

LES CRITERES DE CHOIX DES PROJETS ROUTIERS

Par Jaafar Hakim EL-ALJ Chef de Division de la Planification de l'Infra-structure.

Ministère du Plan de la Formation des Cadres et de la Formation Professionnelle.

CRITERE DE CHOIX DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS

Introduction :

- Les infrastructures routières et le développement économique,
- Nécessité de critère de choix des investissements.

I — Critères de choix des investissements routiers :

- 1-1- Analyse coûts-avantages
- 1-2- Analyse multicritères
- 1-3- L'analyse coûts-avantages généralisée
- 1-4- Analyse de la sensibilité du projet
- 1-5- Introduction de l'incertitude et du risque
- 1-6- Limite de l'utilisation de ces critères.
- 1-7- L'analyse de la rentabilité n'est qu'une étape dans la détermination du programme d'action quinquennal du secteur routier.

II — Méthode de fixation de l'enveloppe des investissements routiers utilisée lors de la préparation du Plan Quinquennal 1981-1985

- 2-1 L'élaboration du Plan au niveau national
 - 2-1-1- Travaux préliminaires
 - Collectes des statistiques
 - Elaboration des axes d'étude pour les Commissions.
 - 2-1-2- L'établissement des perspectives à long et à moyen termes
 - Le modèle P.G.M.
 - Le modèle P.S.G.M.
 - 2-1-3- Note d'orientations générales pour les commissions nationales.
 - Les orientations assignées au secteur routier

2-2- Sur le plan régional

- 2-2-1- Les consultations provinciales
- 2-2-2- Les rapports des A.R.C.

2-3- Synthèse et coordination entre la commission nationale de l'équipement et les A.R.C.

2-4- Détermination de l'enveloppe budgétaire allouée au secteur routier

- Les opérations engagées par le plan précédent
- Les opérations liées aux projets spécifiques
- La maintenance (entretien et grosses réparations)
- Les opérations nouvelles.

Les infrastructures routières exercent dans la vie économique nationale une action déterminante. Elles sont à la fois la condition et le résultat des relations économiques. D'une part elle favorisent la distribution spatiale des activités des agents économiques, et d'autres part, elles constituent la condition d'établissement des relations d'échange entre ces derniers.

A côté des échanges de produits, les facilités de transport que permettent ces infrastructures sont une condition nécessaire pour une action plus efficace de la puissance publique que ce soit dans le domaine social par la création rendue possible d'écoles et d'hôpitaux ou dans le domaine de la protection de la puissance publique par des interventions plus rapides de l'armée des agents de la protection civile etc...

En outre les déplacements des hommes engendrent des activités de loisir et de tourisme et permettent une diffusion des techniques et un effet de démonstration qui ont des conséquences profondes sur l'évolution et le développement de la nation.

Par ailleurs, le réseau routier intervient comme un facteur décisif des conditions d'occupation de l'espace. Une nouvelle liaison routière exerce un effet favorable sur l'essor de zones agricoles, la localisation d'industries, la mise en valeur des sites naturels et le développement du tourisme.

Ce rôle actif des routes dans la configuration et l'implantation des activités économiques en fait un instrument des politiques d'aménagement du territoire et de régionalisation du développement, les routiers existants ou à créer étant les lignes le long desquelles doivent s'ordonner les peuplements et les activités économiques diverses.

Toutes ces considérations justifient les montants somme toute considérables consacrés aux investissements routiers dans les pays du monde entier et notamment au Maroc où l'Etat alloue d'importants crédits au secteur routier. Les crédits ouverts pour ce secteur durant les 3 plans précédents et le plan actuel en démontrent l'envergure :

	P.Q 1973-77	P.T 1978-80	P.Q 1981-85
Crédits ouverts au secteur des infra- structures routières	1.402.144	645.045	3.386.000

Les crédits ouverts à la seule Direction des Routes sont passés de 43 millions de DH en 1969 soit 3,7 % du Budget Général d'investissement de l'Etat, à 609 Millions de DH en 1983 soit 4,5 % du B.G. d'investissement.

L'importance de ces chiffres ne peut laisser indifférents les pouvoirs publics quant aux critères de choix de ces investissements.

