

LA ROUTE ET LE DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

Par Mohamed BIJAAD

INTRODUCTION :

Le concept de développement économique et social ou l'amélioration continue et soutenue des conditions matérielles, sociales et intellectuelles des citoyens est défini dans les Plans de Développement Economique et Social marocains par deux objectifs fondamentaux ;

- croissance élevée de la production et du revenu,
- répartition équitable du revenu entre les citoyens quelle que soit l'activité qu'ils exercent et l'espace où ils vivent.

En effet les 4 options fondamentales du Plan de Développement Economique et Social 1981-85 sont formulées comme suit :

- 1°) la défense de notre intégrité territoriale,
- 2°) la relance de la croissance économique,
- 3°) la réduction des disparités sociales,
- 4°) la politique de développement régional et d'aménagement du territoire.

(Plan 1981-85, Vol. I, p.133)

La route, de par sa double dimension d'industrie et d'investissement économique ainsi que de par ses effets tant sociaux que spatiaux est appelée à jouer un rôle important dans le processus de croissance économique et de développement social.

Néanmoins, pour plusieurs économistes et experts en politique de développement, le rôle de l'infrastructure routière peut être affecté dans les Pays en Voie de Développement qui généralement se suréquipent en infrastructures au détriment des secteurs productifs*, certains de ces experts exagèrent même l'aspect

* Voir par exemple Tarik Ezzaki, Infrastructure et Développement au Maroc, Rabat 1981

de prestige de l'infrastructure au détriment de son aspect fonctionnel, ce qui est de nature à porter atteinte à leur croissance économique.

L'objectif du présent exposé est justement de cerner les différentes fonctions de la route en théorie économique et d'essayer de les évaluer dans le cas du Maroc.

Précisément, le sujet sera traité en deux parties :

-- La première partie intitulée la route et le développement économique et social, sera consacrée aux fonctions de la route en relation avec la théorie économique, notamment la théorie de l'échange égal ou inégal et de l'aménagement de l'espace.

— La seconde partie tentera dans le cas de l'économie marocaine d'évaluer les fonctions de la route tant que le permettent les données chiffrées disponibles. Ainsi seront évalués notamment la contribution de la route dans l'investissement et le produit intérieur Brut nationaux ainsi que ses effets sur le désenclavement économique et social à travers certains indicateurs tels que les échanges.

I. LA ROUTE ET LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DANS LA THEORIE ECONOMIQUE.

Tout d'abord la route est considérée par la théorie économique à la fois en tant qu'activité économique et sociale propre (ou industrie au sens large) et en tant qu'investissement générateur d'autres produits ou services notamment le transport de ressources humaines et naturelles et la production de matériels de transports routiers.

En outre la route est considérée par la théorie économique en tant que facteur déterminant de l'échange, notamment entre les régions d'un même pays. Par conséquent les avantages tirés de la promotion des échanges de biens et services peuvent être attribués à la route.

De même en relation avec la théorie de l'échange et de la localisation des activités humaines, la route est traitée en équipement structurant de l'espace.

Enfin la route joue un rôle social et politique dont l'importance pour le décideur peut surpasser l'aspect économique

1. Au niveau de l'activité même de la conception et la réalisation des routes.

La construction d'une route fait appel à des matières grises, des forces de travail, des ressources et des outils machines.

En égard à la théorie économique, cette combinaison des facteurs devra être la plus efficace et la moins coûteuse.
(condition d'efficience des fonctions de production)

2. La route est un investissement matériel

La route est un équipement durable (contrairement à une consommation finale) et générateur d'autres activités économiques et sociales.

En effet l'usage de l'équipement routier donne lieu à l'activité de transports de ressources, qui est similaire aux yeux du comptable national à une activité de production (de services). De même l'équipement routier conditionne la production de matériels de transports routiers.

Ainsi pour le planificateur, l'équipement routier est une activité économique d'autant plus avantageuse pour le Pays, qu'elle répond aux Conditions suivantes :

1°/ Ses relations en amont (ou ses achats aux autres activités économiques du pays) doivent être intenses et efficaces. L'importance de ces achats assure une grande intégration de l'activité de production des routes à l'économie nationale. La condition d'efficience est de nature à assurer une production de qualité à des coûts moindres (Bilan avantages-coûts positif et important)

2°) Les relations en aval (ou ses usages) doivent également être importantes et efficaces. Aussi la pleine utilisation du Capital routier est d'autant plus atteinte que le trafic total généré ou l'activité de transport utilisant cette route est intense sans pour autant porter atteinte à la qualité de la route (en termes de Bilan des avantages-coûts de la route).

