

Economie des transports

Cours du 18/10/11

Test sur table de 1 heures 30 au niveau de la dernière séance soit le 29/11
QCM et question de cours pour le teste.

| | |
|--|-----------|
| Chapitre introductif : la place des transports dans l'économie | 1 |
| I Mesurer la place des transports dans l'économie | 1 |
| II Transport et activité économique | 4 |
| Chapitre 2 : Le secteur des transports au cœur des défaillances du marché | 7 |
| I Les exigences du marché | 7 |
| II Les défaillances du marché : la question du monopole naturel | 14 |

Chapitre introductif : la place des transports dans l'économie

I Mesurer la place des transports dans l'économie

Quinet a essayé de créer un manuel d'économie des transports

Diapo 3: on va surtout s'intéresser au deux premier et un peu au troisième.

Diapo 4 : 3 manière de circonscrire la filière des transports : la filière, le secteur et la branche

La filière : la définition la plus étendue possible, c'est l'ensemble des productions marchandes et non marchandes de bien et services qui concoure directement ou indirectement au déplacement des biens et des hommes. La différence entre marchand et non marchand est : ce qui est marchand a un prix par exemple une voiture. Dans la définition de la a filière on englobe toutes les activités qui sont liées de près ou de loin au transport. C'est : les infrastructures, le matériel (camion voiture, avion... mais ou s'arrêter ? faut il aller jusqu'au garagiste qui entretient le matériel ? oui !) les services de transport (la manutention l'entreposage... tout ce qui va permettre de transporter des personnes) on peut faire une distinction entre les services pour compte d'autrui et les services pour compte propre. Dans les services de transport on considère seulement les services pour compte d'autrui. Le premier a s'être demandé pourquoi les firmes existent est R. Coase. Il donne la réponse que avoir un prestataire extérieur peut être risqué et engendrer des couts (est ce qu'il donne le meilleurs prix) ce qui permet aussi de grossir la firme. Donc en gros il vaut mieux avoir sa propre firme de transport que de faire appelle a un prestataire.. On pourrait même rattacher la police qui s'occupe de la circulation comme appartenant à la filière. Ca devient donc assez compliqué.

Le secteur : dans l'idée de secteur on est sur un découpage d'entreprise c'est assez compliqué car les entreprises font plusieurs choses donc on regroupe dans le secteur tous les entreprises dont l'activité principale (par exemple en chiffre d'affaire) est le transport.

La branche : on est dans une logique de produit. On comptabilise l'ensemble des activités marchandes qui produisent à titre principale ou secondaire du transport. On a la part du transport, on prend que la part du transport dans chaque entreprise. Pour comptabiliser les branches c'est l'INSEE qui s'en occupe à l'aide d'une nomenclature Cf diapo 5

Diapo 5 : on prend la branche H et on la divise en plusieurs domaines. Pour la branche H il y en a 4 cf diapo 6 et on divise encore pour obtenir le niveau 3 cf diapo 7.

On distingue le fret de le transport de personne

Diapo 8 : rappels

La valeur ajoutée est une richesse partagée entre la main d'œuvre et le chiffre d'affaire. Si un produit dure moins d'un an c'est de la consommation intermédiaire, si ça dure plus d'un an c'est de la consommation quelque chose. Dans le cas là on ne considère pas l'usure des machines, on considère juste la consommation brut.

Le PIB c'est la somme des valeurs ajoutées, dans le deuxième PIB le principal impôt lié à la production est la TVA et avant il y avait aussi la taxe professionnelle. Donc les impôts augmentent le prix du marché alors que les subventions tendent à les réduire. Le PIB de la France est aux alentours de 2000 milliards d'euros. La part du PIB reversé aux salariés est de 65%

Diapo 9 : On a les trois manières de définir le PIB (EBE : profits, revenu mixtes : revenu des travailleurs individuelle) :

La première PIB = somme des valeurs ajoutées + impôt sur les produits - subvention sur les produits

Deuxième PIB = Rémunération des salariés + revenu mixtes + les profits (revenu)

Troisième PIB = consommation + exportation - importation + l'investissement (offre et la demande)

Diapo 10 : Pour trouver la part de la branche on fait un petit calcul.

Diapo 11 : Le calcul diffère suivant que l'on considère la monnaie comme courante ou comme constante. On prend le PIB en valeur de l'année de base que l'on divise par le PIB des années d'avant en valeur et l'on multiplie par 100. $PIB_{82}/PIB_{80} \times 100 = 3073/2412 \times 100$. C'est une valeur déflatée, c'est à dire on a enlevé l'influence de l'inflation. Pour obtenir le PIB en volume on divise le PIB en valeur par l'indice des prix divisé par 100, par exemple on a $PIB_{vol81} = PIB_{val81}/1.113$. Pour le dernier PIB on prend en compte l'impact de l'inflation. De même on peut faire le même calcul de l'augmentation du PIB en pourcentage c'est à dire la croissance réelle avec le PIB en volume : $PIB_{vol83}/PIB_{vol80} \times 100$.

| | | | | |
|--|--------------------|----|----|----|
| | T1 (année de base) | T2 | T3 | T4 |
|--|--------------------|----|----|----|

| | | | | |
|----------------------|------|-----------|------------------------|----------------|
| Valeur PIB en volume | 2412 | 2697 | 3073 | 3423 |
| Taux d'inflation | | 2% | 2% | 2% |
| PIB en valeur | | 2697/1.02 | 3073/1.02 ² | Ainsi de suite |

Diapo 13 : dans le premier tableau ca prend pas en compte l'inflation alors que dans le deuxième (cf diapo 14) on prend en compte l'inflation.

Diapo 15 : Prix constant = prix en prenant en compte l'inflation

Prix courant = prix déflaté

Les prix dans la branche transport on eu tendance a augmenter moins vite que dans les autres branches. Cela peut s'expliquer car les innovations ont augmenté plus vite que dans les autres branches. De plus dans les années 70 le prix du pétrole a beaucoup augmenté donc l'augmentation est plus faible dans les année 80. De plus il y a eu une ouverture à la concurrence dans le secteur (exemple arrivé des low cost). ET grâce aux innovations on a eu un important gain de productivité

Diapo 16 :

Diapo 17 : production en volume est par exemple des tonnes km.

