté selon le scénario B
Naplouse-Ramallah	5 100	12 200	21 200
Ramallah-Jérusalem	7 300	17 500	30 300
Jérusalem-Jéricho (2)	4 800	11 500	19 900
Jérusalem-Bethléem (3)	12 300	29 500	51 100
Bethléem-Hébron	8 000	19 200	33 200
Gaza-Beit Hanoun (4)	13 500	32 400	56 000

- (1) Les estimations concernant le volume de la circulation pour 1987 sont fondées sur les statistiques établies par le Département des travaux publics.
- (2) Le trafic existant inclut les déplacements des colons israéliens, qui peuvent représenter jusqu'à 30 % du volume total de la circulation, et qui devraient être compensés, d'après les projections relatives à la demande future, par l'accroissement des déplacements vers la Jordanie.
- (3) Le trafic existant inclut les déplacements des colons israéliens qui peuvent représenter jusqu'à 25 % du volume total de la circulation et qui devraient être compensés, d'après les projections relatives à la demande future en matière de transports, par l'accroissement des déplacements à des fins touristiques et des déplacements vers la bande de Gaza.
- (4) Le trafic existant inclut les déplacements des colons israéliens qui peuvent représenter jusqu'à 10 % du volume total de la circulation qui devraient être compensés, d'après les projections relatives à la demande future, par l'accroissement des déplacements vers la Jordanie.

Tableau 12

Nombre de voies sur les grands axes

Axe	Scénario A			Scénario B		
	Volume total de la circulation (nombre de véhicules par jour)	Volume aux heures de pointe dans les deux sens (nombre de véhicules par heure)	Nombre de voies dans chaque sens	Volume total de la circulation (nombre de véhicules par jour)	Volume aux heures de pointe dans les deux sens (nombre de véhicules par heure)	Nombre de voies dans chaque sens
Naplouse-Ramallah	12 200	940	2	21 200	1 360	2
Ramallah-Jérusalem	17 500	1 350	2	30 300	2 330	3
Jérusalem-Jéricho	11 500	890	2	19 900	1 530	2
Jérusalem-Bethléem	29 500	2 270	3	51 100	3 930	3
Bethléem-Hébron	19 200	1 480	2	33 200	2 560	3
Gaza-Beit Hanoun	32 400	2 500	3	56 000	4 310	3

Tableau 13

Longueur du réseau routier existant et du réseau proposé sur
 la Rive occidentale et la bande de Gaza

Catégorie des routes	Réseau existant		Réseau proposé	
	Longueur (en km)	% de la longueur totale	Longueur (en km)	% de la longueur totale
Routes express nationales	0	0,0	198	6,8
Routes principales nationales	568	27,6	575	19,8
Routes secondaires régionales	562	27,3	627	21,6
Routes de village locales	928	45,1	1 500	51,7
Total	2058	100,0	2 900	100,0

Tableau 14

Travaux de construction et d'amélioration nécessaires pour
 réaliser le réseau routier proposé

Types de routes	Travaux de construction (nombre de kilomètres)	Gros travaux d'amélioration (nombre de kilomètres)	Améliorations mineures (nombre de kilomètres)
Routes nationales à quatre ou six voies	411	5	0
Routes nationales à deux voies	60	90	207
Routes régionales à quatre voies	32	0	0
Routes régionales à deux voies	97	201	297
Routes locales	530	400	1 210
Total	1 130	696	1 974

/...