En effet, avant de décider de la réalisation d'un investissement routier plusieurs questions se posent d'elles-mêmes ;

- Tel investissement est-il économiquement justifié et dans quelle proportion ?
- Quelle priorité doit être accordée à tel projet plutôt qu'à tel autre ?
- Quelle variante du projet (tracé, caractéristique...) doit-on retenir ?
- A quelle date la réalisation d'une variante est-elle optimale ?

Une des principales difficultés pour répondre à ces questions est que certains effets de la route ne peuvent pas être valablement quantifiés et par là même ne peuvent être judicieusement mesurables.

Toutefois plusieurs méthodes de choix de projets ont été élaborées afin de répondre à ces soucis. Deux approches essentielles ont été mises au point :

- Une approche dite "économique" basée sur l'analyse coûts-avantages.
- et une approche dite "multicritères".

Critères de choix des investissements routiers

La réalisation d'un projet routier peut se caractériser par un échéancier des dépenses et des avantages. Les dépenses prises en compte comprennent généralement la dépense d'investissement initial, les dépenses ultérieures de maintenance et d'entretien.

Les avantages peuvent être classés dans l'un des deux types :

- Les avantages directs concernant exclusivement la circulation des véhicules qui comprennent : la réduction des frais d'exploitation (carburant, lubrifiant, pneumatique...), les gains de temps et les améliorations de sécurité et de confort.

- Les avantages externes qui comprennent : le trafic induit par l'ouvrage routier, le trafic détourné au détriment d'autres itinéraires, les effets d'entraînement sur l'activité nationale etc...

1. 1. Analyse coûts-avantages

Il s'agit de quantifier les avantages dûs au projet routier et de dresser un bilan coût-avantages pour chaque projet ou variantes de projet, afin de pouvoir les classer par ordre de mérite décroissant. On distingue plusieurs critères, notamment :

1.1.1- Le délai de récupération : C'est le temps au bout duquel l'avantage tiré du projet est égal au coût de l'investissement initial. Ce critère conduit au choix du projet qui permet un recouvrement rapide du capital investi. C'est un critère qui ne peut être utilisé que pour les investissements très productifs pendant un très court délai.

1.1.2. Le bilan actualisé : Il donne l'avantage net à réaliser par l'exécution du projet et ce, une fois que les coûts et les avantages sont actualisés à un taux fixé à l'avance.

$$\text{Valeur nette actualisée} = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+i)^t}$$

B_t = avantage à l'année t

C_t = Coût à l'année t (investissement initial ou d'entretien)

n = nombre d'année de vie du projet

i = taux d'actualisation

Le bilan actualisé montre la valeur présente (actualisée) des futurs avantages diminués des coûts d'investissement et d'entretien.

Si cette valeur est négative, le projet n'est pas rentable au taux d'actualisation fixé.

1.1.3 La date optimale de réalisation : Si le bilan actualisé est positif, la recherche du maximum du bénéfice actualisé implique la

détermination de la date optimum de réalisation du projet. On envisage donc une série de dates possibles de réalisation, pour l'une d'elle, le bilan sera maximum. L'année optimale de mise en service est définie par le rapport Bt/C (ou Bt est l'avantage de l'année t et C le coût actualisé du projet)

1.1.4. Les taux de rentabilité interne (T.R.I)

Le TRI d'un projet est le taux d'actualisation pour lequel la somme des avantages actualisés est égale à celle des coûts actualisés pendant la vie du projet. Autrement dit c'est la valeur du taux d'actualisation qui annule le bilan actualisé

$$\sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+i)^t} = 0 \quad \text{la valeur de } i$$

Le TRI n'exige pas la fixation au préalable du taux d'actualisation.

Il est à noter que l'analyse coût-avantages ne permet de classer les projets routiers qu'en fonction de leur efficience économique. En effet elle suppose au départ l'existence d'un trafic quantifiable et avantage de ce fait les réseaux déjà développés.

Elle est inadaptée pour les liaisons régionales et locales, où la route joue un grand rôle social difficilement mesurable en termes économiques. Si la méthode de l'analyse coût-avantages s'adapte bien aux routes à caractère national (constituant le Schémas Directeur Routier National), la méthode multicritères s'adapte mieux aux rôles des routes ayant un caractère de dessertes régionales et locales (Schémas Directeurs Routiers Régionaux).