En deçà du seuil de la pleine utilisation de la route, le capital routier est sous-utilisé ou gaspillé.

Au delà de ce seuil la route est sur utilisée et sa qualité est atteinte : Le Bilan avantages- coûts devenant décroissant

3. La route en tant que facteur déterminant de désenclavement économique

Dans un pays où il n'existe pas de barrières à l'échange entre ses mêmes régions, l'obstacle majeur à l'échange et aux gains qu'il procure est l'inexistence de la route.

En effet la route en ouvrant à l'échange les zones reculées ou enclavées, augmente la taille du marché intérieur et par conséquent augmente la demande des biens et services.

De même en permettant l'accès à de nouvelles ressources ou seulement à l'intensification de leur mise en valeur-sous l'effet soit de la possibilité de les écouler ailleurs soit d'une réduction du coût de transport - la route augmente l'offre de biens et services produits à l'intérieur du Pays.

En relation avec la théorie de l'échange la route contribue non seulement à augmenter la production nationale mais également à assurer l'efficacité de l'économie nationale en agissant sur la spécialisation des régions selon leur dotation en facteurs abondants et moins coûteux.

4. La route est un facteur de désenclavement social

La route participe également au désenclavement social et administratif, en facilitant la mobilité des êtres humains, les échanges d'idées et de technologies, l'évolution des comportements et l'intégration à la vie sociale et politique du Pays.

De même la route conditionne souvent la réalisation d'autres équipements collectifs et sociaux (enseignement, santé, PTT,...).

5. La route en tant que facteur de structuration de l'espace :

La route en désenclavant les régions reculées les intègre à la vie nationale (socialement et politiquement) mais également au marché national qui s'en trouve agrandi (intégration économique).

Ces régions intégrées deviennent alors des sites potentiels pour la localisation des activités économiques et sociales, opportunités qui étaient absentes avant la liaison routière.

Economiquement, la route ouvre donc la voie à l'exploitation et à la valorisation des ressources régionales et locales.

Socialement, la route en intégrant à la vie nationale des zones reculées ou frontalières, permet la diversification et l'intensification des contacts humains. Ainsi de nouveaux modes de production (technologies) et de nouveaux goûts et comportements naissent s'instaurent et se répercutent sur la production et la consommation de biens et services.

Parallèlement l'existence d'une route facilite la création d'autres projets sociaux et en conséquence le groupement d'êtres humains.

De cette dynamique dont le déclenchement peut être attribué à la route, naît une nouvelle configuration de l'espace.

Des douars dispersés antérieurement se groupent en douars groupés ou en centres ruraux le long de la route. Parfois les premières activités de ces centres concernent principalement les usagers de la route : cafés, stations d'essence, réparations, bouchers...

Des centres ruraux donnent naissance à des petites villes puis à des villes moyennes...

Cette dynamique peut rencontrer cependant des effets de stoppage, ou des blocages.

6. Quelques réserves sur le rôle des routes :

Les réserves généralement émises sur les avantages économiques et sociaux de la route concernent les faits suivants :

1°) la route est supposée être le seul support de l'échange, or d'autres moyens de transports peuvent exister,

2°) la route intègre et désenclave, mais n'assure pas le développement qui dépend des potentialités régionales et locales et des entrepreneurs privés et publics,

3°) la route peut avantager un échange inégal ou la main mise de la métropole sur la périphérie désenclavée par la route,

4°) la route structure l'espace mais la polarisation et le groupement des populations peuvent dépendre davantage de décisions politiques (encadrement administratif...),

5°) la route peut revêtir un caractère de prestige trop coûteux pour les pays en voie de développement.

Ces réserves nous amènent au rôle des équipements routiers en relation avec la politique de développement régional et d'aménagement du territoire.

7. La route et le développement régional :

La politique de développement régional vise la décentralisation de l'activité économique et sociale au profit des régions, provinces et communes ainsi que la réduction des inégalités régionales. Cette politique renferme deux aspects jadis considérés comme contradictoires, mais dont la complémentarité a été de plus en plus reconnue :

— le côté social ou répartition équitable des équipements sociaux et d'infrastructure,

— l'aspect économique de la mise en valeur des potentialités régionales devant répondre à un souci d'efficience et de rentabilité.