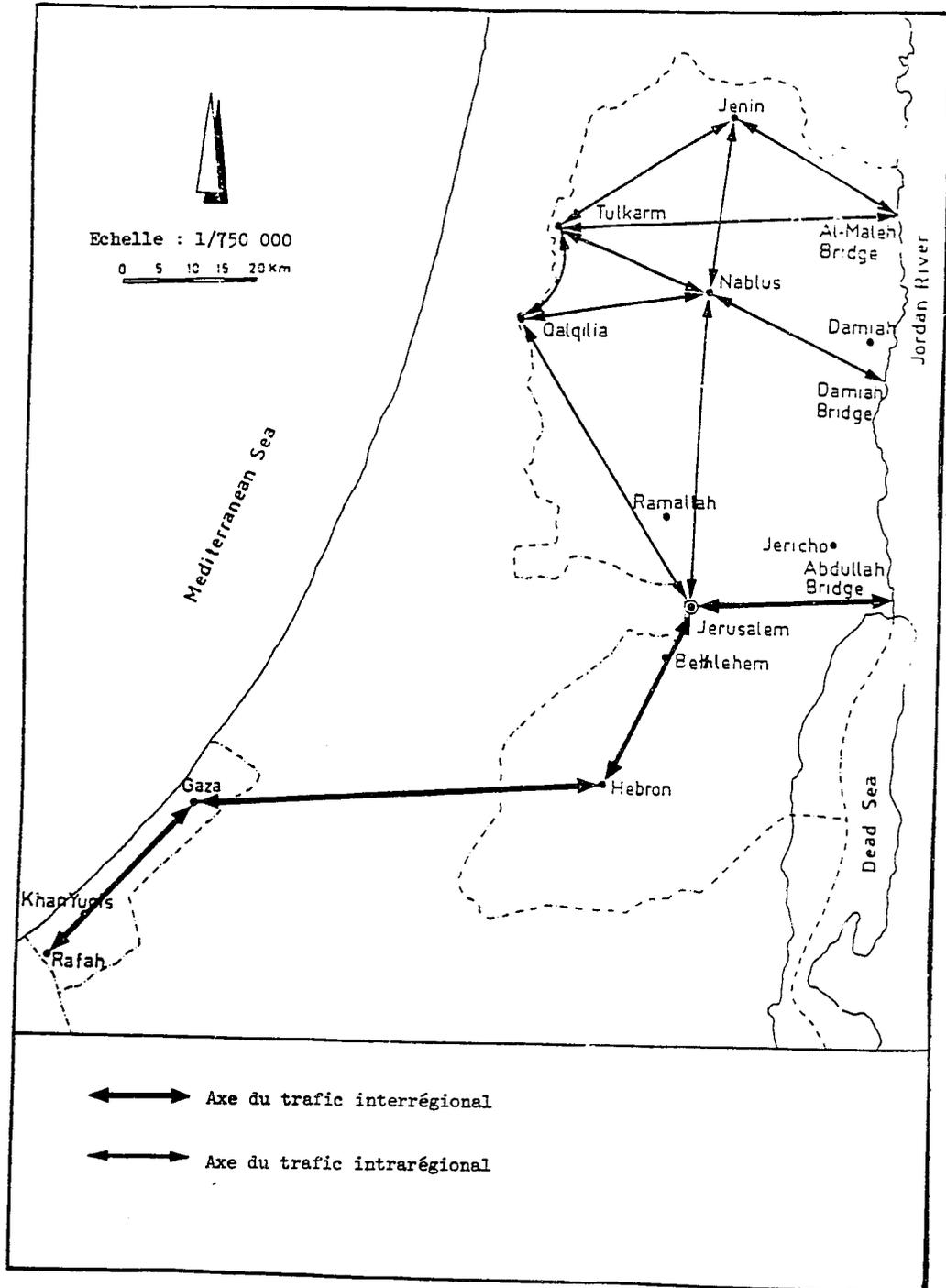


FIGURE 2 : SCHEMA DES AXES ROUTIERS REGIONAUX