1-2- L'analyse multicritère

L'analyse multicritère se propose de comparer entre eux des projets sur la base de plusieurs critères. On distingue deux phases principales :

1-2-1- Définition d'une liste de critères et de leur pondération

Cette liste doit refléter tout le système de valeurs retenu pour apprécier les effets possibles de l'investissement.

On affecte chaque critère d'un indicateur et on pondère ces indicateurs pour traduire leur importance relative. Dans le cas des Schémas Directeurs Routiers Régionaux, les critères de base retenus sont :

- l'intérêt économique (sauf le tourisme)
- l'intérêt touristique
- l'intérêt administratif et social
- le niveau de circulation
- l'importance des dessertes de transports en commun.

La politique d'aménagement suivie a donné au réseau une physionomie globale traduisant implicitement la pondération accordée aux critères d'importance. La difficulté du terrain peut retarder certains aménagements, il est tenu compte de ce fait en attachant à chaque relation du modèle de projection utilisé pour les S.D.R.R. un critère "difficulté d'aménagement"

1-2-2- Agrégation des performances.

A chacun des critères est associé un poids traduisant son importance relative par rapport aux autres critères. Ce système de pondérations fait refléter en fait le système de valeur du décideur, du technicien, ou exprime un compromis collectif.

Le schéma ci-après résume la méthode de l'analyse multicritère : soient n projets ou variantes

m critères C_i affecté respectivement d'un système de pondération P_i

Critères	pondération	Projets ou variantes			
		1	2. j.	m	
C_1	P_1	S_{11}	S_{1j}	S_{1m}	
C_2	P_2	S_{21}		:	
C_i	P_i	S_{ij}	S_{ij}	S_{im}	
C_n	P_n	S_{n1}	S_{nj}	S_{nm}	
Note finale	$P_i = 1$	r_1	r_j	r_m	

S_{ij} mesure la performance du projet j vis-à-vis du critère C_i

$$r_j = \sum_{i=1}^m P_i S_{ij}$$

Le classement par ordre décroissant du r_j donne le classement par ordre de mérite des projets ou variantes.

1-3-Analyse coûts-avantages généralisée

Cette méthode consiste à choisir des projets satisfaisant un certain nombre d'objectifs internes au transport et indirectement des objectifs externes sur lesquels ils influent. Des critères ($Ci_1, Ci_2, \dots, Ci_r$) sont déterminés en fonction des objectifs internes ; des critères ($C_{21}, C_{22}, \dots, C_{25}$) correspondent aux objectifs externes.

Les projets sont confrontés entre eux du point de vue des critères internes, ce qui permet un premier classement des projets et par là un premier choix. Par la suite, un deuxième classement des projets est effectué en considérant les objectifs externes.

il est à noter que l'analyse multicritère peut être utilisée dans les deux stades de la comparaison.

Les choix définitif pourra se faire soit en pondérant les 2 échelles de classement (ce qui est souvent difficile à réaliser) soit en considérant que le deuxième classement sera déterminant du point de vue d'une meilleure satisfaction collective.

1-4- Analyse de la sensibilité des projets ;

Traitant de l'avenir, l'analyse des projets utilise des chiffres qui ne sont, dans les meilleurs des cas, que des estimations. Un élément d'avenir est présent dans tous les intrants de l'analyse, quelque soit le critère utilisé. L'analyse comporte donc toujours une certaine mesure d'incertitude. Dans toute étude de critère de choix de projets, les deux questions suivantes doivent être posées :

— Que se passera-t-il si les estimations de certains coûts ou de certains avantages s'avèrent éronnées ?
Quelle marge d'erreur, ces estimations pourraient-elles présenter sans toutefois compromettre le résultat du critère de choix (Taux de rentabilité interne, Bilan actualise etc...)?

— L'exactitude des estimations est-elle d'égale importance pour tous les intrants de l'analyse ?

Il est évident que l'exactitude de l'estimation est plus importante pour certains intrants que pour d'autres. Ceci provient essentiellement de la nature de l'expression mathématique sur laquelle repose le calcul du critère (ou l'exrant). En effet le pro-

cessus mathématique prend les intrants et les transforme en extrant mais avec des coefficients différents, si bien que la variabilité de chacun des intrants implique des variabilités de différentes importances de l'extrant. La façon dont le processus intrants-extrant réagit à un pourcentage donné de variation de tel ou tel intrant est fonction de la façon dont le processus mathématique traite chacun de ces derniers.

