

Séminaire Nasse

Paris – 28 juin 2019

Ouverture du transport ferroviaire à la concurrence

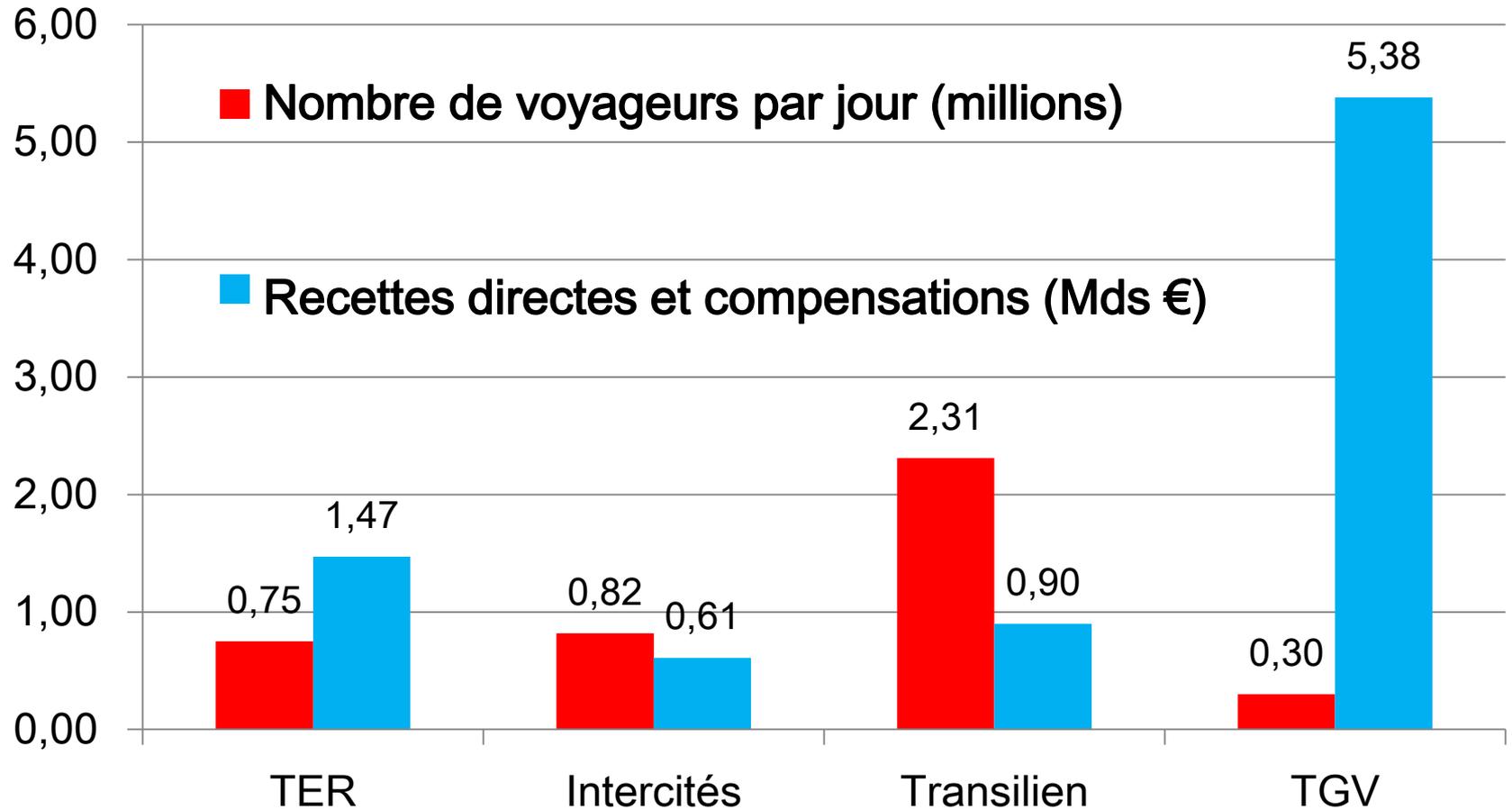
Si la concurrence c'est

- Bénéfices :
 - Des choix plus nombreux
 - Des prix plus faibles
 - Des produits et des services de meilleure qualité
 - Des coûts de production plus faibles
- Conséquences
 - Plus de croissance
 - Plus d'emplois
 - Plus de pouvoir d'achat

alors pourquoi ...

