

*Libéralisation ferroviaire: quelles conséquences pour le fonctionnement technique et l'organisation institutionnelle de l'introduction du signal prix entre gestionnaire d'infrastructure et entreprise(s) ferroviaire(s)?*

Patricia Perennes,  
Journées Doctorales AFITL 12-13 sept. 2013

1



# Calendrier et encadrement

---

- ▶ Thèse commencée en juin 2011
- ▶ Fin de thèse prévue en juin 2014
- ▶ Paris I, Centre d'Economie de la Sorbonne
- ▶ Directeur de thèse: Claude Ménard
- ▶ Thèse en entreprise: Réseau Ferré de France

# Méthode 1 / 2

---

- ▶ Un sujet large
- ▶ Une thèse sur articles
  - ▶ 6 articles
  - ▶ Ces articles doivent concerner des sujets très précis, susceptibles d'intéresser des revues universitaires
  - ▶ Pour chacun des articles, le cadre et les méthodes théoriques sont choisis en fonction de leur pertinence au regard du sujet (étude empirique, analyse juridique, histoire de la pensée économique, économie industrielle, théorie des enchères, etc.)
- ▶ Comment concilier la tension sujet large/articles précis?

## Méthode 2/2

---

- ▶ La thèse prend la forme d'un document de synthèse, d'une centaine de pages, qui récapitule l'ensemble de ma démarche, ma « progression intellectuelle »
  - ▶ Il passe en revue les grandes questions qui se posent dans le cadre de ma problématique et les réponses de la théorie économique sur ces questions
  - ▶ Il explique également comment mes articles viennent s'insérer dans ces réflexions et pourquoi j'ai choisi de traiter ces points précis
- ▶ Les articles sont annexés aux différentes parties

# Contexte

---

- ▶ **Sujet dans le cœur de l'actualité:**
  - ▶ Libéralisation ferroviaire impulsée à un niveau européen
  - ▶ Refonte du secteur ferroviaire en France
- ▶ **La libéralisation conçue par la Commission européenne repose sur les mêmes principes que dans d'autres secteurs (télécoms, énergie):**
  - ▶ Séparation verticale
  - ▶ Introduction de la concurrence sur l'exploitation
  - ▶ Création d'une instance de régulation
- ▶ **Dans ce nouveau schéma apparaît un nouveau « prix » celui payé par l(es) entreprise(s) ferroviaire(s) au gestionnaire d'infrastructure**

# Problématique

---

- ▶ Hypothèse sous-jacente de la Commission européenne: la technologie d'un secteur mais aussi son histoire et les institutions qui le régissent n'ont pas d'influence sur le type de réforme qu'il est souhaitable de mener dans ce secteur
  - ▶ « One size fits all », que ce soient les télécommunications, l'électricité ou le ferroviaire
- ▶ Dans mon travail de recherche, je questionne ce postulat implicite:
  - ▶ L'introduction de ce nouveau prix n'a-t-il pas un impact sur le fonctionnement technique du secteur?
  - ▶ Ne faut-il pas repenser les institutions de ce secteur pour permettre d'atteindre les buts de la Commission européenne tout en prenant en compte les spécificités techniques du secteur?

# Structure de la thèse 1/4

---

- ▶ **Introduction:**
  - ▶ Histoire économique du secteur ferroviaire en France
  - ▶ Histoire de la pensée économique: comment les économistes ont-ils envisagé le fonctionnement du secteur ferroviaire?
- ▶ Dans cette introduction, la question centrale est de comprendre comment la pensée économique – au moins une partie de celle-ci - est passée d'une vision du secteur ferroviaire comme monopole naturel à la possible introduction de la concurrence sur le réseau

## Structure de la thèse 2/4

---

- ▶ **Partie 1: Quel type de concurrence pour le rail?**
- ▶ Dans cette première partie, on part d'une des spécificités du rail, au moins du rail européen: sur le réseau cohabitent plusieurs types de circulations (TER, TGV, Fret, etc.).
- ▶ Le type de concurrence le plus souhaitable pour chacune de ces circulations (pour ou sur le réseau) dépend de la fonction de coûts (et des recettes) de chacune de ces activités



## Structure de la thèse 3/4

---

### ▶ **Partie 2: Répartition des capacités**

- ▶ Dans cette seconde partie, on part du fait que la libéralisation ferroviaire et l'introduction de la concurrence suppose d'allouer de la capacité à différents acteurs et plus seulement à l'entreprise en monopole.
- ▶ Or, le rail est un transport guidé et unidirectionnel. Cela rigidifie beaucoup le processus d'allocation des capacités par rapport à d'autres secteurs.
- ▶ Quel est le processus d'allocation adaptée? Quelle est la place des mécanismes de marché au sein de ce processus?

# Structure de la thèse 4/4

---

- ▶ **Partie 3: Régulation tarifaire**
- ▶ L'introduction d'un nouveau prix (le prix de gros) dû à la séparation verticale conduit à l'existence d'un double niveau de prix (gros et détail). Le prix de gros doit être régulé par une autorité indépendante pour permettre l'émergence de la concurrence.
- ▶ Or, pour des raisons historiques et politiques, les prix de détail des chemins de fers (pour les passagers) sont régulés en France
- ▶ Comment s'assurer de la bonne harmonie entre ces deux niveaux de régulation?

# Liste des articles 1 / 3

---

- ▶ « Les économistes et le secteur ferroviaire : de l'empirisme à la normativité »
  - ▶ Annexé à l'introduction
  - ▶ Sera soumis à une colloque d'HPE (colloque de l'Association Charles Gide pour l'étude de la pensée économique)
- ▶ « Quelle type de concurrence pour le TGV? »
  - ▶ Annexé à la partie 1
  - ▶ Sera soumis à la première édition des « Meeting on transport economics and infrastructure »

## Liste des articles 2/3

---

- ▶ « Use of Combinatorial Auctions in the Railroad Industry: Can The “Invisible Hand” Draw The Railroad Timetable? »
  - ▶ Annexé à la partie 2
  - ▶ Présenté aux conférences Kuhmo Nectar et CRNI
  - ▶ Soumis à Transportation Research Part A, actuellement “under review”
- ▶ « Need for Coherence between Institutions and Technologies: the Example of Uncertain Train Paths in France »
  - ▶ Annexé à la partie 2
  - ▶ Publié en juillet 2013 dans la revue CRNI

## Liste des articles 3/3

---

- ▶ « Intermodal competition: studying the pricing strategy of the French Rail Monopoly »
  - ▶ Annexé à la partie 3
  - ▶ Présenté à la conférence WCTR, sera également présenté à la conférence CNRI en novembre 2013
  - ▶ Soumission en décembre 2013 à la revue European Review of Law and Economics
- ▶ « Pourquoi les tarifs des billets SNCF sont-ils régulés ? »
  - ▶ Annexé à la partie 3
  - ▶ Publié en septembre 2012 dans la revue Concurrences

# En conclusion

---

- ▶ **Points positifs:**

- ▶ Une thèse bien avancée qui devrait être finie dans les temps
- ▶ Des publications

- ▶ **Points négatifs:**

- ▶ Une problématique trop large, malgré des efforts de « resserrement » déjà entrepris...