Il est donc nécessaire, une fois la valeur du critère déterminée, de procéder à l'analyse des effets de la variation de chacun des intrants sur la valeur de l'extrant. Une telle analyse permet de connaître l'importance relative des intrants. Cette analyse permet aussi de déterminer le taux de la variation défavorable de la valeur estimée des intrants qui ferait tomber la valeur du critère du choix au-dessous du seuil acceptable de ce critère.

L'analyse de sensibilité a une autre utilité : si les informations sur les intrants sont incomplètes ou suspectes, cette analyse indique le sens dans lequel il faudrait faire des efforts pour améliorer la qualité des informations (manifestement dans le sens des intrants sensibles). En effet, il n'est guère logique de consacrer du temps et de l'argent à améliorer des informations relatives à un intrant donné si celui-ci exerce une influence minime sur le résultat de la valeur du critère de choix.

L'analyse de sensibilité paraît utile et simple. Cependant, une interdépendance existe entre les intrants rendant peu valable l'étude de la variation des intrants pris séparément.

1-5-Prise en compte de l'incertitude dans l'évaluation des projets ;

Quel que soit le critère retenu pour le choix des investissements, la valeur de celui-ci dépend généralement d'un nombre élevé d'éléments : gains des frais d'exploitation, trafic prévisible, gain de temps, de sécurité, de confort etc... Chacun de ces éléments est estimé avec une précision plus ou moins grande. Ces estimations, comportent certainement des aléas et des incertitudes. Comment compte-tenus des aléas et incertitudes sur les valeurs des paramètres, peut-on déterminer les probabilités de rentabilité ou non rentabilité du projet ?

On peut espérer associer à chaque intrant du critère de choix de projet retenu, un certain champ de variation et une certaine dis-

tribution de probabilité dans ce champ. Ainsi chaque intrant est considéré comme variable aléatoire définie par une loi de probabilité. l'extrant est alors une variable aléatoire (fonction des variables aléatoire-intrants) qui prend des valeurs auxquelles sont associées des probabilités de réalisation (on dira par exemple que le projet a un taux de rentabilité prenant les valeurs 12 ; 15 ; 18 et 20 % avec des probabilités respectives de 0, 10, 20, 0,55 et 0,25).

Pratiquement la démarche comprend les phases suivantes :

- Une analyse coût-avantages, permettant de déterminer par exemple le taux de rentabilité du projet, est effectuée sur la base des meilleures estimations existantes du coût du projet, du volume et de la composition future du trafic, des coûts d'exploitation des véhicules avec et sans le projet etc...

- l'étape suivante consiste à soumettre ce travaux de rentabilité à une analyse de sensibilité du genre décrite ci-dessus. Cette analyse permet de connaître la sensibilité du taux de rentabilité aux variations des différents paramètres. Ce qui permet de voir quels paramètres exercent une influence importante sur la valeur du taux de rentabilité. On limite ainsi le nombre de variables qui devrait faire intervenir l'analyse probabiliste (Les autres intrants peuvent être considérés comme des constantes).

- la troisième phase est celle de l'analyse probabiliste proprement dite). Il s'agit d'estimer les distributions de probabilité des valeurs de chacun des intrants qui ont été retenus par l'analyse de sensibilité. Ces distributions pourront avoir des allures très différentes les unes des autres. Elles résulteront des discussions entre les experts concernés, et toutes les fois où cela est possible, d'une confrontation avec l'expérience. On prendra soit des distributions spécifiques soit des distributions obéissant à des lois connues de probabilités.

Le calcul de probabilité permettra de combiner les variables aléatoires afin de déterminer la loi de probabilité de leur somme, de leur multiplication et de toute leurs combinaisons afin de déterminer la loi de probabilité de l'extrant (taux de rentabilité par exemple). Généralement l'expression mathématique liant les intrants dans la formule de l'extrant est trop complexe pour permettre de déterminer la loi de celui-ci à partir des lois des autres. Ainsi on est amené à utiliser du techniques de simulation avec le

recours aux calculs informatiques pour déterminer expérimentalement la distribution de probabilité de l'extrait.

