

L'ANALYSE COÛTS-AVANTAGES

I. UN OXYMORE :

LA THÉORIE NÉO-CLASSIQUE AU SERVICE DE LA DÉCISION PUBLIQUE

La littérature officielle - au sens où elle émane d'entités territoriales diverses (villes, régions, pays, Union européenne) ou d'entreprises spécialisées - présente généralement l'« analyse coûts - avantages¹ » (ACA) comme un « outil d'aide à la décision, intégrant une dimension de dialogue et d'utilité sociale ».

CITATIONS...

- La vérification des coûts et avantages « est un instrument utile qui stimule le dialogue entre les partenaires, les États membres et la Commission, les auteurs de projets, les fonctionnaires et les consultants : en somme, c'est un instrument de prise de décision collective »

In **Guide de l'analyse coûts-avantages des projets d'investissement** - Unité chargée de l'évaluation DG Politique régionale Commission européenne (2003)

- « Cet instrument permet de financer des projets utiles pour la société. Au Mexique, (...) tous les projets fédéraux doivent faire l'objet d'une analyse coût-avantages visant à démontrer leur rentabilité sociale »

in **La pratique de l'analyse coût-avantages dans le secteur des transports : une perspective mexicaine**- Vladimir RAMIREZ SOBERANIS - Service des Investissements Ministère du Logement et des Crédits publics Mexique (Octobre 2010)

- « L'ACA peut être utilisée pour identifier quelles sont les approches et/ou stratégies qui permettent d'avoir le niveau le plus élevé possible de résultats pour un montant de coût donné. En bref, l'ACA est à la fois un outil d'évaluation et de planification »

in **Guide Simplifié pour une Analyse Coûts-Avantages des Projets d'Adaptation au Changement Climatique au niveau local** - Olivier Vardakoulias (Janvier 2014) - (NEF - New Economics Foundation)

Comme en témoigne la brève bibliographie ci-avant, un important travail d'harmonisation des pratiques, sur base de guides divers et variés, est en cours. Il

¹ Parfois appelée aussi « analyse coûts- bénéfiques » ou encore « analyse socio-économique »

est à vrai dire incessant. Néanmoins, les grands principes qui guident une analyse coûts-avantages demeurent stables dans le temps. Puisqu'il est utilisé dans la sphère publique² et que, dès lors et dans une certaine mesure, l'outil « ACA » règle nos vies, il a paru utile que PAC se penche sur les valeurs qui le fondent.

Dans une perspective d'éducation permanente, PAC entend répondre à une vraie demande citoyenne. Les ACA, qui justifient les grands projets infrastructurels (énergie, transports, déchets, etc.), influent sur nos vies pendant des décennies mais ne sont guère aisées à décoder : nous avons voulu en donner quelques clés de compréhension citoyenne, critique et active.

« (...) la complexité des méthodes de calcul, de pondération, d'actualisation et de monétarisation ne rendent compréhensibles les démarches d'analyse coûts-avantages que par des techniciens et peu par les élus et encore moins par les différentes parties prenantes telles que les associations d'usagers des transports ou des riverains concernés. L'opacité des calculs de l'ACA renforce le caractère technocratique de la décision.³ »

L'ANALYSE COÛTS-AVANTAGES(ACA) : PRINCIPES DE BASE.

INTRODUCTION

Dans le secteur privé, pour un investissement à court ou moyen terme, on peut se contenter d'une analyse financière. En simplifiant quelque peu, considérons la robotisation d'une ligne de montage automobile, qui coûte x euros. Elle permet d'économiser y euros la première année de son utilisation, y^1 la seconde, y^2 la troisième, etc. Si l'horizon de rentabilité considéré est de 5 ans, il suffit que la somme $(y + y^1 + y^2 + y^3 + y^4)$ soit supérieure à x pour que le projet soit considéré comme rentable⁴.

De façon générale, l'ACA, quant à elle, cherche à se saisir d'enjeux qui dépassent le simple champ de la rentabilité au sens commercial ou marchand du terme.

Elle part d'une « analyse financière » (cf l'exemple automobile ci-avant) pour aboutir à une « analyse économique » qui entend rendre compte des avantages et des coûts « sociaux » qui n'ont pas été pris en compte dans l'analyse financière puisqu'ils ne génèrent pas forcément de dépenses *monétaires* (par exemple pour les impacts sur l'environnement) ou de recettes *monétaires* (par exemple pour les nuisances évitées).