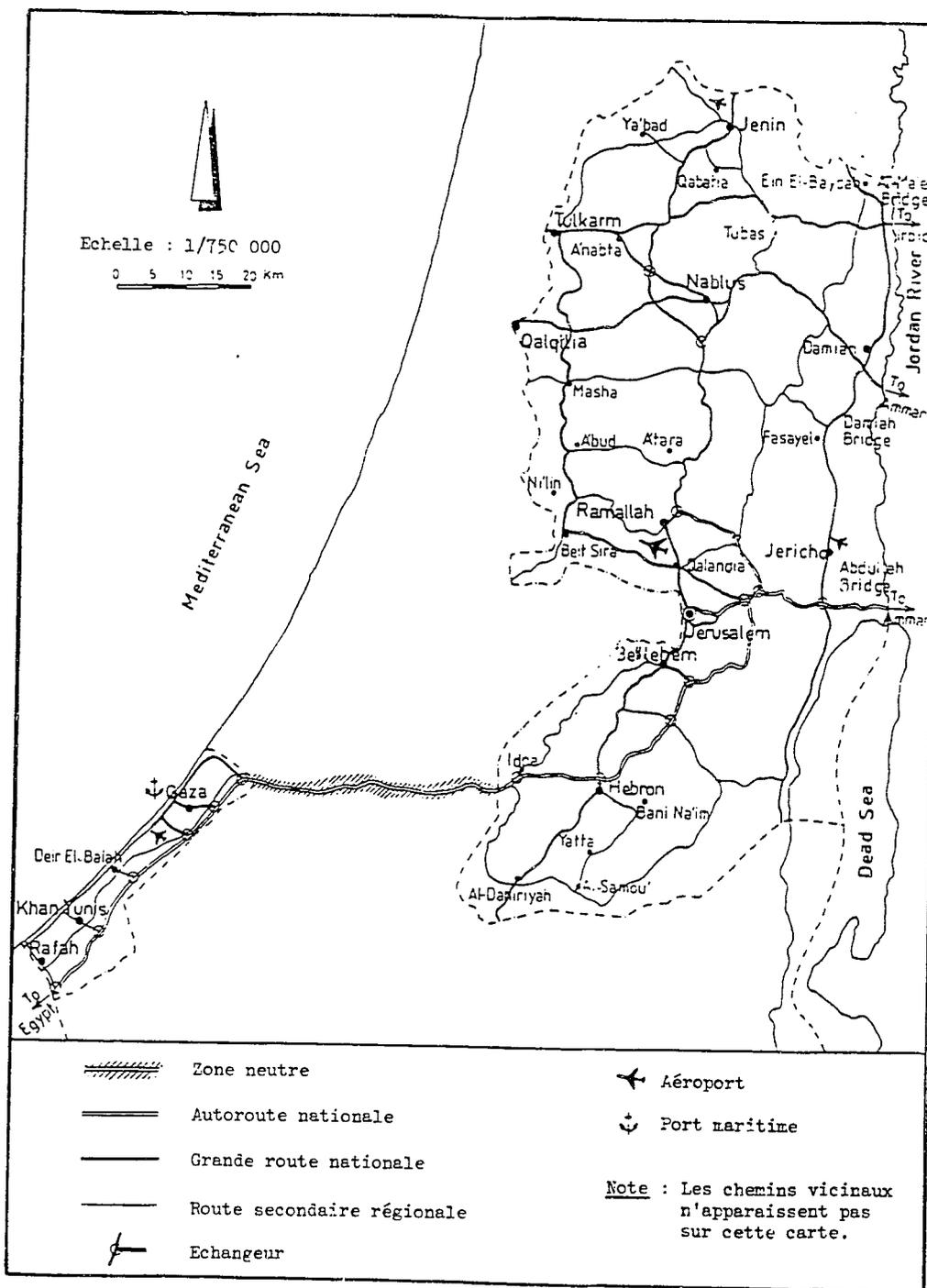


FIGURE 3 : PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT

...