La branche quia la plus grande productivité est le transport aérien.

La productivité apparente est très importante car il reflète bien l'évolution de la productivité.

Diapo 18 : l'augmentation de la productivité de la branche transport ayant baissé cela a favoriser une augmentation des prix moindre que dans les autres branches.

Diapo 19 : en générale le bâton rouge est plus grand que le bâton bleu

Diapo 20 :

Diapo 21 : $\frac{Y_{point}}{Y}$ taux de croissance économique $\frac{H_{point}}{H}$ taux de croissance des heures travailler donc $\frac{Y_{point}}{Y} - \frac{H_{point}}{H}$ gain de productivité horaire. $\frac{A_{point}}{A}$ taux de croissance de la productivité global des facteurs PGF qu'on peut ramener a un taux de croissance des progrès technique. K : stock de capital par exemple les avions wagon... Donc $\frac{K_{point}}{K}$ taux de croissance du stock de capital et H : nombre de travailleur par heure de travail et donc $\frac{H_{point}}{H}$ c'est la variation de H.

Diapo 23 : Les valeurs sont assez difficile a trouver mais on peut connaître son augmentation.

Diapo 24 : cela représente l'investissement dans la branche par rapport à l'investissement total. La rénovation est prix en compte aussi on prend donc en compte l'amortissement. On voit donc que l'investissement est un peu plus par rapport a ce que sa branche représente.

Diapo 26 : FBCF représente en gros le taux d'investissement. On a donc un secteur capitalistique.

Diapo 28 : on voit que le secteur ferroviaire perd des emplois

Diapo 30 : cela correspond aux dépenses en transport faites par les ménages cela fait à peu près 15% du budget des familles. C'est le coefficient budgétaire des ménages.

Cours 8/11/11

Rappel de la dernière séance :

- La branche prend en compte le critère de l'activité principale, pour le transport, celui-ci doit être l'activité principale
- Les prix dans la branche transport ont augmenté moins vite que dans l'ensemble de l'économie à cause de la productivité, dont les gains de productivité sont plus importants dans cette branche car les innovations technologiques sont plus nombreuses.
- Dans l'ensemble de l'économie française il y a un investissement de 18% du PIB alors que dans la branche transport cela représente 27%.

II Transport et activité économique

Diapo 34 : L'activité de la branche transport sur-réagit aux à l'activité économique générale. Par exemple pour la crise économique de 2008 les conséquences sont amplifiées. Ceci est dû au fait qu'on ne peut pas stocker. Dans les autres secteurs d'activité on peut stocker et ainsi réduire l'activité économique. De plus quand il y a moins d'activité c'est plus dur d'augmenter la rentabilité des trajets en prenant par exemple au retour des marchandises à acheminer, cela est plus dur si il y a moins d'activité économique.

Diapo 35 : On constate bien et bien que les soubresauts de la courbe rouge sont bien plus importants que celle de la noire. Car le cycle de la productivité est particulièrement marqué, alors que l'emploi lui reste plus constant. Dans quel cas l'activité dans la branche transport peut influencer l'activité économique générale ?

Diapo 37 : Est qu'il y a un lien entre l'investissement dans les transports et croissance économique. Y correspond aux revenus. Cette valeur ajoutée va entraîner une augmentation de la consommation (C) et des investissements (I).

$$\text{Offre } Y = C + I \text{ demande}$$

La consommation est la partie du revenu qui a été consommée. Donc $C = cY$ ou c est le pourcentage du revenu consommé, d'où

$$Y = c \times Y + I$$

On a donc $I = Y(1 - c)$ et finalement :

$$Y = I / (1 - c)$$

Et $1 - c$ est le taux d'épargne appelé s

$1 / (1 - c)$ est le multiplicateur keynésien

On obtient finalement la formule : $\Delta Y = 1 / (1 - c) * \Delta G$ ou $\Delta G = \Delta I$

On peut ajouter l'Etat dans cette équation, à savoir que les investissements de l'Etat peuvent être pris en compte.

Diapo 38 : On a un ΔG de 100 et $c=0.8$. L'effet initial est un accroissement de 100 de la valeur ajoutée car on a $Y=\Delta G$ - consommation intermédiaire. Mais vu que l'on est en économie fermée on a que la consommation intermédiaire nulle. On constate donc que petit à petit cela s'amortie.

En économie ouverte plus le lien entre importation et revenus est forte plus il y aura de fuite de l'investissement.

Diapo 39 : M = les importations, X = les exportations, m = la propension à importer. Si ΔG augmente suite à une volonté de l'Etat d'investir, il y a une fuite des investissements car $\frac{1}{1-c}$ devient $\frac{1}{1-c+m}$. Cela veut dire que vaut mieux faire une relance économique à plusieurs pays car il y a moins de fuite, surtout au niveau européen. Vu que les relancent dans le domaine du transport sont peu gourmande en importation, les pays ont tendance à relancer dans ce secteur.

Diapo 40 : Cette fois ci on ajoute les impôts, et on reste en économie fermé. T = les impôts, donc $Y-T= C$. On a donc que l'augmentation des revenus est égale à l'augmentation de la dépense publique. Mais cette fois ci le coefficient multiplicateur est beaucoup plus faible que pour le premier cas.

Diapo 41 : Une politique contracyclique est d'atténuer les soubresauts, c'est à dire d'amortir la récession ou d'amortir la reprise (procyclique est l'inverse). Donc en gros le plan de relance risque d'arriver au moment d'une relance alors qu'il a été lancé pendant une récession, les effets sont donc moindres.

Est ce que l'argents investis dans les infra par l'Etat est il aussi utile que si il a avait été épargner par les ménages ou consommé.

Le risque est donc que la dépense publique risque d'évincer la dépense privée. L'investissement public doit donc se faire en cas de crise car sinon cela défavorise l'investissement privé. Car en temps de crise il y a un potentiel a exploité.

Diapo 42 : le plan Obama est le plan de relance utilisé par Obama pour relancer les USA après la crise de 2008.

Diapo 43 : croissance endogène c'est à long terme et à grande échelle. Comment les infrastructures de transport peuvent elles **indirectement** stimuler la productivité de l'ensemble de l'économie ?