² Ce qui signifie que nous ne nous intéresserons pas aux analyses relatives aux investissements privés, lesquelles se cantonnent au demeurant le plus souvent aux aspects purement financiers.

³ **L'analyse Coûts-Avantages, outil de concertation et de légitimation ?** - Bernard Roy & Sébastien Damart - in METROPOLIS N°108/109 **Projets et politiques de transport : expertises en débat.**

⁴ Sous réserve de l'actualisation de la valeur. Nous préciserons systématiquement si nous parlons en euros de 2011 : c'est que l'actualisation de la valeur est centrale dans une ACA. Pour le dire rapidement, elle permet de comparer des euros prévus en 2050 avec des euros antérieurs (ici de 2011), en supposant qu'un euro en 2050 aura (beaucoup) moins de valeur qu'en 2011. Nous y reviendrons.

L'ACA, définie comme prenant en compte les avantages et coûts « sociaux », est essentiellement utilisée dans le domaine des investissements publics.

Posons donc - pour partir d'une situation existante⁵ - que l'autorité publique⁶ entend procéder à la mise à gabarit d'une série de voies d'eau en Wallonie. Il s'agit de permettre le passage de bateaux d'une taille supérieure à ceux qui empruntent actuellement les voies concernées. Les travaux portent sur l'élargissement de certaines voies d'eau, le rehaussement de divers ponts et la construction de nouvelles écluses. Le montant total des investissements (comprenant les diverses études nécessaires) est de 323.049.874 € (de 2011). L'analyse socio-économique (l'ACA) va se charger de répondre à la question de savoir si « *le projet est justifié du point de vue économique* ».

EXPOSÉ SYNTHÉTIQUE DE LA MÉTHODE

Pour établir la « rentabilité » d'un investissement public, l'ACA compare deux situations :

- la situation dit « *de référence* » : comment, à l'horizon considéré, évolueraient les choses sans l'investissement public ?
- la situation dite « *de projet* » : comment, à l'horizon considéré, évolueront les choses si l'investissement public est fait ? Les coûts (que l'on qualifie d'« additionnels ») sont calculés sur base d'une part des investissements (en ce compris toutes les études) et, d'autre part, sur base des coûts *annuels*⁷ d'entretien, d'utilisation et d'exploitation des nouveautés (ces derniers coûts ne sont considérés comme des coûts additionnels que s'ils concernent des ouvrages nouveaux - une écluse existante, si elle rénovée, n'entraînera pas de coûts additionnels sur le plan de l'exploitation ou de l'entretien annuels, par exemple ; ces dernières dépenses ne seront donc pas considérées par l'ACA). Si des investissements sont d'ores et déjà prévus par ailleurs (dans un autre projet) en aval ou en amont des investissements projetés, ils ne sont pas non plus repris dans les coûts.⁸

⁵ **Etude des retombées socio-économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie** - Rapport final - juillet 2011 - Technum Tractebel Engineering, Avenue Ariane, 7, 1200 Bruxelles. Dans les documents officiels relatifs au projet examiné (Seine-Escaut Est), ce rapport est appelé « rapport Tritel ». Nous nous y référerons sous cette appellation.

⁶ En l'occurrence le Gouvernement Wallon (dans le chef de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques - DGO2 du Service Public de Wallonie - <http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr>) et l'Union européenne.

⁷ Les coûts d'entretien sont estimés sur base de conventions internationales (émanant de l'OCDE et /ou de l'UE). Ainsi, il est convenu que la maintenance/entretien des travaux de génie civil massif représente 1 % de l'investissement ; pour des ponts, voiries, équipements, on compte 2 % de l'investissement, etc.

⁸ Pour être plus explicite : l'objet de l'étude Tritel est circonscrit à la Wallonie. Même s'il s'inscrit dans le cadre plus large de la liaison Seine-Escaut (qui entend entre autres relier Paris aux grands ports du Nord que sont Anvers, Zeebrugge ou Rotterdam,...), les travaux prévus en France ne sont pas comptabilisés. On notera que les dits travaux comprennent notamment le creusement d'un canal de plus de 100 km de long, dont le coût est, au strict minimum !, de plus de 4 milliards d'euros. Quand même...

Le projet est considéré comme « justifié » si les coûts (les investissements) sont inférieurs aux avantages sociaux (qu'il conviendra de définir, problématique sur laquelle nous revenons ci-après). C'est merveilleusement simple : il s'agit - au terme de l'analyse - de faire une soustraction (bénéfices - investissements) et si le résultat est positif, le projet est considéré comme rentable socialement.