Si le choix des distributions de probabilité des variables-intrants semble important, l'examen des corrélations qui peuvent exister entre plusieurs de ces variables l'est plus. En effet, si les variables sont toutes indépendantes les unes des autres, une valeur extrême de l'une a des chances d'être compensée par une valeur normale de l'autre et l'incidence sur la distribution de probabilité du résultat sera faible. Par contre, si deux ou plusieurs variables sont corrélées, l'incidence sur le résultat final peut être très grande du fait qu'il n'y a plus compensation. Il est donc nécessaire d'examiner dans chaque cas ce point avec délicatesse. Une possibilité est de limiter le nombre de variables retenues si cela ne risque pas de trop schématiser le phénomène.

1-6 : Limites de l'utilisation des critères de choix des investissements

Toutes les méthodes de choix des investissements décrites ci-dessus reposent sur l'évaluation des coûts et des avantages directs et indirects du projet ainsi que sur la comparaison de ces coûts et avantages afin d'en tirer l'évaluation de la rentabilité du projet.

Or si les coûts d'un projet peuvent être connus avec une précision relativement satisfaisante, la prise en compte des avantages est incomplète et leur évaluation est souvent contestable.

Par ailleurs, l'analyse coût-avantages basée sur la fixation d'un taux d'actualisation, reste subordonnée à la valeur de ce taux. En effet, il est difficile de se fixer un taux d'actualisation si la durée de vie du projet est grande comme c'est le cas des infrastructures routières. De plus le taux d'actualisation n'est pas le même dans les différentes régions du pays. La détermination de taux d'actualisation modulés par régions n'est pas toujours aisée.

Quant à l'analyse multicritères, sa supériorité n'est qu'apparente et ne va pas jusqu'à anéantir ses faiblesses, qui se manifestent dans :

— La détermination des indicateurs et surtout des coefficients de pondérations qui leur sont associés et qui doivent être

fonction de la valorisation des effets. L'intervention de la subjectivité est inhérente à cette détermination.

— La lourdeur des calculs mathématiques, nécessaires au traitement d'informations dont la qualité est du moins incertaine.

en outre, dans les pays en voie de développement dont le Maroc fait partie, le choix des projets souffre d'un manque d'informations important surtout au niveau régional. En effet la connaissance des agrégats économiques au niveau régional reste imparfaite ou même inexistante limitant ainsi l'évaluation des avantages de la route et par là l'utilisation des critères de choix des investissements routiers.

1-7- L'analyse de la rentabilité du projet n'est qu'une étape dans la détermination du programme d'action quinquennal du secteur routier

D'autre part, il est évident que tout projet démontré rentable n'est pas automatiquement réalisable. En effet les infrastructures routières nécessitant un investissement important, dont plus de 60 % en devises étrangères, la programmation de leur réalisation doit tenir compte des potentialités économiques et financières du pays ainsi que d'un équilibre entre les différents secteurs de l'économie nationale qui doit toujours être respecté.

La fixation de l'enveloppe budgétaire des investissements en infrastructures routières ne dépend donc pas uniquement de la rentabilité des projets. Cette dernière n'est qu'un maillon dans le processus de planification.

II - Méthode de fixation de l'enveloppe des investissements routiers utilisés lors de la préparation du Plan Quinquennal 1981-1985

Il convient tout d'abord de rappeler la procédure de préparation du Plan Quinquennal 1981-1985 de manière générale et du programme d'action du secteur routier en particulier.

A ce sujet, il est à signaler que le processus d'élaboration du Plan ne se limite pas à la période allant du lancement des travaux des Commissions, à l'adoption du texte définitif du Plan par la Chambre des Représentants.

C'est un travail continu et de longue haleine.

2-1- L'élaboration du Plan au niveau national

2-1-1- Les travaux préliminaires

Ces travaux consistent à collecter les informations nécessaires à la préparation du plan, à lancer les études et enquêtes statistiques à caractère général et particulier et à recenser les mesures d'ordre législatif ou réglementaire prévues par les Plans précédents, celles réalisées et celles à introduire. L'analyse de ces informations permet de dresser un bilan diagnostic de la situation de l'économie nationale et notamment du secteur des infrastructures routières.

2-1-1- L'établissement des perspectives à long et à moyen termes.

Parallèlement à ces travaux, des prévisions ont été élaborées à partir de deux modèles adaptés au contexte national : le modèle "Perspectives globales Marocaines" (P.G.M.) et le modèle "Perspectives semi-globales à moyen termes" (P.S.M.).