Une économie créer de la valeur ajoutée, car elle combine du travail et du capital. K =capital, H = heure de travail. On travail la sans progrès technique

La fonction f qui est censé représenté l'activité économique a plusieurs caractéristiques : des rendements croissants et une productivité marginale des facteurs décroissants. α Représente la part des rémunérations qui vont aux capitalistes de telle manière qu'on a $Y=K^\alpha H^{1-\alpha}$. Dans cette fonction la les rendements sont constants. De cette façon si on multiplie par un facteur K et H on multiplie aussi Y par ce même facteur. Si on augmente H , le temps de travail, le temps de travail augmente de manière logarithmique parce que à force les infrastructures ne suffisent plus, et temps vers une valeur constante. Donc du

coup le revenu par personne augmente de moins en moins. La France elle se situe plus tard dans la courbe presque au niveau de l'asymptote. La Chine elle est au début de la courbe, ce qui explique fortement le taux de croissance élevé de la Chine. Le taux de croissance de la Chine ne sera donc pas éternellement au-dessus de 10%. Le progrès technique peut s'insérer à l'aide d'un facteur A dans la formule précédente : $Y=A K^\alpha H^{1-\alpha}$. Ce qui permet d'augmenter le niveau de vie est ce facteur A. Ce facteur permet d'expliquer au moins 50% du taux de croissance des pays, cela peut même aller jusqu'à 70%.

Diapo 44 : Une croissance qui s'auto-entretient, signifie qu'elle ne se crash pas. Une manière d'endogénéiser le problème est de dire que le facteur A est lié au stock de capital, plus une économie accumule du capital, plus les ouvriers savent se servir des nouvelles machines car il y a plus d'investissement. Le dernier tiret permet d'expliquer une croissance qui s'auto entretient, c'est à dire que le facteur A ne s'épuise pas, il évolue de manière linéaire. La productivité marginale est le faite que la courbe est logarithmique et tend vers une constante, ici celui des facteurs de production qui n'a pas sa productivité marginale qui décroît est le progrès technique. Si on a un des facteurs de production à une productivité marginale constante (linéaire sur la courbe) (productivité marginale Y/L en fonction de H/L ou c'est à peu près ca) on a une fonction de production qui a des rendements croissants, c'est une externalité positive.

Infrastructures → Transport → Echange → Croissance

Diapo 46 : La productivité à tendance à augmenter avec le niveau d'accès d'une ville car toute est plus rapide si elle est facile d'accès.

Les infrastructures de transport ont des effets sur l'accessibilité renvoi aux potentiels d'échange, plus les transports sont rapide, plus les potentialités sont grandes. Cependant il faut faire attention à la saturation des lignes.

Les transports permettent d'accéder à des marchés de plus en plus lointain.

Diapo 47 : Dans la fonction précédente : $Y = f(K,H)$ certain rajoute le capital humain, c'est-à-dire le niveau de connaissance de chacun qui découle directement de l'éducation et de la formation des personnes, c'est-à-dire le capital public. L'élasticité du PIB au capital public signifie que lorsqu'on augmente de 1% le capital public on augmente le PIB de la valeur de l'élasticité.

Résumé :

- le secteur du transport à tendance à sur-réagir par rapport à l'économie générale car il n'y a pas possibilité de faire de stock
- Le mécanisme de l'investissement dans les transports à de multiple limite : → les impôts réduisent le coefficient multiplicateur
 - Le temps de retard de construction des infrastructures
 - L'effet d'éviction c'est-à-dire que si l'épargne n'est pas suffisante alors l'Etat n'aura peut être pas assez pour financer l'infrastructure
- Le revenu par tête va finir par stagner d'ou une croissance endogène.

Dans le domaine des transports les 4 grandes sources d'externalités positives sont : des effets les échanges et la croissances, des effets sur le marché du travail

et la productivité, des effets sur l'accessibilité et des effets sur l'extension des marchés

Cours du 15/11/11 (mal pris)

Chapitre 2 : Le secteur des transports au cœur des défaillances du marché

I Les exigences du marché

Diapo 2 : Efficacités : capacité à atteindre un objectif au moindre coût : gaspillage de ressource. Fin 18^e siècle Adam Smith, père du libéralisme et de l'économie politique développe sa théorie de la main invisible. La courbe qui représente le prix en fonction de la quantité de consommateur est linéaire décroissante pour la demande et linéaire croissante pour l'offre. Le but est de trouver le point d'équilibre, point d'intersection entre les deux courbes. Plus il y a de la demande plus les prix sont élevés. L'augmentation de la demande change le point d'équilibre de la courbe, ce qui engendre une hausse des prix, cette hausse des prix a deux effets : cela stimule l'offre (car le point d'équilibre augmente) et on décourage une partie des demandes. Si l'offre est plus élevée que la demande alors les prix du marché ne sont pas adaptés, par contre si les

Diapo 2

I Les exigences du marché

Chaque travailleur est employé dans un travail dans lequel sa productivité est la meilleure. Il faut maximiser le profit.

Allocation des ressources rares → efficacité

A. Smith (fin du 18^{ème} siècle) : « la main invisible du marché » = les objectifs de chacun qui peuvent être contradictoires, peuvent concourir à l'intérêt général.

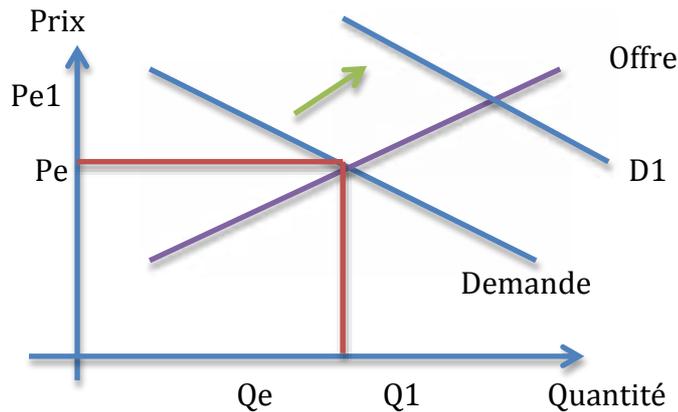
Intérêts des consommateurs : les prix les plus bas, des salariés : les salaires plus élevés

1.1 Le marché : un processus de sélection générateur de surplus

Marché régi par la loi de l'offre et de la demande.