- ... le rail met-il tant de temps à s'ouvrir à la concurrence, notamment en France ?

Le transport ferroviaire de voyageurs



Discussion

- Retour sur expériences
- Quelques caractéristiques de l'économie du ferroviaire
- Les types de concurrence pour le ferroviaire
- Le régulateur face à la concurrence

RETOUR SUR EXPÉRIENCES

Accident de Brétigny

- 12 juillet 2013
- Déraillement
 - Train Intercités (SNCF)
 - Paris - Limoges
 - Vitesse 137 km/h
- 7 morts - 32 blessés

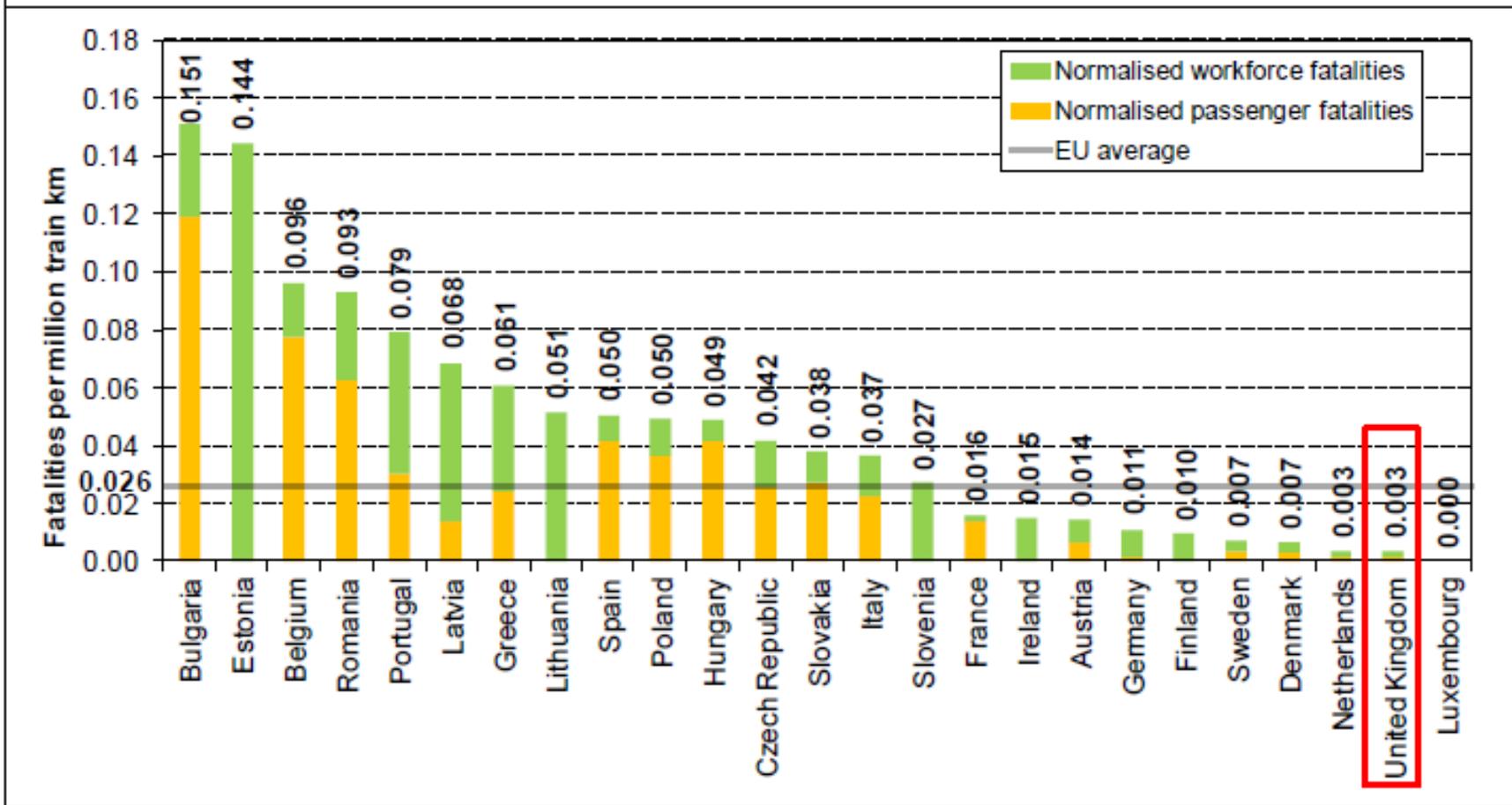


Accident de Hatfield

- 17 octobre 2000
- Déraillement
 - Train Intercity (Great North Eastern Railway)
 - Londres - Leeds
 - Vitesse 180 km/h
- 4 morts - 70 blessés

Sécurité

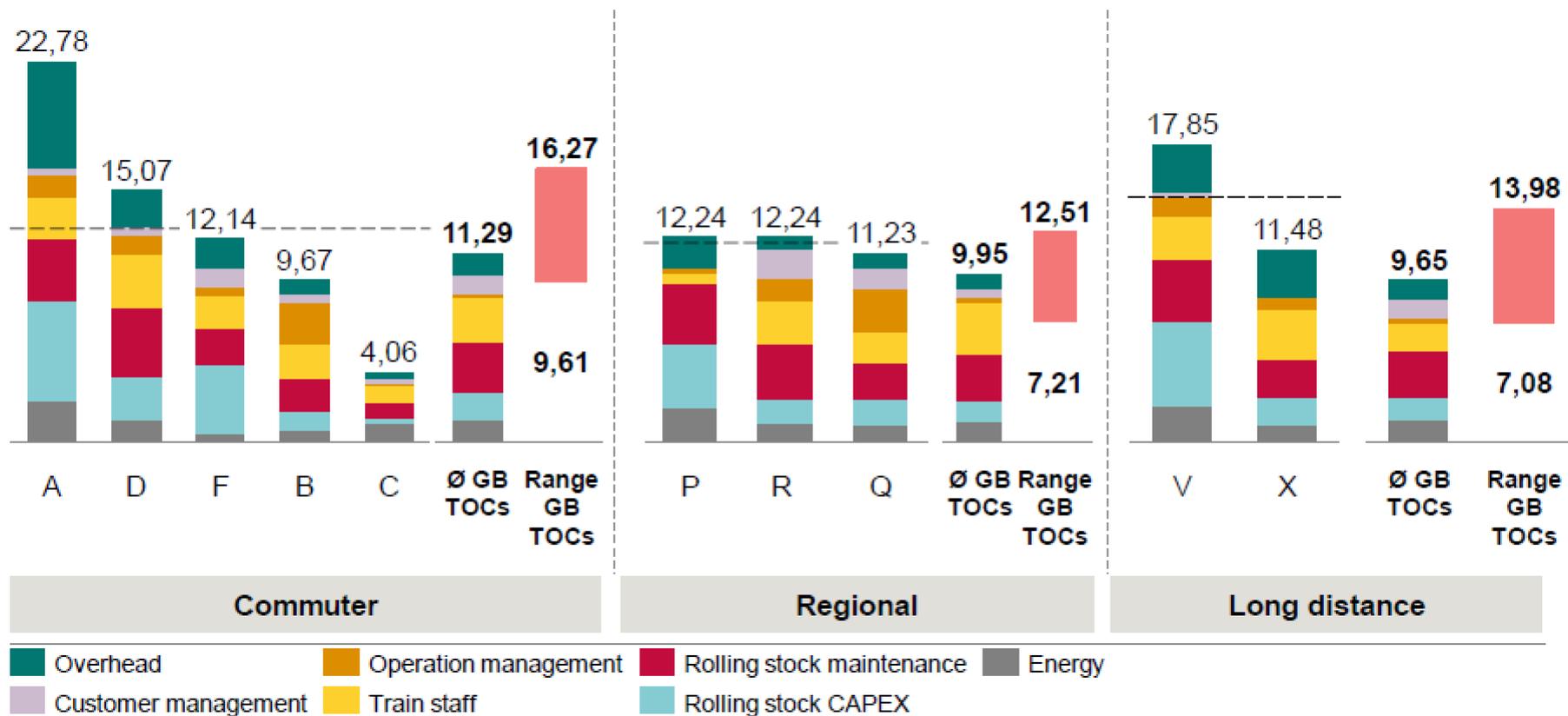
Chart 40. Passenger and workforce fatality rates on European Union railways 2007-2010