Considérant les effets lointains et dynamiques d'une accentuation des déséquilibres régionaux, les Etats optent de plus en plus pour une politique active d'équipements sociaux, de subventions et d'aides à la décentralisation des activités productives.

Dans ce cadre, les différentes fonctions de la route se trouvent renforcées par d'autres mesures incitatives à la valorisation des potentialités régionales et locales.

Après cet aperçu sur les différentes fonctions de la route dans la théorie économique, examinons à présent comment se présentent ces fonctions dans le cas du Maroc.

II.LA ROUTE ET SES EFFETS ECONOMIQUES ET SOCIAUX AU MAROC

Cette deuxième partie est consacrée à un essai de quantification et d'évaluation de l'importance de l'équipement routier et de ses effets sur l'économie nationale.

1/ L'importance économique et sociale de l'industrie de construction des routes.

1.1 LA CONCEPTION ET LA CONSTRUCTION DES ROUTES DANS LA COMPTABILITE NATIONALE.

La construction de routes est une industrie au sens large, assimilable à toute autre production industrielle ou artisanale.

Le produit de cette activité est la surface de routes construit et revêtues (ou non), relevant de la Branche d'activité économique Bâtiments et Travaux Publics et plus exactement de la sous-branche Travaux Publics.

Or, les Travaux Publics représentent 24 % de la Formation Brute du Capital Fixe (FBCF) en 1982, et près de 3 % du Produit Intérieur Brut de la même année. La part de l'équipement routier est estimée à 13 % de la Production des Travaux Publics, ce qui est assez notable puisque la route intervient pour près de 3 % de la FBCF et de 0,4 % du PIB en 1982.

1.2 LA PRODUCTION DE ROUTES A TRAVERS L'EVOLUTION DU RESEAU

La longueur du réseau construit a évolué de 17.532 km en 1956 à 58.607 km en 1981, enregistrant un taux d'accroissement annuel moyen de l'ordre de 5 %. Le réseau construit et revêtu a évolué au taux annuel de 2,5 % passant de 13.700 km en 1956 à 25.131 km en 1981.

Ces taux bien que assez importants ne prennent pas en considération les grosses réparations, l'élargissement et l'aménagement.

Ministère du Plan, Annuaire statistiques 1956-1980

Maroc en chiffres 1981, 1982

Ministère des Finances, situation des Emissions 1982

ment de routes existantes, ainsi que les voies et réseaux divers construits et revêtus au sein des périmètres urbains.

L'estimation d'une courbe par la méthode des moindres carrés liant l'évolution du Réseau en km et le Produit Intérieur Brut en volume sur la période 1960-1981, a donné ce qui suit :

$$\begin{aligned} \text{Lg Réseau} &= 7,99 + 0,27 \text{ lg PIB} \\ R &= 91 \% \\ F &= 92, \\ &\text{erreur du paramètre inférieure à } 3 \% \end{aligned}$$

Le paramètre 0,27 est à identifier à l'élasticité du Produit Intérieur Brut du réseau national revêtu

Ainsi si le Produit Intérieur Brut augmente de 1 % la longueur du réseau national est appelée à augmenter de 0,27 %.

Cette forte liaison - statistiquement significative - entre le PIB et la production de route, montre le caractère fonctionnel du réseau routier national.

1.3 L'EVOLUTION DES CREDITS D'EQUIPEMENT ACCORDES AUX ROUTES

Les crédits d'équipement accordés à la seule Direction des Routes ont passé de près de 43 Millions DH en 1969 (ou 3,7 % du Budget Général d'investissement) à 890 Millions DH en 1982 (ou 5,2 % du Budget Général d'investissement non compris les Budgets Annexes)

l'amélioration de la part des routes montre que les crédits accordés à la Direction des Routes ont augmenté plus vite que le Budget Général d'Equipement.

En outre il est à noter que certains Départements disposent de crédits supplémentaires pour la réalisation de routes DERRO, FDCL, SONASID, MAROC Phosphore, Jorf Lasfar, Promotion Nationale, Agriculture.

1.4 L'importance des Routes à travers le nombre d'établissements de BTP et de leur emploi.

L'importance du domaine de l'équipement routier peut être

également mis en relief par le nombre d'établissements travaillant dans ce domaine et surtout par les effectifs employés.