Si demande > offre, les prix vont augmenter

Donc c'est un marché où il y a beaucoup de concurrents.



On passe de P_e à P_{e1} , ça stimule l'offre, on décourage les demandes par une hausse des prix, on passe à Q_1 .

Dans le marché il y a un processus de sélection.

Notion de processus de sélection

Pour la Demande $< P_e$, les acheteurs sont évincés, ils auraient voulu acheter à un pris inférieur \rightarrow ils trouvent que c'est trop cher

Pour la Demande $> P_e$, ils sont prêts à mettre plus d'argent que le prix indiqué de l'objet.

Pour l'Offre $> P_e$, ils sont évincés du marchés, car ils sont pas capables de donner le bon prix.

Pour l'Offre $< P_e$, ils offrent des produits encore moins cher \rightarrow ça ne favorise pas l'offre, les rayons peuvent être vides, donc des gens peuvent attendre devant les magasins.

Notion de surplus

Du consommateur (d'opportunité) : on l'utilise dès qu'on fait nos courses. C'est le prix jusqu'auquel on est prêt à payer. Ce surplus équivaut à l'aire entre l'horizontale $y=P_e$ et la courbe de la demande.

Du producteur : équivaut à l'aire entre $y=P_e$ et la courbe de l'offre.

Des agents maximisateurs : Ils maximisent quelque chose

Le producteur : il faut que son profit soit maximal. Le producteur peut fixer et le prix et la quantité qu'il peut fournir.

Le consommateur : il faut qu'il maximise son utilité, sa satisfaction liée

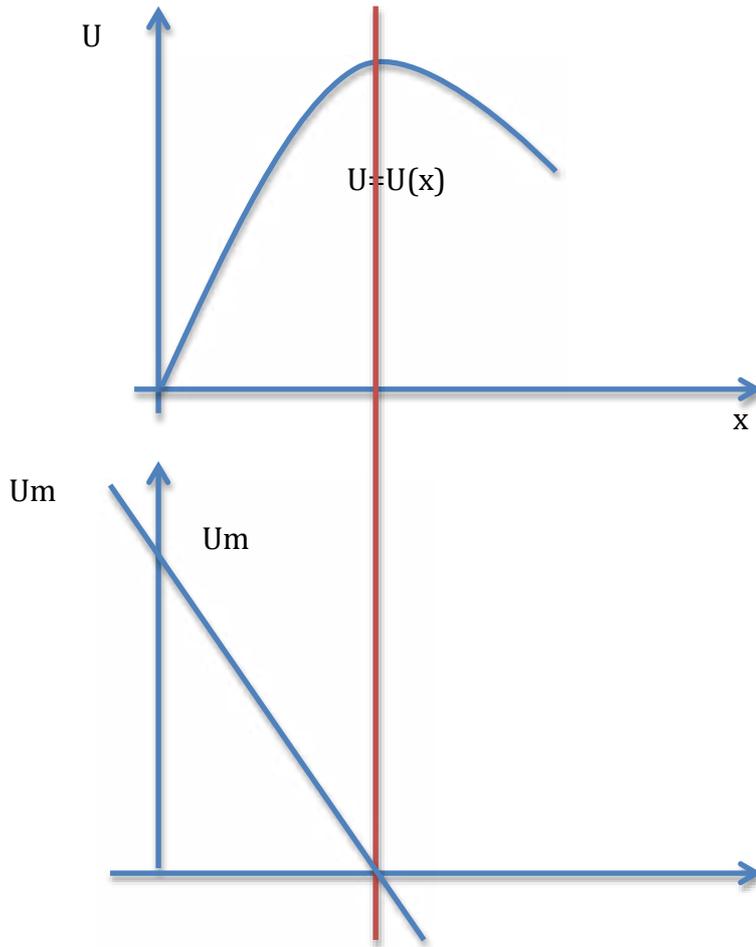
Diapo 3

Zoom sur la notion d'utilité

Utilité marginale décroissante : de combien augmente l'utilité totale quand le prix augmente un peu ?

Quand on a très soif, le premier verre d'eau est très utile, le 2^{ième} est moins utile.

Quand la consommation d'un bien augmente, l'utilité totale diminue, donc l'utilité marginale diminue.

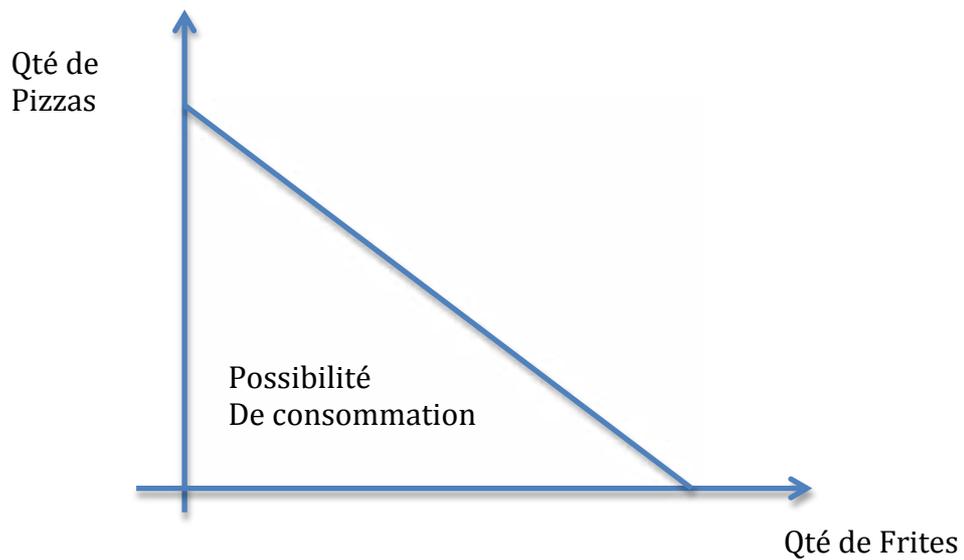


Budget 40€ = contrainte de budget

- Frites (8€/kg)
- Pizza (4€/kg)

Diapo 4

On a tous les cas possibles.