Le P.G.M. est un modèle de simulation. Il permet d'obtenir, à partir d'hypothèses sur l'évolution des variables exogènes, une estimation de l'évolution des grandeurs endogènes. Ainsi le P.G.M. permet d'envisager plusieurs variantes correspondant aux différentes hypothèses sur le taux de croissance.

Il est à signaler que ce modèle de simulation à la différence des modèles analytiques, n'a pas pour fonction principale de déterminer une répartition optimale des ressources. Cependant, il a l'avantage de pouvoir envisager un nombre élevé d'hypothèses différentes.

Le P.S.M., quant à lui, est un modèle sectoriel de type "input-output" basé sur le principe que l'économie nationale peut être divisée en secteurs et branches liées entre elles. Il permet d'anticiper, par simulation à partir de prévision d'évolution de la demande finale, l'impact direct et indirect de ces changements dans le niveau et la répartition de la demande sur la structure de toutes les branches de l'économie. Ces simulations permettent d'envisager les conséquences, sur la production et l'investissement sectoriels, des taux de croissance étudiés dans le cadre du P.G.M.

Les perspectives globales et sectorielles permettent de fixer

les objectifs de croissance globaux ainsi que les priorités sectorielles et les enveloppes budgétaires par grands secteurs. C'est ainsi que l'enveloppe budgétaire quinquennale du secteur de l'infrastructure est arrêtée.

Ces perspectives permettent aussi d'élaborer les thèmes de réflexions et les axes d'étude pour les Commissions Nationales.

2-1-3- Note d'orientation générale :

Après ces travaux, le Ministère du Plan élabore la note d'orientation générale qui constitue la base des travaux des Commissions Nationales. Elle comporte 3 parties :

- L'évolution économique et sociale durant le Plan précédent.
- Les perspectives globales et à long et moyen terme
- Les perspectives sectorielles.

A noter que les orientations assignées au secteur routier dans le cadre de cette note se résument ainsi : "L'effort doit être orienté essentiellement vers la maintenance du réseau existant qui a d'ailleurs commencé à montrer des signes sérieux de détérioration sur plusieurs axes et qui risque d'être perdu si un effort sensible n'est pas déployé en matière de maintenance".

"La priorité devra également être accordée à la réalisation des chemins tertiaires et des pistes qui permettent le désenclavement de certaines régions deshéritées".

2-2- Sur le plan régional

Parallèlement, des travaux de préparation du plan sont effectués au niveau régional. Une note d'orientation est envoyée aux Assemblées Régionales Consultatives (A.R.C.) dans lesquelles siègent les élus des populations à différents niveaux.

2-2-1- La consultation provinciale

Chaque province a été consultée (par l'intermédiaire de ces élus et des responsables de services provinciaux) pour qu'elle détermine ses préférences sectorielles.

Le résultat de ces consultations a dégagé le rôle important

accordé au secteur des infrastructures routières. En effet les crédits proposés pour ce secteur occupent la troisième place après l'agriculture et l'éducation nationale. Certaines provinces accordent la priorité à ce secteur (Goulmime, Tata, Oujda, Taza...).

2-2-2- Les rapports des A.R.C.

Les résultats des consultations provinciales sont synthétisés au niveau de chaque région économique par les assemblées régionales consultatives. Chaque A.R.C. élabore un programme d'action quinquennal formé de projets à caractère local, ainsi qu'un rapport sur les mesures et réformes nécessaires à la bonne réalisation de ce programme au niveau régional.

2-3- Coordination et synthèse :

Le Ministère du Plan joue le rôle de coordinateur entre les A.R.C. et la Commission Nationale de l'Équipement dont le groupe "Routes" fait partie. Les rapports des A.R.C. sont analysés et envoyés à cette Commission pour en tenir compte dans l'élaboration de son programme d'action quinquennal.

Après la remise par les différentes commissions de leurs rapports, la synthèse se déroule suivant les étapes suivantes :

Classement des projets selon leur intérêt économique à l'échelon national,

- Choix des projets susceptibles d'être retenus compte tenu de leur rentabilité et des priorités sectorielles arrêtées.

- Examen des mesures et réformes à retenir.

- Les travaux de synthèses, une fois terminés, sont présentés à la commission des Secrétaires Généraux pour examen et présentation des arbitrages au Gouvernement.