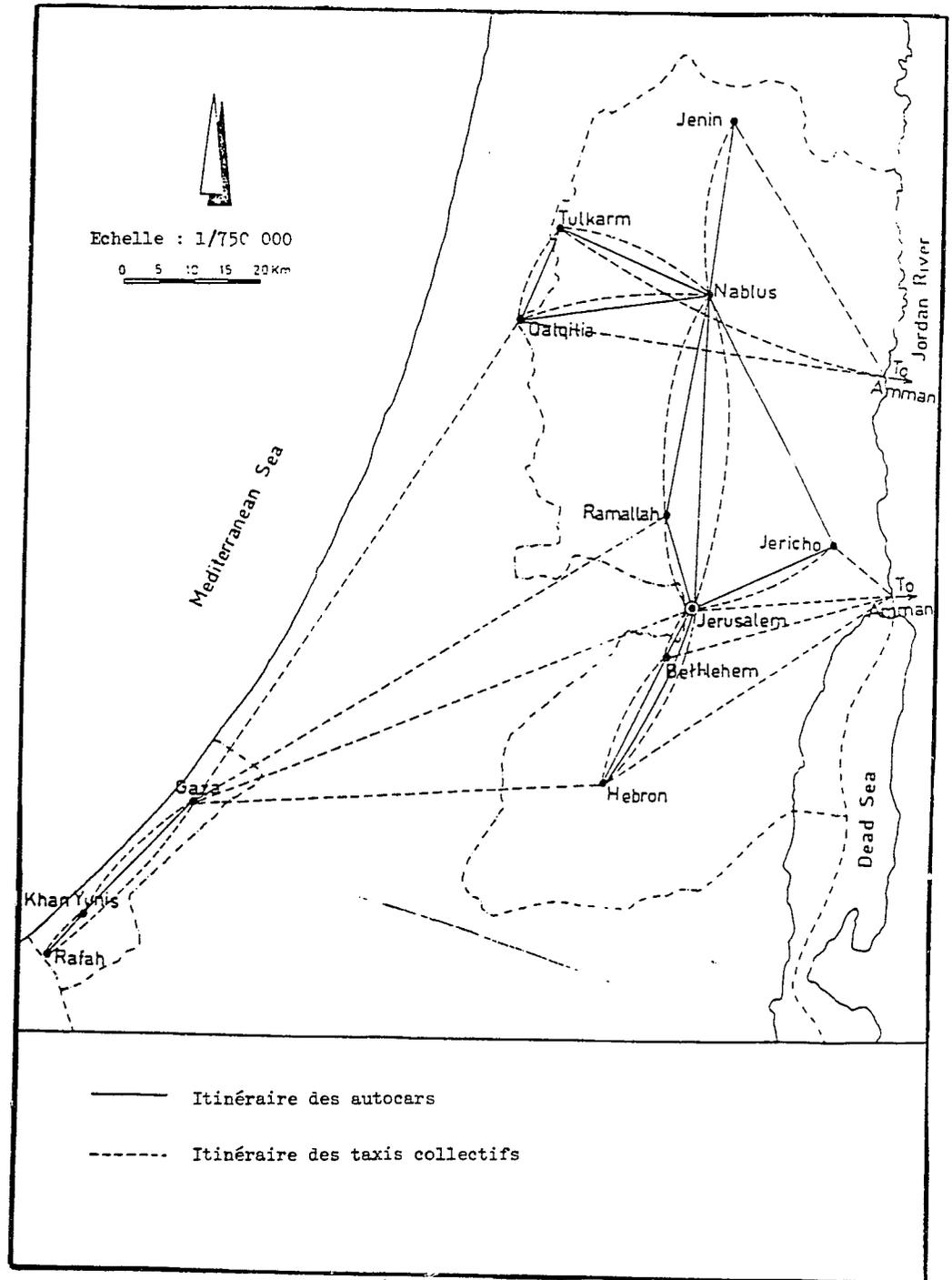


FIGURE 4 : PRINCIPALES LIAISONS ACTUELLEMENT ASSUREES
PAR LES TRANSPORTS PUBLICS