Diapo 5

L'utilité c'est comme si on donnait une note à la satisfaction.

Ca augmente, mais ça augmente de moins en moins vite (on retrouve l'utilité marginale).

C'est pas la note qui est importante, c'est le fait que plus la part de frites augmente plus l'utilité augmente moins en moins vite.

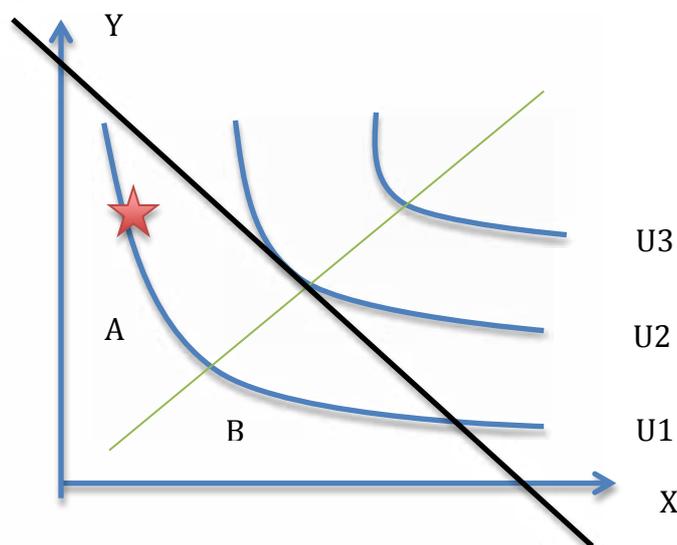
Diapo 6

On fait la somme des utilités → la panier le plus avantageux est le panier C.

Diapo 7

C'est bien ce que l'on observe sur les graphes de ce diapo.

Diapo 13



Elle représente l'ensemble des combinaisons de 2 biens (X et Y) qui procurent au consommateur un niveau d'utilité identique : le long d'une courbe, l'utilité est constante.

Pourquoi ces courbes sont décroissantes et convexes ?

On consomme beaucoup de Y et pas beaucoup de X à l'étoile rouge ★

Si on diminue la consommation des Y, on diminue U (utilité totale), mais comme U doit rester constant, on compense en augmentant X.

Dans la partie A, ΔY diminue beaucoup et ΔX augmente peu.

→ car $U_m(Y)$ est faible et $U_m(X)$ est forte.

Inversement, dans la partie B, ΔY diminue peu mais ΔX augmente beaucoup.

→ Car $U_m(Y)$ est forte et $U_m(X)$ est faible.

($U_m(x)$ est l'utilité marginale de x)

Au début du processus, la quantité de Y est grande, donc $U_m(Y)$ est faible et celle de X est forte.

Donc pour maintenir l'utilité totale constante, je suis prêt à me dessaisir une grande quantité de Y, et à accepter une petite quantité supplémentaire de X. A la fin du processus, c'est l'inverse.

Contrainte budgétaire et équilibre du consommateur

$$R = P_x.X + P_y.Y$$

P_x : le prix du bien X, et dans la formule X est le nombre de produits X. Idem pour Y.

$$D'où Y = -\frac{P_x.X}{P_y} + \frac{R}{P_y}$$

D'où la droite noire.

4 étapes pour la notion d'utilité en économie des transports

- 1) Génération trafic
- 2) Origine et destination
- 3) Quel mode de transports ?
- 4) Itinéraires

Comment favoriser le temps ? Il va falloir donner une valeur au temps.

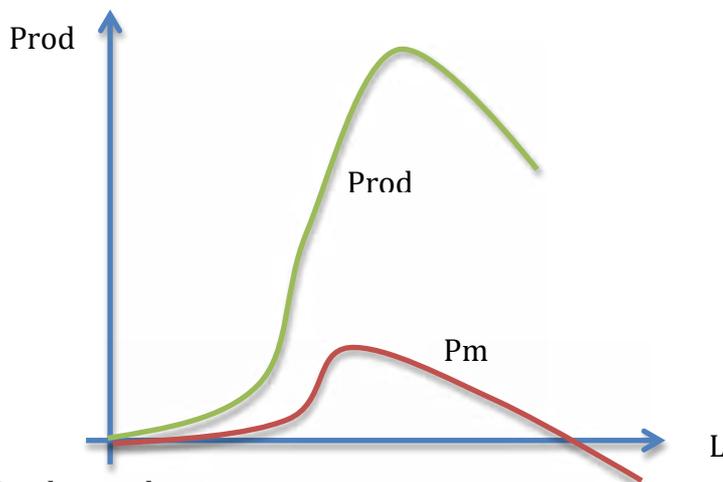
Diapo 14

C'est le marché qui impose ses prix.

On doit avoir un grand nombre d'acheteurs, mais aussi et surtout un grand nombre de firmes.

Des marges assez faibles.

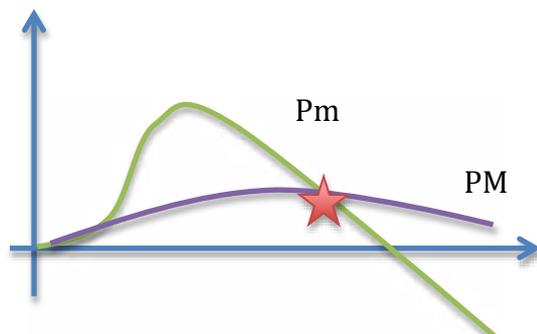
Homogénéité du produit.



Prod = production

L = nombre d'heures de travail

Pm = productivité marginale



Si note marginale > moyenne, ça fait augmenter la moyenne. Et inversement.

C'est ce qu'on observe sur le schéma.

Quand la Pm (productivité marginale) > PM (productivité moyenne, ici c'est la production divisée par le nombre de travailleur) la PM augmente.

Quand Pm < PM, alors PM diminue.

Au niveau de l'étoile , c'est le moment où la productivité moyenne augmente puis diminue.