Les établissements de Bâtiments et Travaux Publics soumis à la patente en 1978 étaient au nombre de 7.129 ou 2,7 % de l'ensemble des établissements patentés.* Ces établissements de BTP employaient à la même date 89.153 ou 11 % de l'emploi total des établissements patentés.

En 1982, la valeur ajoutée dégagée par l'ensemble des établissements BTP s'élève à 6.181 Millions DH en 1982 (soit 7 % de l'ensemble du PIB).

Les investissements en BTP se sont élevés à 10.948 Millions DH ou 54 % de la FBCF 1982. La part des TP dans la FBCF totale a été 24 % ou bien 45 % de la FBCF en BTP.

1.5 L'IMPORTANCE DES ROUTES A TRAVERS LEUR DESTINATION :

La part de l'infrastructure routière liée directement aux secteurs productifs constitue un indicateur d'intégration économique de la route au processus de production. En effet la non réalisation de routes rattachées à ces projets spécifiques équivaut à un manque à gagner pour la Collectivité quant aux effets attendus de ces projets productifs (la production de betteraves et la production de sucre par exemple ou de Maroc Phosphore...)

Les données disponibles permettent d'évaluer les crédits réservés aux projets spécifiques par rapport à l'ensemble des crédits accordés à l'équipement routier à 25 % durant le Plan 1973-77 et à 23 % durant le Plan 78-80.

Cette intégration du réseau routier aux différents besoins économiques et sociaux sera détaillée plus loin (point 5 de la partie II).

2/ L'importance de l'activité de transport routier.

En plus de l'importance de "l'industrie" de production des routes, l'impact économique et social de la route peut être évalué

* Direction de la Statistique, Statistiques sur les Etablissements Economiques Juillet 1983 (pour les chiffres absolues)

par l'importance des autres industries et activités économiques et sociales qu'elle rend possible et en premier lieu le transport routier.

Le transport routier est une activité importante dans la vie économique puisqu'il génère une valeur ajoutée égale à 60 % de la valeur créée par l'ensemble de la tranche Transports ou près de 2,2 % de l'ensemble du Produit Intérieur Brut. Cette activité est également importante pour un pays comme le nôtre, puisque sa valeur ajoutée est constituée à plus de 50 % de Salaires.

3/ L'importance de l'industrie de matériel de transport routier.

L'industrie du matériel de transport dont le volet routier détient 93 % de la production, représente près de 1 % du PIB. Or, sans l'existence de routes et de développement de routes, l'industrie de matériel de transport routier ne saurait se concevoir.

4/ Quelques indicateurs sur le désenclavement.

Le désenclavement apporté par la route peut-être approximisé par l'évolution des échanges entre le milieu urbain et le milieu rural. A cet effet les indicateurs suivants sont proposés :

— Tout d'abord l'évolution des transactions de la Branche d'activité Agriculture, Forêts et Pêches - activité essentiellement rurale - et le reste de l'Economie - activité à prédominance urbaine - nous renseigne sur l'importance des échanges entre les ruraux et les urbains. En effet les achats de l'Agriculture aux autres secteurs se sont développés de manière considérable passant de 998 Millions DH en 1969 à 3.863 Millions DH en 1978, enregistrant un accroissement total de 287 %.

Cette importance des échanges Urbain-Rural est également saisie au niveau des ventes de l'Agriculture aux autres secteurs qui se sont également développés au taux global de 341 % au cours de la même période, passant de 1.905 Millions DH en 1969 à 8.401 Millions DH en 1978.

Ministère du Plan, Tableau Entrées Sorties (TES) de 1969, et 1978.

Direction de la Planification et autres, Etude d'Identification et d'Evolutions des Possibilités d'Investissements Industriels (pour la structure)

— Par ailleurs, les achats des ruraux en produits non alimentaires sont passés de 24 % en 1959 à 36,5 % en 1971, et ceci malgré l'augmentation généralisée des prix des produits alimentaires durant la période, ce qui confirme une ouverture du monde rural à la consommation de produits provenant des villes. (Source : Enquêtes de consommation 1959 et 1971, Ministère du Plan)

Concernant les urbains, le coefficient budgétaire de l'alimentation en 1971 a été de 44,7 %. Or, les produits alimentaires composant le panier de l'Alimentation selon l'enquête consommation de 1971, proviennent dans leur quasi totalité du Milieu Rural.