2-4- Détermination de l'enveloppe budgétaire quinquennale allouée au secteur routier

Pour ce qui est du secteur des infrastructures routières, les projets formant son programme d'action quinquennal ont été retenus suivant les phases ci-après :

Tout d'abord le Plan Triennal 1978-80 avait engagé un certain

nombre d'opérations routières. Il est donc impératif d'achever ces opérations.

Par la suite et afin de répondre aux orientations du Plan une enveloppe a été accordée à l'entretien du réseau existant.

En outre, les opérations liées aux projets spécifiques ont été dotées de crédits.

Enfin le restant de l'enveloppe budgétaire réservée à ce secteur a été alloué aux opérations nouvelles. A ce sujet il est à signaler que la Direction des Routes avait élaborée une "banque de projets" étudiés du point de vue rentabilité économique (Schéma Directeur Routier National et Schémas Directeurs Routiers Régionaux). Les opérations nouvelles du programme d'action du Plan Quinquennal 1981-1985 ont été choisies parmi ces projets.

Les tableaux ci-contre montrent les crédits accordés au secteur des infrastructures routières dans le cadre de ce Plan, tels qu'ils ont été actualisés par les lois de finances 1981 à 1983 rectificative.

Il est à signaler que ces tableaux n'englobent que les crédits alloués au Ministère de l'équipement et ne concernent pas d'autres crédits accordés au secteur routier dans le cadre des budgets d'autres départements tel que l'agriculture, la Promotion Nationale etc... Les crédits accordés dans le cadre du Fonds Spécial de Développement Régional et du Fonds de Développement des Collectivités Locales ne sont pas pris en compte non plus dans ces tableaux.

TABLEAU RECAPITULATIF DES CREDITS ALLOUES AU SECTEUR
ROUTIER PAR LES LOIS DE FINANCES 1981, 1982 et 1983
RECTIFICATIVE

--\$--\$--

(En milliers de DH)

Rubriques	1981	1982	1983	1984	1985	Total 1981-1985	1986 et suivantes
Travaux neufs sur RP. et RS	51.200	76.000	82.800	214.000	235.300	659.300	571.900
Grosses réparations des RP. et RS.	334.950	374.950	172.200	100.000	80.000	1.062.100	92.000
Construction et maintenance de C.T.	50.000	160.000	97.000	83.000	100.000	490.000	230.000
Projets Agricoles	34.000	30.000	18.000	10.000	10.000	102.000	23.150
Projets spécifiques + Infrastructures touristiques	86.050	119.550	188.200	186.200	184.700	764.700	99.550
Acquisition de matériel	60.400	195.000	72.800	24.200	-	352.400	-
Total (1)	616.600	955.500	631.000	617.400	610.000	3.430.500	1.016.600
Budget Général d'Investisse- ment (2)	9.996.633	16.806.638, 898	13.569.979, 04	12.708.728, 092	10.867.902, 938	63.949.881, 968	35.808.640, 131
Pourcentage (1) (2) en %	6,1	5,6	4,6	4,8	5,6	5,3	2,8

COMPARAISON DES CREDITS ALLOUES AU SECTEUR ROUTIER PAR
RAPPORT AUX SECTEURS SOCIAUX ET PAR RAPPORT A L'INFRA-
STRUCTURE
--5--

(En 1.000 DH)

Rubriques	1981	1982	1983	1984	1985	Total 1981-1985	1986 et suivantes
Secteurs routiers (1)	616.600	955.500	633.000	617.400	610.000	3.430.600	1.016.600
Secteurs sociaux (la Santé, l'Habitat et l'aménagement du territoire, la Jeunesse et Sport, l'Education Natio- nale et la formation des Ca- dres) (2)	1.316.392	2.292.326	2.208.188, 547	1.950.859	1.348.825	9.116.530, 547	2.006.202
L'infrastructure (P.T.T, l' l'Equipement, transport, Information) (3)	3.415.205	4.946.883, 136	4.379.318, 586	3.087.513	2.988.380	19.617.299, 722	12.466.011
Pourcentage (1/2) en %	46,8	41,6	28,5	31,6	45,2	37,6	25,3
Pourcentage (1/3) en %	18	19,3	14,4	15,8	20,4	17,4	8,1