Bilan sur le Royaume-Uni

- Good
 - Croissance du trafic, amélioration de la qualité et de la sécurité
 - Prix légèrement plus faibles (mais ça remonte)
- Bad
 - Coûts plus élevés
 - Coordination avec Network Rail
 - Trop de concurrence pour la conquête des franchises
 - Définition des franchises
 - Durée, type de contrat
 - Faible concurrence sur le matériel

Benchmarking en Europe



Le succès très limité de l'open access

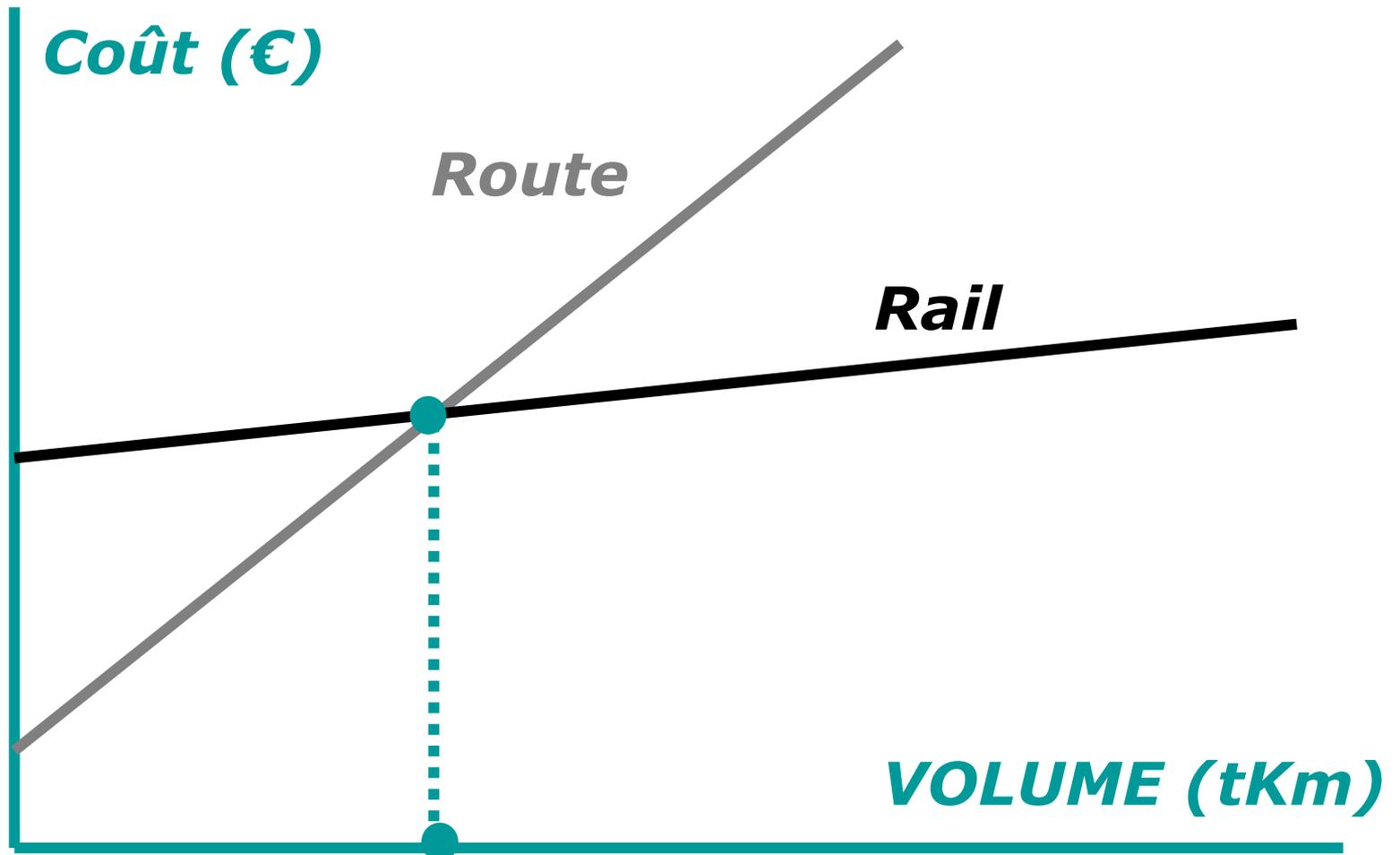
- Allemagne
 - Ouverture à la concurrence en 1994
 - Part de marché des concurrents = 1% !!!
- UK
 - Franchise + Open access
 - Trafic dn open access = 1% (voyageur-km) !!!
- Suède
 - 2% du trafic !!!
- République tchèque