Un autre indicateur de désenclavement peut-être fourni par l'importance prise dans le réseau national par les routes tertiaires à caractère local et servant donc à désenclaver les communes isolées.

Les routes tertiaires construites et revêtues qui ne représentaient que moins de 30 % du réseau national construit en 1956 en représentant actuellement plus de 42 %. Quand on considère le réseau construit seulement, la part des chemins tertiaires est passée de 38 % au lendemain de l'Indépendance à 68 % actuellement.

Il est à noter que l'élasticité standardisée du réseau tertiaire par rapport au PIB¹ agricole estimée au niveau national par une vingtaine d'années est de l'ordre 0,85 . Ce qui confirme une forte liaison statistique entre la Production agricole et le réseau routier tertiaire.

5 / La densité du réseau par Région et Province et ses variables explicatives.

Le degré de dotation d'un espace en infrastructure routière peut-être représenté par la densité de ce réseau ou la surface du réseau rapportée à la superficie de l'aire géographique considérée.

L'intégration économique et sociale de ce réseau ou son efficacité sera d'autant plus élevée que sa densité est expliquée par des variables représentatives des activités économiques et sociales sur l'aire géographique considérée.

A l'instar des modèles appliqués à la Direction (1) des Routes, considérons que la densité du réseau (RES) est expliquée par la densité de la population (POP), la densité de la PIB agricole (PIA) et de la densité du Trafic. (TRA)

La fonction que nous avons estimée pour les données de 1977 relatives à 30 Provinces est très similaire à celle de la Direction des Routes :(2)

$$\text{Lg RES} = 3,228 + 0,277 \text{ lg POP} + 0,190 \text{ lg PIA} + 0,174 \text{ lg TRA}$$

F Significatif, $R = 97 \%$
erreurs des paramètres inférieures à 10 %

Les coefficients de régression s'identifient ici à des élasticités du Réseau par rapport à chacune des variables.

C'est ainsi que si la densité de Population augmente de 1 %, la densité du Réseau est appelée à augmenter de 0,277 % de même si la PIB agricole par km² augmente de 1 %, la densité du Réseau augmentera de 0,19 % et si la densité du Trafic augmente de 1 %, celle du Réseau augmentera de 0,174 %.

La standardisation de ces élasticités pour supprimer les effets des unités de mesure a donné les élasticités respectives suivantes :

0,43 0,30 et 0,27

Aussi la relation définitivement retenue est la suivante :

$$\text{Lg RES} = 0,43 \text{ lg POP} + 0,30 \text{ lg PIA} + 0,27 \text{ lg TRA}$$

0,43	0,30	0,27	R = 97 %
RES = (POP)	(PIA)	(TRA)	F = 140

L'analyse des corrélations partielles, ou l'effet spécifique de chacune des variables (les effets des autres variables étant contrôlés) confirme, tout étant égal par ailleurs, que l'effet spécifique de la densité de la PIB agricole sur la densité du réseau est plus importante notamment par rapport à l'effet spécifique du trafic. En conséquence, les résultats trouvés soulignent, tout étant égal par

1 et 2. Voir l'exposé de Mr Kabbaj, alors Directeur des Routes au Séminaire sur les Villes Moyennes "Conception, Importance et Rôle du Réseau Routier dans le Développement" Juin 1979.

ailleurs, que le réseau provincial est largement lié aux potentialités économiques (ici représentées par la PIB agricole par km²)* et aux ressources humaines (approchées par la densité de population) ainsi qu'aux différents besoins et usages de la route que représente la densité du trafic.

Cette formalisation très sommaire faute de temps pourra être plus développée pour tenir compte des variables pertinentes aussi bien d'un point de vue économique que social (tourisme, industrie, mines, population urbaine, population rurale, type de trafic...)

Les élasticités ainsi trouvées (ou les coefficients de régression en général) pourront servir pour décider dans quelle province il faudrait améliorer la densité du réseau routier ou marquer une pause relative en considérant les évolutions probables de ces variables socio-économiques explicatives.

Cette évolution probable des variables économiques et sociales qui doit être généralement décidée en connaissance des avantages et coûts pour la collectivité. (ou des effets sur les revenus des différents agents économiques) nous ramène aux problèmes classiques des choix de projets et d'allocations de ressources.

6/ L'importance accordée à la route par les représentants des Régions Economiques, des Provinces et des Communes.