LE BUT DU PROJET : ENVOYER UN « SIGNAL-PRIX »

L'étude Tritel (p. 117) s'exprime très clairement sur la finalité du projet : « *Le but du projet est de réduire le prix unitaire, afin de promouvoir le mode fluvial et donc de faire en sorte de favoriser un transfert modal vers le fluvial. Le projet engendrera un nouvel équilibre de marché avec un plus grand volume transporté* ».

Pour les promoteurs du projet, afin de favoriser le transport fluvial (le « report modal » de la route vers l'eau), toute la question est d'agir sur le prix : si on diminue le prix unitaire (en général calculé en tonne transportée par kilomètre), tous les agents vont immédiatement se rendre compte de cette baisse et mécaniquement reporter leurs marchandises vers la voie fluviale.

De façon générale, les concepteurs des études économiques s'appuient sur l'existence de la concurrence pure et parfaite.

Laquelle suppose, entre autres conditions, que « *tous les participants au marché aient une connaissance complète de tous les facteurs significatifs du marché. L'information parfaite de tous les agents sur tous les autres et sur le bien échangé suppose une information gratuite et immédiate.*⁹ ».

Il n'est pas besoin de longs développements pour démontrer que cette « transparence » relève du parfait postulat. La toute récente directive européenne sur le « secret des affaires » - « *de quoi créer une opacité totale autour des multinationales* » selon le député européen Pascal Durand¹⁰- est par exemple là pour le prouver...

En réalité, un « marché parfaitement concurrentiel » n'existe pas et n'a jamais existé.

Il suppose en effet une série de conditions¹¹ qui, au même titre que la transparence, sont parfaitement irréalisables. La *condition d'atomicité des agents*, par exemple, suppose un nombre considérable de producteurs et de consommateurs d'une même marchandise afin d'éviter que les prix puissent être « faussés ». Or, quel que soit le

⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Concurrence_pure_et_parfaite

¹⁰ http://www.rtb.be/info/monde/detail_le-secret-des-affaires-coule-dans-une-directive-et-approuve-au-parlement-europeen?id=9198373

¹¹ L'expression des conditions est due aux économistes Arrow et Debreu, on en trouvera un exposé en annexe 01.

domaine que l'on examine, l'on se rend compte que l'atomicité est purement imaginaire. De Windows et Macintosh (pour l'informatique) à Syngenta et Monsanto (pour l'agro-alimentaire) en passant par Mærsk (transport maritime : 40,3 milliards de dollars de chiffre d'affaires en 2015) ou DHL (livraisons : 60,6 milliards de dollars de chiffre d'affaires en 2015), on voit que dans tous les domaines la concentration prévaut...

LA QUESTION DES BÉNÉFICES « SOCIAUX »

Une fois, le signal-prix reçu, dans l'analyse que nous examinons, les agents reportent le transport de leurs marchandises vers la voie d'eau, moins coûteuse. Il en découle des « effets » pour l'ensemble de la société, c'est la prise en compte de ces conséquences (directes et indirectes, monétaires ou non) qui fait la spécificité de l'ACA.

LES BÉNÉFICIAIRES (DES EFFETS DIRECTS)

On trouve dans l'étude Tritel un exposé particulièrement clair de la façon dont il faut entendre le terme « social ».

- D'une part, il est dit qu'un péage pourrait être perçu par la Wallonie sur les tronçons qui, sur son territoire, prolongent directement les projets français (pour rappel, non pris en compte dans les coûts). Pour être précis, il s'agit de quelques kilomètres sur la Lys et sur l'Escaut. Au terme de ses calculs, l'étude Tritel conclut que le Service Public wallon pourrait percevoir de 0,3 million d'euros (en 2020) à 1,5 million d'euros en 2050. Exprimé en euros de 2011, le total atteindrait 8,7 millions d'euros. Mais, dans la logique de l'analyse socio-économique, il ne s'agit pas d'un « bénéfice » (ou « avantage »). En effet, nous dit-on (Tritel, p. 113) : « *Il est à noter que (ces recettes) ne forment pas de bénéfices nets pour la société, car ils consistent en un transfert entre acteurs. Ce que les gestionnaires (...) des voies navigables reçoivent, c'est ce que les transporteurs payent. Une augmentation des recettes suite au projet (...) ne forme donc pas un bénéfice dans l'analyse socioéconomique (du point de vue de la société) mais uniquement un bénéfice dans l'analyse financière de projet (du point de vue du promoteur du projet, à savoir le SPW).* »
- D'autre part, l'étude Tritel s'échine durant de longues pages (pp. 116 à 129) à calculer les « effets sur les utilisateurs du projet (appelés « effets directs ») ». Le résultat de la combinaison de l'ensemble des données (dont on passe le détail) établit cet « effet » à 189,98 millions d'euros (de 2011). L'économie réalisée par les utilisateurs atteint ce montant grâce essentiellement à des effets de massification ou « économies d'échelle » : les bateaux étant plus importants suite à la mise à gabarit des voies d'eau, ils peuvent transporter plus de marchandises pour un moindre prix à la tonne.

