Réflexions sur le financement des autoroutes privées

Autor(en): **Grangé, Maxime**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 3: **Liaisons routières**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888087

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Réflexions sur le financement des autoroutes privées

Maxime GRANGÉ

Directeur des Services Financiers

Banque de Suez et de l'Union des Mines

La décision du Gouvernement français de proposer à des capitalistes privés de construire et d'exploiter eux-mêmes des autoroutes, a soulevé un grand intérêt dans de nombreux milieux d'affaires. En premier lieu, les entreprises de travaux publics ont vu dans cette initiative de nouveaux chantiers importants à ouvrir et ce sont ces entreprises qui ont, le plus souvent, cherché à constituer autour d'elles des groupes financiers capables d'en assurer le financement. Les promoteurs immobiliers ont, pour leur part, considéré que ces voies de communication allaient permettre l'implantation de villes nouvelles; les banques ont étudié des émissions appropriées à ces projets pouvant porter sur des montants considérables; les sociétés pétrolières se sont préoccupées des stations-services à créer; les constructeurs d'automobiles ont été intéressés par ces idées de nature à favoriser la circulation routière, de même que les compagnies d'assurances par l'amélioration de la sécurité qui pourrait en résulter; enfin, les collectivités locales ont souhaité être desservies par ces autoroutes... Mais tous ces souhaits ou ces intérêts ne recevront satisfaction que si la constitution et le fonctionnement des sociétés concessionnaires d'autoroutes peuvent être assurés dans de bonnes conditions. Or, il s'agit de mettre en œuvre à un moment délicat une activité entièrement nouvelle et les modalités imaginées jusqu'à présent par les Pouvoirs publics, si intéressantes soient-elles, ne semblent pas résoudre tous les nombreux problèmes qui se posent pour la rentabilité de l'exploitation et le succès de son financement.

Le calcul de la rentabilité future de l'exploitation est une tâche inhérente à toute initiative capitaliste et les risques qu'elle comporte ont pour contrepartie et pour justification les profits escomptés. Mais dans le cas d'une société concessionnaire d'autoroute, ce calcul est particulièrement délicat en raison de la rigidité du système de la concession et de la longue durée de son application. L'évaluation du coût de travaux échelonnés sur plusieurs années, de même que l'estimation des recettes qui dépendent du taux des péages et surtout du volume du trafic automobile au cours des prochaines décennies, recèlent une importante marge d'incertitude. Or, le montant de l'aide de l'État et surtout les déchéances dont il menace le concessionnaire ne semblent pas assez souples pour tenir compte des divers aléas qui peuvent survenir pendant la durée d'une concession qui dépasse trente ans.

Cette longue durée est d'ailleurs aggravée par un déséquilibre fondamental entre un début de concession qui supporte toutes les charges entraînant de lourds déficits et la période finale qui, théoriquement, fait apparaître d'importants excédents. Il semblerait normal que les Pouvoirs publics aident davantage les sociétés concessionnaires au début de leur exploitation, quitte à prélever en contrepartie une proportion non négligeable des superprofits de la fin de concession.

Ces prévisions d'équilibre financier et de rentabilité sont une condition nécessaire, mais non suffisante, pour la réussite des autoroutes privées. Il s'agit, en effet, une fois tous les calculs théoriques convenablement mis au point, de trouver les financements indispensables qui dépassent, pour le seul premier appel d'offre concernant les autoroutes A10 et A11, 2 milliards de francs, sans oublier que deux ou trois autres projets du même ordre de grandeur devraient être mis en œuvre simultanément.

Or, la structure de financement retenue par les Pouvoirs publics pose de sérieux problèmes; les principes suivis dans le premier appel d'offre sont, rappelons-le, les suivants : les capitalistes privés doivent fournir au moins 25 % du financement total, dont au moins 10 % en capital. L'État, pour sa part, apporterait son concours pour le financement des 75 % restants, dont au maximum 25 % sous forme d'avances remboursables et 50 % sous forme d'emprunts garantis.

La principale difficulté résultant de cette structure financière consiste dans la constitution du capital qui devra atteindre, pour chacun des projets, des montants de l'ordre de 200 millions de francs, soit au moins 600 millions pour les trois premières concessions que l'État envisage d'accorder aux intérêts privés. Des sommes de cette importance, même si elles ne sont appelées que progressivement, sont difficiles à rassembler sans faire appel, à un moment ou à un autre, à l'épargne publique. Or, l'absence de rentabilité pendant les premières années est un obstacle majeur pour attirer les petites souscriptions. Les sociétés intéressées par ces autoroutes comme au premier chef les entreprises de travaux publics, et plus accessoirement les groupes pétroliers, les promoteurs immobiliers, les compagnies d'assurances ou les constructeurs automobiles pourront apporter un concours important, mais le recours à des émissions publiques pour reclasser finalement ce capital, sera sans doute indispensable. Dans l'état actuel du marché financier, ce reclassement nécessiterait des dispositions particulières, notamment pour favoriser fiscalement les porteurs d'actions d'autoroutes, comme cela a été le cas dans le domaine immobilier.

Les émissions d'emprunt posent techniquement moins de problèmes, bien qu'on puisse se demander s'il est bien opportun pour les sociétés concessionnaires de s'endetter actuellement à très long terme sur la base des taux d'intérêt pratiqués aujourd'hui sur les marchés financiers. Les avances de l'État ou les émissions d'obligations garanties par l'État soulèvent des difficultés de calendrier pour se conformer aux nécessités imposées par les règles budgétaires ou l'engorgement du marché. C'est probablement dans le domaine des émissions purement privées que l'imagination des techniciens pourra se donner libre cours : création de « units » jumelant des actions et des obligations dans une même souscription, utilisation d'obligations convertibles bien que ce genre de titre ne paraisse pas très adapté à une société concessionnaire, retour aux anciennes formules d'obligations participantes, etc. Quant aux emprunts en devises, ils supposent dans les conditions présentes du marché, des aménagements peut-être difficiles à réaliser et nécessitant, en tout état de cause, l'appui des Pouvoirs publics.

Telles peuvent être, très brièvement énumérées, quelques-unes des difficultés financières que soulève l'initiative prise par les Pouvoirs publics. Il en existe certainement d'autres que les fonctionnaires et les responsables privés chercheront ensemble à résoudre, comme ils ont essayé jusqu'à présent de bâtir un système compatible avec les exigences d'un service public et les nécessités d'un financement privé. Au-delà des difficultés techniques, il faut souligner dans cette initiative l'effort de compréhension et d'imagination déployé de part et d'autre pour aboutir à un résultat concret.