

Retour d'expérience

La privatisation des autoroutes est-elle conforme à l'intérêt général ?

Leur bénéfice socio-économique n'est jamais estimé alors qu'il devrait être le premier critère de justification



Mécomptes publics, François Ecalle

Le Sénat vient de publier un intéressant rapport de sa commission d'enquête sur les concessions autoroutières, qui analyse notamment la privatisation de plusieurs sociétés concessionnaires en 2006.

La privatisation des sociétés concessionnaires devrait être examinée sous trois angles différents : l'intérêt financier des nouveaux actionnaires, l'intérêt financier de l'État et l'utilité socio-économique pour l'ensemble des agents économiques (l'intérêt général). La commission y montre que, si l'intérêt des nouveaux actionnaires a été largement pris en compte, le bilan financier aurait pu être meilleur pour l'État. Mais elle ne répond pas à la principale question : cette opération a-t-elle été conforme à l'intérêt général ?

"La privatisation des sociétés concessionnaires devrait être examinée sous trois angles différents : l'intérêt financier des nouveaux actionnaires, l'intérêt financier de

■ l'État et l'utilité socio-économique (l'intérêt général)"

D'un point de vue économique, la privatisation, ou la mise en concession, d'une infrastructure est en effet justifiée non par l'intérêt financier de l'État mais par un bénéfice socio-économique positif, ce qui est le cas si ses avantages sont supérieurs à ses coûts pour l'ensemble des agents économiques. Les avantages et les coûts à prendre en compte sont, par exemple, des charges d'entretien plus faibles, une meilleure qualité de service, des dispositifs plus efficaces de protection de l'environnement, etc.

L'intérêt général jamais estimé

Le bénéfice socio-économique des mises en concession ou des privatisations n'est jamais estimé alors qu'il devrait être le principal critère les justifiant ou non. Sa mesure est certes difficile, notamment parce que les données nécessaires manquent souvent. La commission d'enquête regrette ainsi la pauvreté des informations disponibles sur les coûts des concessionnaires, mais note que l'autorité de régulation des transports est en train de constituer une base de données sur ces coûts. Les carences des systèmes d'information de l'État ne permettent pas non plus d'avoir les données nécessaires sur les coûts des autoroutes non concédées.

On peut penser que des sociétés privées concurrentielles ont des coûts plus faibles et une meilleure qualité de service que des administrations ou des entreprises publiques, mais ce point de vue est plus discutable quand il s'agit de sociétés privées en situation monopolistique. Or, même si les autoroutes sont concurrencées par des routes nationales, leurs concessionnaires ont un important pouvoir de marché.

■ "On peut penser que des sociétés privées concurrentielles ont des coûts plus faibles et une meilleure qualité de service que des administrations ou des entreprises publiques, mais ce point de vue est plus discutable quand il s'agit de sociétés privées en situation monopolistique"

Les péages et la qualité de service des concessions doivent donc être régulés par une autorité publique, et le bénéfice socio-économique d'une privatisation dépend beaucoup de l'efficacité de cette régulation. Or le rapport de la commission d'enquête montre qu'elle a été souvent défaillante, notamment parce que les contrats étaient mal rédigés. Quand l'État demande des avenants au concessionnaire pour faire des travaux non prévus, ce qui est fréquent, il le met alors en position de force pour obtenir des contreparties avantageuses. Dans ces conditions, il n'est pas sûr que la privatisation soit efficace.

Le site www.fipeco.fr développe les analyses de François Ecalle.

A lire également

Mécomptes publics - la chronique de François Ecalle

Publié le 01/10/2020

Catégories :

Innovation & Stratégie / Mécomptes publics /