

CRITIQUE DE L'INDICATEUR DE RENTABILITE FINANCIERE DU MODELE HDM III DE LA BANQUE MONDIALE

Par

Mohammed SEGHIR

Ingénieur Aéronautique (ENAC Paris) - Directeur du bureau d'études "Gestion Plus"

Résumé

Le présent article fait suite à celui de monsieur Akli Ourad intitulé "Renforcer ou réhabiliter nos routes ? l'avis du HDM III" paru dans *Algerie EQUIPEMENT* du mois de janvier 1992. Il traite du critère de rentabilité financière utilisé par monsieur Ourad pour le choix des investissements dans les opérations de réparation réhabilitation des routes. Pour ce faire, l'auteur explicite brièvement les notions d'actualisation, de cash-flow et de valeur actuelle nette (V.A.N.). Ensuite il expose le concept de l'indicateur "Taux Interne de Rentabilité" utilisé dans le modèle HDM III de la banque mondiale, son intérêt pour l'analyse économique, les difficultés conceptuelles qui lui sont associées et conclut en donnant un éclairage particulier sur l'applicabilité des indicateurs financiers aux investissements dans les ouvrages publics.

Mots clés : actualisation taux interne de rentabilité - valeur actuelle nette - évaluation de projets - investissement - analyse de projets.

bilitation des routes en utilisant le modèle HDM III de la banque mondiale (1).

On relève dans cet article le poids extrêmement élevé accordé au critère financier du "**Taux Interne de Rentabilité T.I.R.** (2)". S'agissant d'aide à la décision dans un secteur aux dépenses importantes, j'estime que ce critère mérite explication. Cela m'apparaît d'autant plus nécessaire qu'il peut se trouver que cet indicateur conduise à des conclusions aberrantes.

Le présent article est articulé en cinq parties :

- (I) Notions d'actualisation,
- (II) Notions de Cash-Flow,
- (III) La méthode de la Valeur Actuelle Nette,
- (IV) La méthode du Taux Interne de Rentabilité,
- (V) Conclusion.

Les lecteurs familiarisés avec les notions d'actualisation et de cash-flow peuvent sauter cette introduction et passer directement au chapitre relatif au **Taux Interne de Rentabilité**.

Par contre, les ingénieurs, qui constituent la majorité des lecteurs de "Algerie Equipement", peuvent estimer nécessaire de compléter leur culture financière. Aussi leur est-il vivement recommandé de bien s'imprégner des notions d'**actualisation**, de **valeur actuelle nette** et de

1 INTRODUCTION

Dans "Algerie EQUIPEMENT" du mois de janvier 1992, monsieur Akli Ourad a exposé la problématique de la rentabilité de l'investissement routier appliqué à la réha-

(1) Il importe de souligner que, personnellement, nous ne connaissons pas cette méthode et que le développement qui suit ne concerne que l'utilisation de l'indicateur de rentabilité que monsieur Ourad retient comme critère exclusif de décision.

(2) Certains l'appellent **Taux de Rentabilité Interne T.R.I.** En fait c'est la traduction française du terme anglais **Internal Rate of Return (I.R.R.)**.

Il est à noter, toutefois, que, dans la littérature française, on rencontre plus souvent la terminologie "**Taux Interne de Rentabilité**" que l'autre. Aussi nous conformons-nous à cet usage.