On rencontre ici une des étrangetés des analyses coûts-avantages, qui dit assez bien dans quel jeu l'on joue...

- Les fonds que peuvent percevoir les « Voies Navigables », d'une façon ou d'une autre (ici sur base d'un péage), ne sont pas considérés comme ayant trait à la société : étrange conception du Service Public, entièrement financé par la... société, sur base de la part socialisée des salaires et supposé jouer un rôle redistributif, inscrit dans une logique (au moins un peu) égalitaire.
- Par contre, les économies réalisées par les « utilisateurs » (relevant quant à eux entièrement du secteur privé) sont considérées comme des « bénéfices sociaux ».

On est en droit de s'interroger sur la conception de la société à quoi renvoie cette curieuse distinction. Les acteurs publics en tant que promoteurs du projet sont considérés comme relevant de l'analyse financière et sont assimilés au constructeur automobile robotisant sa chaîne. Les entrepreneurs (essentiellement les producteurs des marchandises¹²) sont, quant à eux, vus comme parties prenantes de la société au sens global. La justification de vision repose sur « *l'hypothèse d'un marché parfaitement concurrentiel* » qui permet d'affirmer que « *ce sont les consommateurs des biens qui sont transportés sur les voies d'eau qui profitent des bénéfices directs de ce projet. La diminution du coût de transport se reflète dans une réduction des prix à la fin de la chaîne.*¹³ » (Tritel, p. 154)

1. Mais il se fait que, dans la réalité, les économies réalisées sur le transport affectent essentiellement les marges bénéficiaires de quelques entreprises et le portefeuille de leurs actionnaires et non pas la société.

2. C'est que le raisonnement qui fait des consommateurs (la « société » dans la conception néo-classique) les bénéficiaires de la baisse des coûts de transport - et qui est *indispensable* pour pouvoir considérer le pôle marchand comme un acteur proprement social - s'appuie encore et toujours sur la pure hypothèse de l'existence d'un « marché parfaitement concurrentiel » où les marges bénéficiaires dégagées par des baisses de coûts entraîneraient *mécaniquement* la baisse du prix des marchandises.

3. Quant à la réduction des citoyens à la simple fonction de consommateurs, elle relève de la encore et toujours de cette conception qui entend bien nous réduire une bonne fois pour toutes au rôle d'« agents économiques cherchant à maximiser leur bien-être »¹⁴.

¹² Les transporteurs (les bateliers) quant à eux continueront de recevoir sensiblement les mêmes rétributions, puisqu'ils transporteront plus de marchandises, certes, mais à un moindre prix unitaire (à la tonne).

¹³ On devra au demeurant se passer de précisions, Tritel poursuit en effet : « *Il est difficile d'identifier les acheteurs/clients ultimes des biens qui sont transportés sur les voies d'eau elles-mêmes ou qui sont fabriqués sur base des biens qui sont transportés sur les voies d'eau dans la région du projet. Ainsi il est impossible de présenter une répartition quantitative des effets directs du projet.* »

¹⁴ Pour plus de détails voir **L'économie de marché : Une vision du monde (parmi d'autres)** - à référencer.

LA NATURE DES BÉNÉFICES (LES BÉNÉFICES EXTERNES)

Outre le fait que la société bénéficierait de réductions de prix - d'une « braderie » en quelque sorte - elle aurait le « privilège » d'en encore pouvoir engranger divers autres « avantages » ; il s'agit des effets *externes* cette fois.

Puisqu'il est entendu que le transport des marchandises sera, pour une part, reporté de la route vers l'eau, cela « *contribuera à la réduction des nuisances globales de transport (Tritel page 136) : les émissions de polluants atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre (responsables des changements climatiques), les accidents, le bruit et la congestion (i. e. : les embouteillages) ».*

Ces effets sont « monétarisables » nous dit-on... et, donc, l'étude de monétariser. Nous n'allons pas passer en revue l'ensemble des calculs et autres démonstrations. Contentons-nous de la « congestion ».