Cours du 22/11/11

On part du principe d'un marché en hyper concurrence dit de concurrence pure et parfaite

La productivité marginale est la dérivée de la productivité totale

Il y a deux types de coût : les coûts fixes qui ne dépendent pas des quantités, et les coûts variables qui eux dépendent de la quantité

Le coût total est donc la somme des coûts fixes et variables : $C = CF + CV(x)$ où x est la quantité

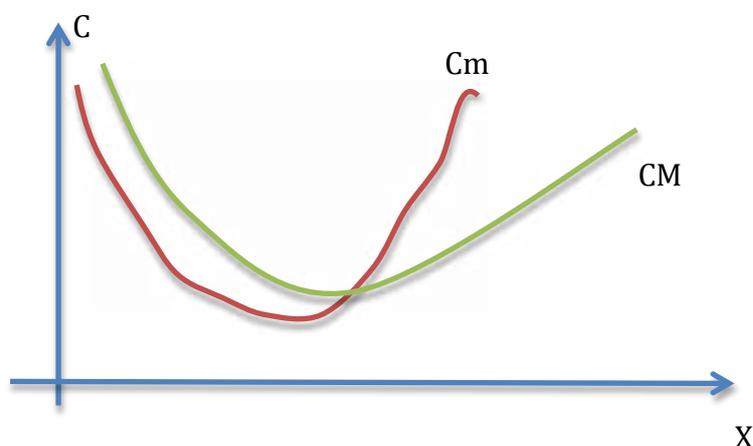
Donc le coût moyen $CM = \frac{C}{x}$, et le coût marginal Cm est donc $Cm = \frac{dC}{dx}$

L'évolution des coûts dépend seulement des coûts variables.

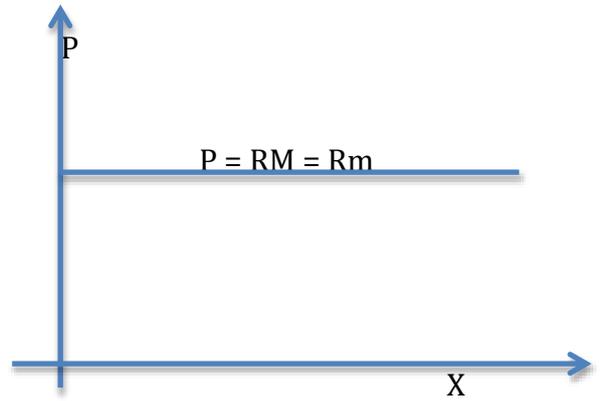
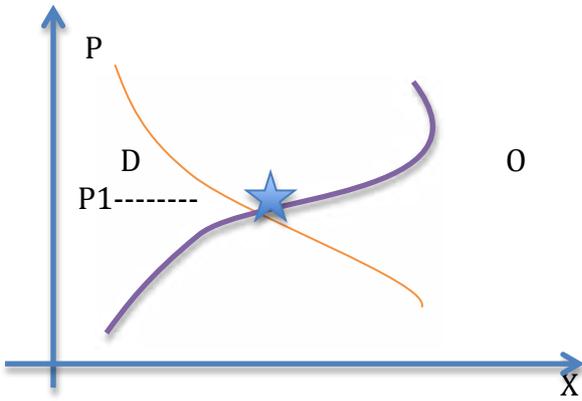
Le coût du travail est un coût extrêmement important, donc en courte période seul le travail varie, l'évolution des coûts variables dépend donc de l'évolution des coûts du travail. Dans le coût du travail il y a deux choses :

- les salaires : w on peut considérer que le salaire est constant on la note donc : \bar{w}
- la productivité

On a donc $CM = \frac{C}{x} = \frac{\bar{w} * L}{x} = w * \frac{L}{x} = w * \frac{1}{PM}$



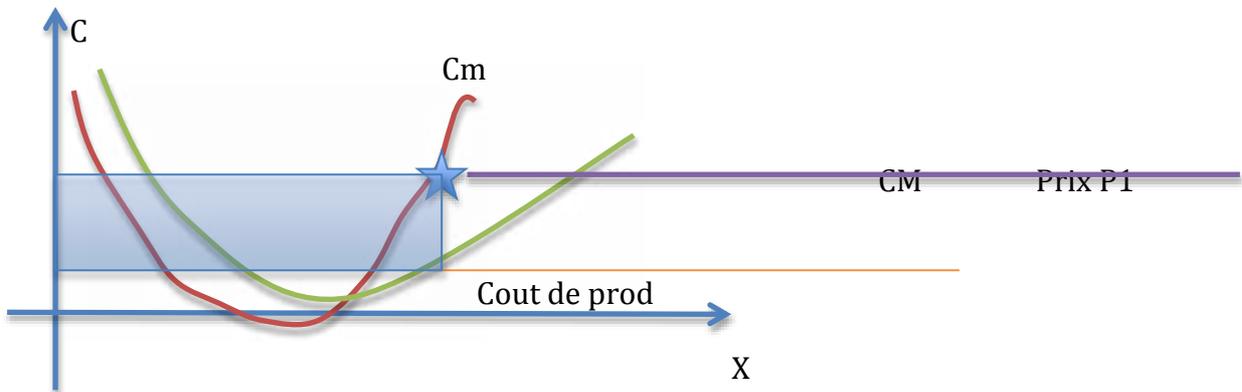
Quand les coûts moyen repasse en dessous des coûts marginaux, les coûts moyen remontent.