 - 40% sur une ligne : Prague-Ostrava
- Autriche
 - 25% sur Vienna-Salzburg
- Italie
 - 25% sur essentiellement Turin-Milan-Venise / Milan-Rome-Naples

DES CLES POUR COMPRENDRE

Structure des coûts

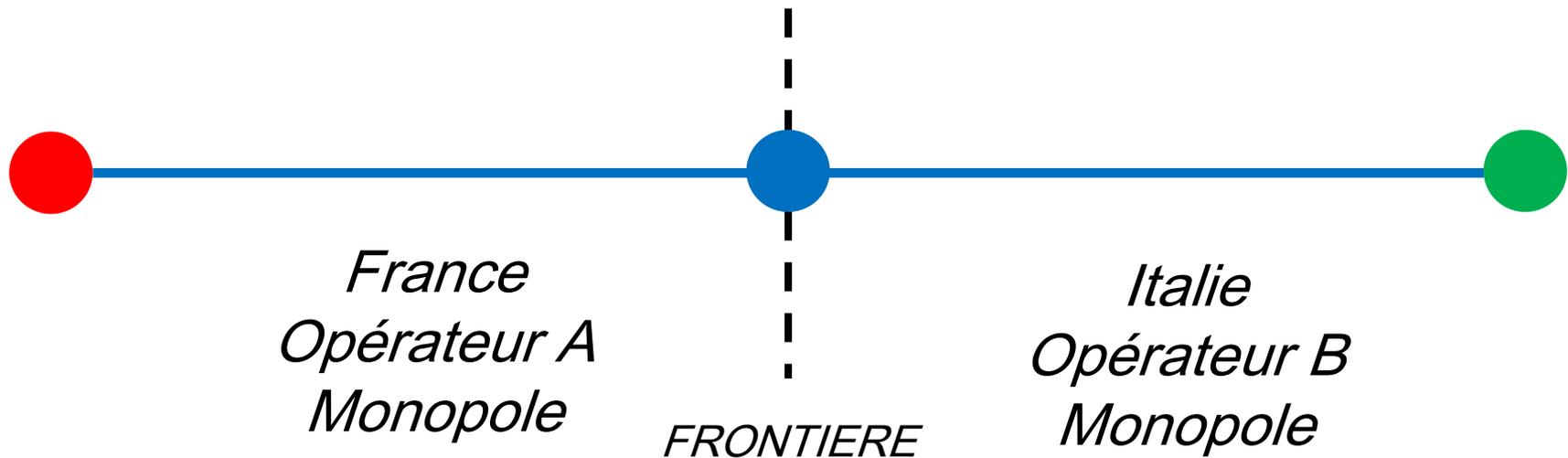
- Effet de taille
 - Coûts fixes élevés
 - Economies de densité
 - Le coût diminue quand le trafic augmente à taille du réseau constante
 - Coûts de coordination (Economies d'envergure)
 - Exploiter plusieurs services ensemble est moins coûteux que séparément
 - » Long distance et Régional
 - » Maintenance et Exploitation
- Conséquences
 - « Grosses » entreprises
 - Séparation verticale est coûteuse
 - 25% de coût supplémentaire