La chose est somme toute aisée : « *Pour l'estimation des coûts externes liés à la congestion, on multiplie deux facteurs :*

- *la perte de temps pour les utilisateurs à cause d'une durée du transport moyenne qui est augmentée (...)* ;
- *la valeur du temps (...)*

La valeur du temps est basée sur les chiffres-clés de HEATCO (Universität Stuttgart, 2006). (...) »

Il convient de lire le tableau suivant comme suit : la perte d'une heure dans un embouteillage équivaut à 9,22 € pour un navetteur se déplaçant en voiture sur une courte distance et elle atteint 25,89 € pour une personne se déplaçant pour « affaires ». En l'absence de précisions, et dans le contexte que nous étudions, nous supposons que la différence de montant s'explique par le statut social du voyageur : l'heure d'un cadre vaut plus que celle d'un navetteur anonyme.

Motif du voyage	Voiture	Autobus
Travail (affaires)	25,89	20,77
Navetteur (courte distance)	9,22	6,63
Navetteur (longue distance)	11,84	8,51
Autre (courte distance)	7,73	5,56
Autre (longue distance)	9,93	7,13

Source: HEATCO, Livrable 5 (Tableaux 0-6 et 0-8)

Le résultat global (le gain de temps pour les utilisateurs et les marchandises) est estimé à 69 millions d'euros (de 2011).

Les effets indirects monétarisés se répartissent comme suit¹⁵ (où l'on voit que l'on ne s'attend pas à une réduction du coût des émissions) :

Composantes	VAN totale (millions d'euros)	%
Congestion	-69,0	46%
Bruit	-34,1	23%
Climat	-31,6	21%
Amont	-11,1	7%
Accidents	-7,0	5%
Emissions	+2,6	-2%
VAN en 2011	-150,2	100%

UNE PYRAMIDE AUX FONDATIONS FRAGILES

L'analyse coûts-avantages est dite « pyramidale », au sens où elle empile les hypothèses. L'ensemble des effets indirects, dont la somme est ici de 150,2 millions d'euros (de « bénéfice » pour la société), est entièrement appuyé sur l'hypothèse de l'effectivité du report modal.

La moindre erreur dans l'estimation du report route - voies navigables a dès lors des conséquences en cascade et induit des erreurs de plus en plus importantes dans les calculs suivants...

Or, nous dit le Commissariat Général au Plan (France), « *les erreurs de prévisions de trafic sont élevées et peuvent atteindre 10 à 20 % du trafic total sur une infrastructure donnée. On connaît de nombreux cas où l'erreur est d'un ordre de grandeur bien supérieur.*¹⁶ »

On pourrait ici multiplier les débats (par exemple sur la valeur monétaire du temps perdu dans les embouteillages), mais Roy & Damart (op. cit.) résumant bien les choses en affirmant : « *les variations dans le temps et entre les pays européens des valeurs de la vie humaine, du temps, (...) de l'occupation des sols, etc. démontrent que les valeurs retenues pour les calculs sont des valeurs de convenance qui présentent une part d'arbitraire souvent importante.* »¹⁷

¹⁵ a) Ce n'est qu'au détour de la page 152 (soit 10 pages après la fin de l'examen des effets externes) que l'on apprend que « *Sur base des résultats de la modélisation des trafics, on peut déduire que 13 % de ces bénéfices se réalisent en Wallonie, 32 % dans le reste de la Belgique et 55 % dans le reste du réseau (surtout en France et aux Pays-Bas).* »

b) le terme « amont » renvoie au fait que l'« *on tient aussi compte des nuisances générées pendant la production des véhicules, la production d'énergie et la réalisation des infrastructures de transport.* » (Tritel, p.140)

¹⁶ **Transports : choix des investissements et coût des nuisances** - CGP (Commissariat Général au Plan), 2001 - La Documentation Française, cité dans Roy & Damart (op. cit.)

¹⁷ Nous soulignons.

En synthétisant notre propos, on constate que les bénéfices immédiatement monétaires vont au secteur privé, que les bénéfices monétarisables, dits sociaux, sont basés sur des valeurs comprenant « une part souvent importante d'arbitraire », que l'existence même de l'ensemble des bénéfices s'appuie sur l'hypothèse d'un report modal, lui-même adossé à l'hypothèse d'un marché parfaitement concurrentiel... qui n'existe pas.