Lors de la préparation du Plan 1981-85 la Direction de la planification a organisé une consultation auprès des représentants de la population au niveau provincial pour dégager les priorités sectorielles telles que les considère la "Base". Les résultats ont accordé à la route le 3^e rang avec 11,8 % de l'enveloppe totale (après l'Agriculture 22,5 % et l'Education avec 15,8 % de l'enveloppe)

Certaines Provinces ont même classé la route en première priorité. C'est le cas notamment de 8 Provinces encore enclavées notamment dans les régions du Sud et de l'Oriental :

* Les coefficients de corrélation partielle entre le réseau routier (en logarithmes) et chacune des variables explicatives, les autres étant contrôlés sont comme suit :

Lg Réseau, Log PIA = 0,55 ; Lg Réseau ; Ig Pop = 0,47
Ig Réseau, Ig TRA = 0,32

— Goulmime (34 %)	Tata (26 %)	et Tan-Tan (24 %
— Oujda (35 %)		et Figuig (24 %)
— Azilal (27 %),	Taza (23 %)	et Chaouen (22 %)

Cette même importance accordée par les représentants de la population à la route se trouve également confirmée au niveau de la répartition des crédits du Fonds de Développement des Collectivités Locales par les Commissions Locales. En effet ces Commissions ont proposé de réserver à la vicinalité près de 20 % des crédits FDCL.

C'est dire la priorité accordée à la route par la Collectivité, non pas que la route est un objectif en lui-même, mais sans doute par ce qu'elle conditionne la mise en valeur des ressources locales de ces provinces non encore suffisamment désenclavées, ainsi que leur dotation en équipements sociaux et services collectifs et par conséquent l'amélioration de leur conditions matérielles et morales.

CONCLUSION :

Le rôle de l'infrastructure dans l'économie oppose les théoriciens du Développement.

Pour certains l'infrastructure devra devancer le Take Off (Rostow, Rosenstein Rodan connu par la théorie du Big Push).

Les réformistes comme Hirshman Levis, nuancent cette vision et militent plutôt pour que l'infrastructure accompagne le développement ou même le suivre.

Par contre les néomarxistes-surtout s'opposent à l'optique de baser le développement sur l'infrastructure et soutiennent plutôt que celle-ci devra suivre le développement des secteurs productifs et notamment l'industrialisation.*

Néanmoins, tous ces auteurs reconnaissent à l'infrastructure un rôle dans le développement économique et social. Le problème réside plutôt au niveau du dosage ou de la part des ressources à réserver aux équipements infrastructurels.

Pour plus de détails voir par exemple Tarik Ezzaki op,cit.

Or l'allocation des ressources entre les différents secteurs n'est pas seulement un problème technico-économique mais également un problème socio-politique ou de stratégie de développement.

L'infrastructure en général et la route en particulier devront être conçues pour assurer la réalisation de la stratégie suivie par le Pays.

Plus clairement, la route ne devra pas constituer un goulot d'étranglement ni à la politique d'échanges à l'intérieur du Pays ou avec les autres pays, ni à une politique de valorisation des ressources locales ou de régionalisation des équipements sociaux et collectifs.

Ce qui n'est pas non plus permis, c'est que l'équipement routier, coûteux qu'il est, et nécessitant en plus des crédits de maintenance importants, reste sous-utilisé faute d'intégration sectorielle et spatiale.

Aussi l'équipement routier devra s'inscrire dans une optique de développement régional dynamique. La route est alors intégrée aux autres facteurs de développement dans un programme précis visant la promotion et le développement d'un espace et d'une population déterminés.

Dans cette perspective la route est un investissement d'accompagnement de programmes de développement économique (productions...) et sociaux (emplois, services collectifs).

Le tracé de la route est non seulement un problème statique de réduction du coût de transport, mais c'est un problème dynamique d'Aménagement du Territoire et donc de fortification ou de création de nouveaux pôles d'échanges et de nouveaux produits de l'échange.

Le dimensionnement de la route est un problème sérieux de calcul économique et de programmation dynamique. Les dimensions de la route ne doivent ni contraindre l'activité économique et sociale, ni trop la devancer inutilement.

Les techniques de production des routes devront également bénéficier d'un effort soutenu de recherches pour que cette production soit la plus efficace possible et réponde au mieux aux

préoccupations nationales de développement : usage intensif au moindre coût de nos ressources locales au détriment des importations.