Différentes structures de coût



Structure de la demande

- L'enjeu de la double marginalisation



Double marginalisation

- Un avantage à l'intégration verticale ou horizontale
- Séparation
 - Chaque acteur (opérateur et infra) agit uniquement en fonction de son objective (maximisation profit, équilibre budgétaire, ...)
 - Comme les décisions des acteurs sont liées, les externalités de décision ne sont pas internalisées
 - La tarification de l'accès est excessive, résultant en une tarification finale excessive
- L'intégration verticale ou horizontale est une façon de faire internaliser ces externalités

Structure de la demande

- Elasticité
 - A court terme : Faible
 - A long terme : Forte
- Conséquence sur le comportement
 - A court terme : Pas de changement de mode
 - A long terme : Choix modal devient effectif
- Conséquence sur la concurrence
 - La concurrence intramodale n'est pas profitable
 - La concurrence intermodale est forte

Structure de la demande

- Effet Mohring
 - Effet anti-congestion
 - Plus la fréquence augmente avec la demande, plus le délai d'attente est réduit, plus le coût de transport est réduit
- Conséquence sur la concurrence
 - Asymétrie des parts de marché
 - Avantage à l'entreprise réseau

QUEL MODELE POUR LE FERROVIAIRE

Comparaison des modes de concurrence

- Deux schemas
 - **Pour** le marché = Franchise
 - **Sur** le marché = Open access
- Evaluation
 - Gains nets
 - Trade-offs
- Marché du passager longue distance
 - Concurrence intra- et inter- modale