$$RT = \text{Rectte totale} = P * x$$

$$RM = \text{Recette Moyenne} = \frac{P*x}{x} = P$$

$$Rm = \frac{dRT}{dx}$$



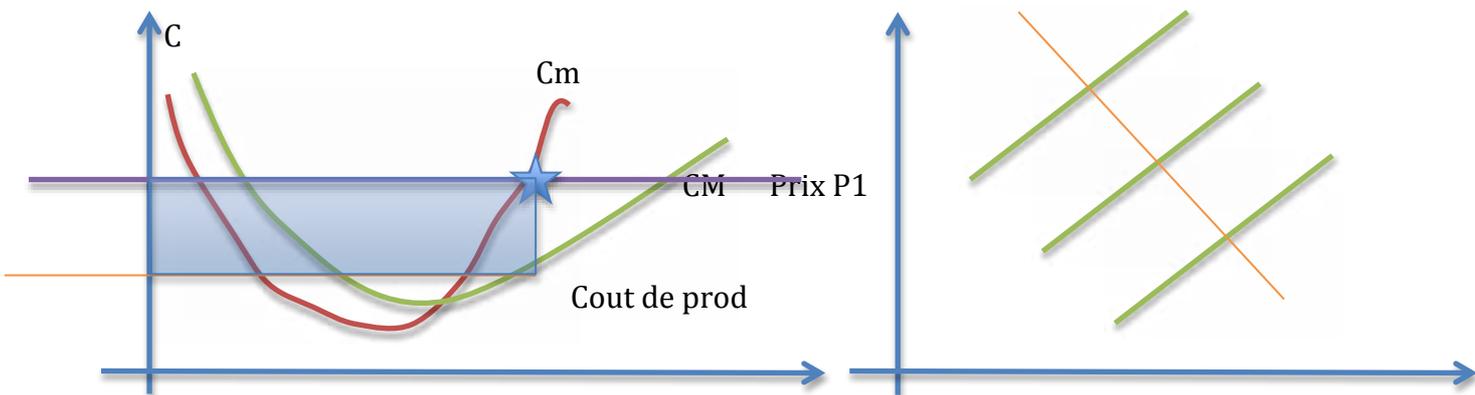
Tant que le prix reste supérieur au cout marginal on augmente notre profit. Symbolisé par l'étoile dans le graphique.

Le prix est égal au cout marginale, on a intérêt à produire tant que 'unité supplémentaire me rapporte d'avantage que ce qu'elle me coute. Je m'arrête à l'égalisation des deux.

Sur le graphique le profit correspond à l'aire entre les recettes (prix P1) et le cout de production (courbe jaune) carré bleu

La courbe jaune correspond a l'étoile ramené sur la courbe des couts moyen, en gros c'est le cout que coute une unité

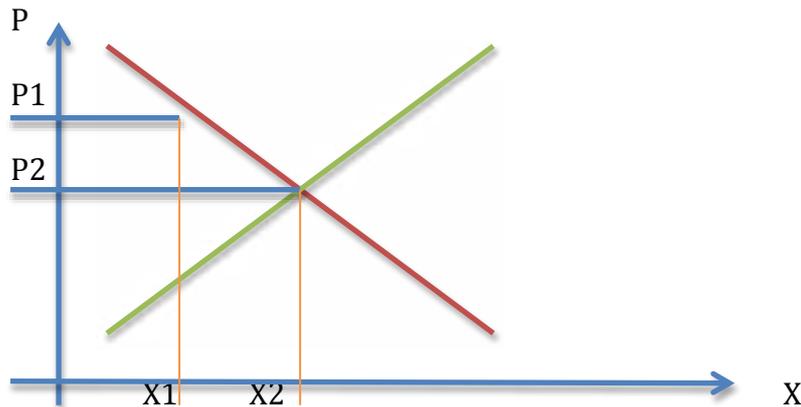
La concurrence, normalement pousse les prix à la baisse et élimine les rentes de situation



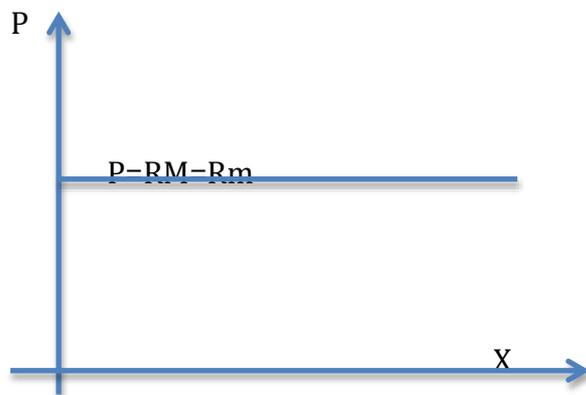
En vert c'est l'offre et en jaune la demande. Quand il y a du profit la courbe des offres se déplacent, les prix baissent.

II Les défaillances du marché : la question du monopole naturel

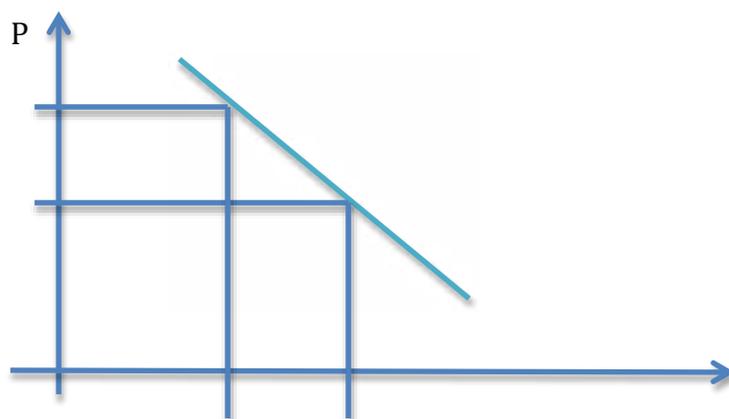
Diapo 15 : Quand on est en monopôle.



En vert c'est l'offre et en rouge la demande. La différence entre P1 et P2 est la le pouvoir de marche (il est Price maker) c'est-à-dire qu'il fait le prix sur le marché La quantité diminue car certaines personnes sont disposée à payer un certain prix et pas plus.



Ca c'est la courbe en tant normale mais quand il y a un monopôle on a la courbe suivante.



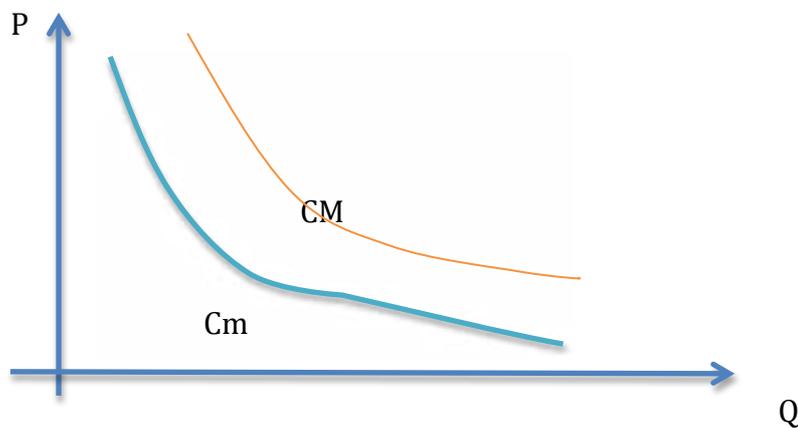
En bleu ciel on a la demande. Dans ce cas la la demande est égale à la recette marginale : $D = R_m$

Diapo 16 : On voit que le prix diminue quand le nombre augmente car les personnes sont moins enclins à payer .