Dans ces conditions, il est raisonnable, nous semble-t-il, de tout simplement remettre en cause la légitimité même d'une analyse coûts - avantages. Et de rejoindre pleinement les observations de Philippe Méral¹⁸ : « **L'ACA est largement utilisée à des fins de choix politiques qui sont déjà décidés. L'évaluation économique va la plupart du temps venir justifier des projets ou des politiques et non choisir entre plusieurs possibilités. En un certain sens, l'évaluation ne sert pas à aider à la prise de décision mais à justifier la décision.** »

Annexe.

CONDITIONS POUR UN MARCHÉ EFFICACE : LA CONCURRENCE PURE ET PARFAITE

5 conditions (définies sur le plan mathématique par Kenneth Arrow et Gérard Debreu¹⁹).

Pour être « pure », la concurrence doit remplir les trois conditions suivantes :

- l'atomicité : le nombre d'acheteurs (côté demande) et de vendeurs (côté offre) doit être très important. Ce qui signifie que le poids relatif détenu par chaque agent dans l'offre ou la demande est négligeable en regard de l'offre ou la demande totale. Conséquence : aucun agent n'est capable de « peser » sur les prix, ni a fortiori de fixer à lui seul les prix ;
- l'homogénéité des produits : dans l'industrie, toutes les firmes livrent des produits que les acheteurs jugent identiques, homogènes ou **substituables** : les biens échangés sont semblables en qualité et en caractéristiques, et donc interchangeables. Il s'en suit qu'un produit haut de gamme, par exemple, constitue un autre marché²⁰ ;
- la transparence de l'information : tous les participants au marché ont une connaissance complète de tous les facteurs significatifs du marché.

¹⁸ **Fondements, limites et perspectives de l'analyse coûts-avantages** - Philippe MÉRAL in Liaisons NUMÉROS 66-67 - 1er ET 2e TRIMESTRES 2005.

¹⁹ Tous deux ont reçu « Prix de la Banque de Suède en sciences économiques en mémoire d'Alfred Nobel », abusivement appelé « Nobel d'économie » : Arrow en 1972 et Debreu en 1983.

²⁰ Le marché automobile offre un très bon exemple de la substituabilité ; il est en effet divisé en catégories ou segments au sein desquels les véhicules sont considérés comme substituables (Europe) :

Segment « B0 » : micro-urbaines	Segment D ou « M2 » : autos familiales
Segment A ou « B1 » : mini-citadines	Segment « H1 » : routières
Segment B ou « B2 » : citadines polyvalentes	Segment « H2 » : berlines de luxe
Segment C ou « M1 » : compactes	SUV et Tout-terrains : petits et grands

L'information parfaite de tous les agents sur tous les autres et sur le bien échangé suppose une information gratuite et immédiate. Ceci suppose l'absence d'échange réalisé de gré à gré (entre deux personnes, ou deux entités) et, au contraire, l'existence d'un mécanisme d'ensemble : le processus de fixation des prix décrit par la théorie est comparable au rôle d'un « commissaire-priseur » qui centraliserait les offres et les demandes, calculerait le prix d'équilibre, et par conséquent attribuerait au bout du compte à chacun sa part dans l'offre (production) ou dans la demande (consommation).

Pour être « parfaite » la concurrence doit remplir les deux conditions suivantes :

- la libre entrée et sortie sur le marché : quiconque veut s'adonner à une certaine production peut le faire sans restriction ni délai. Les firmes qui composent l'industrie ne peuvent s'opposer à l'arrivée de nouveaux entrants. Il ne doit y avoir aucune entrave tarifaire (protectionnisme), administrative (numerus clausus), technique à l'entrée d'un offreur ou d'un demandeur supplémentaire. La libre entrée suppose de manière plus générale que les nouveaux entrants ne font face à aucun désavantage face aux producteurs présents et peuvent aisément obtenir les facteurs de production qui leur sont nécessaires.
- la mobilité - la libre circulation - des facteurs de production (le capital et le travail) : les facteurs de production sont parfaitement mobiles et peuvent se déplacer d'une industrie à l'autre. La main-d'œuvre et les capitaux se dirigent spontanément vers les marchés où la demande est supérieure à l'offre ; il n'y a pas de délai ni de coût dans leur reconversion.

On utilise l'acronyme HAMLET pour mémoriser les 5 conditions : Homogénéité, Atomicité, Mobilité, Libre Entrée, Transparence.