PARIS - BORDEAUX

PARIS - MARSEILLE

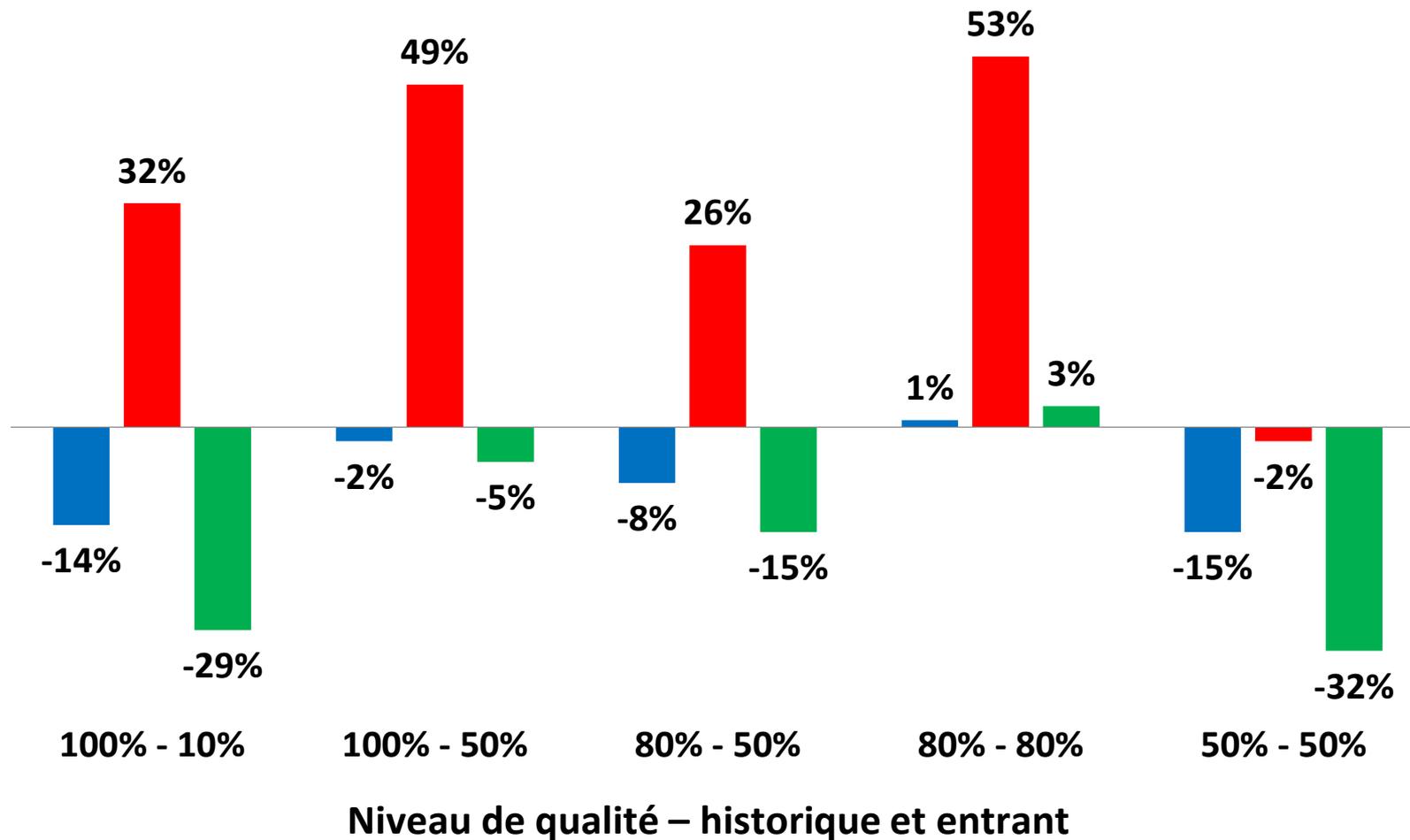
Les vecteurs de l'entrée

- Coût marginal
 - Coût d'exploitation et charges d'accès
- Coût des obligations de service et de régulation
 - Régulation des tarifs
 - Pression des groupes d'intérêt
- Qualité de service
 - Vitesse, fréquence, ponctualité, confort
- Charges d'accès
 - Subventions
 - Tarifs non-linéaires
 - Partie fixe (investissement)
 - Partie variable (congestion)

Scénario d'ouverture en Open Access

- Coût d'exploitation de l'entrant = - 30%
- Charges d'accès = status quo
- Elimination totale des régulations de prix et des contraintes de service

- Surplus consommateurs
- Profit des opérateurs ferroviaires
- Contribution des péages au financement de l'infrastructure



Comparaison

	Pour le marché	Sur le marché
Charge d'accès		Status quo
Contraintes regulation prix		100%
Coût exploitation entrant	-30%	-10% / -30%
Qualité	100%	50% / 50%
Variation du surplus consommateurs	+8%	-8%
Variation profit opérateurs	-6%	-19%
Variation des revenus infrastructure	+15%	-16%