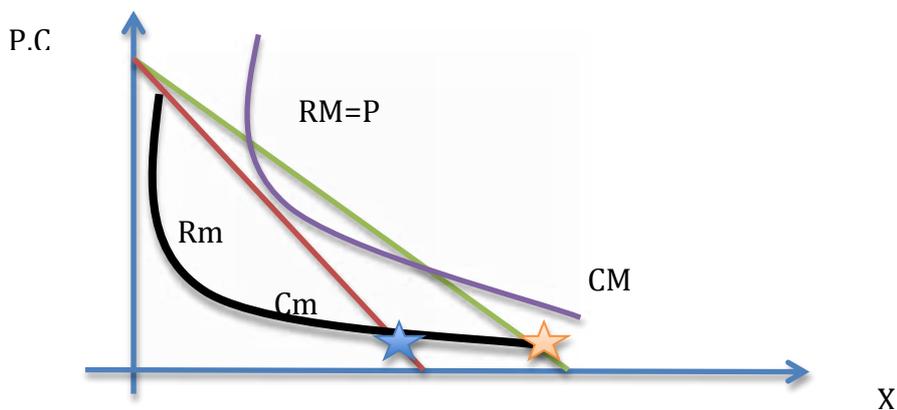
Diapo 19 : $CTM=CM$ la droite D correspond à la recette moyenne
 Dans le cas la on continue de produire tant que l'unit supplémentaire (recette marginale) me rapporte plus que ce quelle me coute (cout marginale) soit le point et l'intersection entre R_m et C_m . Pour avoir le prix de vente on remonte jusqu'au point B et pour avoir le cout on descend jusqu'au point C et le profit est l'air du rectangle P_m, B, C, CTM_m .
 On a donc Q_m la quantité à produire, le prix de vente P_m

Diapo 20 : Les économistes aiment pas trop les monopôles car malgré la super rente qui apparaît pour le producteur, mais il y a une perte sèche (ou nette) de rente qui ne sera jamais récupéré.

Diapo 21 : Dans ce cas, o, a des couts fixes très élevés $C=CF+CV$ donc des couts globaux généraux. Pour amortir ces couts fixes élevés ca va favoriser l'émergence d'entreprise de grande taille qui vont travailler avec de plus grande quantité et donc amortir ces couts fixes élevés. Les entreprises de grande taille sont donc préférables car une grande quantité de petites entreprises seraient déficitaire. On tend donc à aller vers un monopôle naturel.
 Tandis que le cout moyen diminue, cout marginal diminue lui aussi



Diapo 21 :



Pour maximiser le profit on prend $R_m = C_m$ ★. Ensuite on reporte sur RM pour avoir le prix et CM pour le cout.

Si on était en concurrence on aurait $P = C_m$ pour maximiser le profit. Mais cela est pas possible dans ce cas la car on aurait des pertes. On a plusieurs types de tarification :

- Une tarification à l'équilibre budgétaire on est à l'équilibre cout moyen et recette moyenne. On ne fait pas de bénéfice.
- Une tarification au cout marginale, ★ c'est une tarification que seul une entreprise publique peut faire, et c'est ce qui a longtemps été fait. Mais cela n'incite pas à augmenter la productivité. On tarifie comme si on était en concurrence, mais grâce aux subventions on retombe sur nos pieds.
- Une tarification discriminante : très pratiqué par la SNCF et l'aérien. C'est le faite de payer moins cher quand on réserve avant. Elle permet d'éliminer la perte sèche (ou nette) et le monopoleur récupère le surplus. Exemple : dans le domaine aérien sans cout fixe, le cout marginale est constant et est égale au cout moyen = 125€. Le but est de segmenter la clientèle. Ici on considère deux type de clientèles : les hommes d'affaire qui sont près à payer 550€ et sont au nombre de 2000 et une clientèle d'étudiant qui prendra l'avion pour un prix de 150€ et ils sont aussi 200. Si le prix est fixé à 550€ elle se prive des étudiants et gagne alors en terme de bénéfice : 850k€. Si on prend que les étudiants on gagne 100k€ car les hommes d'affaires le prendraient quand même. Donc il faut s'arranger pour voir des prix élevés pour la clientèle peu sensible aux prix et des prix faibles pour la clientèle sensible au prix.

D'ou l'intérêt d'un monopôle public.

Depuis 25 ou 30 ans on est sortie de ce schéma la et on arrive plus vers une ouverture à la concurrence.

Qu'est ce qui nous dit que le gain de surplus de l'usager gagne sur la perte de surplus de l'usager ? De plus ce type de monopôle ne favorise pas la productivité car de toute façon il y aura des subventions.

Dans le domaine aérien l'innovation technologique a changé la donne avec les nouveaux propulseurs, ce qui a permis de réduire les couts et ainsi de mettre plusieurs compagnies sur une même ligne, avec des avions plus petits.

La théorie des marchés contestables : Une opérateur privé peut tarifé pas loin de cout marginal a condition que l'entreprise en position de monopôle pense que sa position peut être menacé par un nouvelle entrant. C'est ce qui est arrivé avec le marché aérien et les low-cost. L'arrivé de ces compagnies a fait baisser les prix des autres compagnies. Mais cela suppose que l'entreprise qui arrive peut sortir, qu'il n'y ait pas de frais à la sortie.

Une autre possibilité pour ouvrir à la concurrence est la compétition par mise aux enchères. Une autorité publique peut mettre aux enchères une concession, c'est un appel d'offre.

On peut aussi rechercher de la concurrence intermodale : pour exemple avec l'arrivé d'Eurostar, qui ont voulu juste concurrencer de l'avion, et non le férie. Ils ont donc mis des prix pas tant compétitifs que ca par rapport aux feries.