Comparaison

	Pour le marché	Sur le marché
Charge d'accès	Status quo	
Contraintes regulation prix	0	
Coût exploitation entrant	-30%	-10% / -30%
Qualité	100%	50% / 50%
Variation du surplus consommateurs	-13%	-15%
Variation profit opérateurs	+10%	-2%
Variation des revenus infrastructure	-26%	-32%

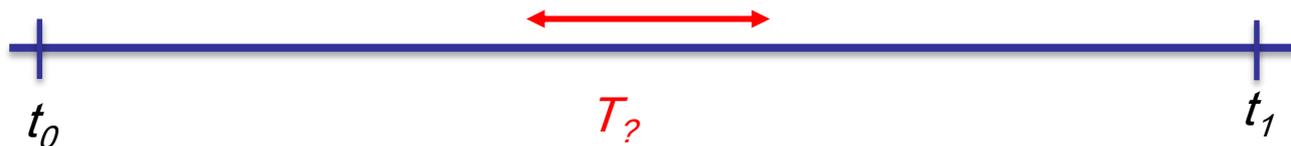
Conclusion

- La concurrence sur le marché est risqué
 - Rôle de la qualité de service
 - Coût des contraintes de régulation et de gouvernance
- En faveur de la concurrence pour le marché
 - La régulation est inévitable

LES ENJEUX POUR LE RÉGULATEUR

Allocation des sillons

- Enchères ou négociation ou règle de priorité ?
- Le résultat des enchères dépend (analyse théorique)
 - Allocation initiale des capacités
 - Niveau de concurrence en aval
 - Type d'enchères
- Risques
 - Capture du marché / forclusion
 - Saturation / congestion



Charges d'accès

- Charges d'accès et tarification des services
 - Attention à la double marginalisation
- Application de la règle de Boiteux-Ramsey
 - La marge doit être inversement proportionnelle à l'élasticité
 - Tarification déterminée par la demande
 - Problème de l'implémentation

Investissement

- Le rail crée un bien spécifique
 - Une origine – Une destination
 - Différence entre l'aérien et le ferroviaire
 - « Souplesse »
- Le hold-up
 - Incitation à demander un prix d'accès faible en menaçant de ne pas payer sa part de l'investissement

Investissement

- Le hold-up
 - Incitation à demander un prix d'accès faible en menaçant de ne pas payer sa part de l'investissement
- Conflit entre aujourd'hui et demain
 - Plus de concurrents
 - Prix aujourd'hui plus faibles (efficacité aujourd'hui)
 - Moins de revenus demain
 - Moins d'investissement
 - Baisse de la qualité du réseau (inefficacité demain)

Investissement

- Simulation d'un open access sur le réseau d'un opérateur américain (BN)
 - Prix moyen : -6%
 - Investissement : -10%
 - Trafic: -13% (30 ans)
- Solutions
 - Contrats
 - Concessions: Concurrence pour le marché
 - Coordination

Concurrence pour le marché

- Concurrence complexe
 - Expériences: Royaume-Uni, Allemagne, Japon
 - Réussite mais des interrogations
- Conditions **techniques** de réussite
 - Standardisation technique
 - Transférabilité de l'entreprise en place au gagnant
 - Gestion des personnels
 - Création d'un marché du matériel roulant
 - Définition du mécanisme d'allocation
 - Trop "gros", trop de coûts fixes, pas d'entrants

Concurrence pour le marché

- Conditions sur la **régulation**
 - Réguler le monopole
 - Asymétrie d'information
 - Durée des contrats, Qualité de service, etc
 - Règles
 - Renégociation ou changement d'opérateur
 - Contrats incitatifs
 - **Laisser la concurrence choisir**
 - Compensation financière ou prix forfaitaire
 - Régulation
 - **Par comparaison** avec coordination nationale
 - Capacité d'expertises des autorités organisatrices locales

Merci pour votre attention !

