

ALLEMAGNE

Gerd ABERLE
Professeur d'Économie des Transports
Université de Giessen
Allemagne

TABLE DES MATIÈRES

1.	POURQUOI INSTAURER DES REDEVANCES D'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ?	9
2.	CONTRAINTES EN MATIÈRE DE TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	15
	2.1. Objectifs micro-économiques et macro-économiques	15
	2.2. Éléments de la tarification	17
3.	RÉFLEXIONS RELATIVES A LA TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	18
	3.1. Remarques préliminaires générales	18
	3.2. Analyse de différents systèmes alternatifs de tarification	20
	3.3. Répartition des coûts d'infrastructure entre les utilisateurs	23
	3.4. Efficience	25
	3.5. Durée des concessions	26
	3.6. Problèmes de mise en oeuvre d'un système de tarification des sillons	27
4.	TARIFICATION DES SILLONS DE LA DEUTSCHE BAHN AG (DB AG).....	28
	4.1. Observations liminaires	28
	4.2. Structure des tarifs	30

4.3. Observations relatives au système de tarification des sillons de la DB AG	32
4.4. Le nouveau système de tarification de l'usage des infrastructures des chemins de fer allemands en 1998	36
5. SYNTHÈSE	38
BIBLIOGRAPHIE	40
ANNEXE	43

Giessen, novembre 1997

FRANCE

Luc BAUMSTARK
Chargé de Mission
Commissariat Général du Plan
Paris

Alain BONNAFOUS
Professeur
Laboratoire d'Économie des Transports
Lyon
France

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	55
2. LA TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES, CLEF DE VOÛTE D'UNE INNOVATION INSTITUTIONNELLE.....	57
2.1. Ouverture des réseaux, nouvelle distribution de rôles et système de prix	57
2.2. Le degré de séparation verticale dans le secteur ferroviaire et la question des charges d'accès et d'usage.....	60
3. TARIFICATION DE L'INFRASTRUCTURE ET EXTRACTION MAXIMALE DU SURPLUS DISPONIBLE.....	64
3.1. Le concept de coût marginal et l'optimisation de l'investissement ...	64
3.2. L'équilibre offre-demande, ou comment définir une qualité de service optimale ?.....	69
3.3. La prise en compte de la contrainte budgétaire	74
4. LA MISE EN OEUVRE DES PRINCIPES ET LES CONTRAINTES DES RÉSEAUX.....	81
4.1. L'expérience anglaise : la logique de captation de surplus	81
4.2. L'expérience allemande : la logique de la couverture des coûts	86
4.3. Le cas français : une phase de transition	92

5. CONCLUSION.....	95
NOTES.....	96
BIBLIOGRAPHIE.....	102

Paris/Lyon, janvier 1998

ROYAUME-UNI

John DODGSON
National Economic Research Associates
Londres
Royaume-Uni

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	113
2. QU'ENTEND-ON PAR INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ?.....	115
3. POURQUOI DES REDEVANCES D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ?.....	118
4. DES REDEVANCES FONDÉES SUR LES COÛTS.....	121
4.1. Concepts de coûts.....	121
4.2. Mesure des coûts dans la pratique.....	122
4.3. La relation entre coûts d'infrastructure ferroviaire et niveaux de trafic : une approche statistique.....	128
5. MISE AUX ENCHÈRES DE LA CAPACITÉ.....	129
6. COMMENT COUVRIR L'ENSEMBLE DES COÛTS ?.....	132
7. QUEL RÔLE RESTE-T-IL POUR LES MÉCANISMES DE RÉPARTITION ADMINISTRATIVE.....	134
8. CONCLUSIONS.....	136

NOTES..... 138

RÉFÉRENCES..... 141

Londres, novembre 1997

SUÈDE

Jan Owen JANSSON
Department of Management and Economics
Université de Linköping
Suède

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE, OBJECTIF ET APPROCHE.....	147
1.1. L'expérience suédoise	147
1.2. Objet	149
1.3. Analogie entre les réseaux ferroviaire et routier du point de vue de la théorie des prix.....	150
1.4. Analyse globale du système visant à évaluer les redevances optimales au titre des services offerts par les infrastructures ferroviaires	152
2. FONDEMENT THÉORIQUE	152
2.1. Coûts totaux des systèmes de transport ferroviaire	153
2.2. Condition d'optimisation fondamentale de la politique des prix	154
3. POURQUOI LA DÉTERMINATION OPTIMALE DES PRIX DE L'UTILISATION DES SERVICES ET DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EST-ELLE SI PARTICULIÈRE ?	155
3.1. La division du travail est limitée par la taille du marché	156
3.2. Importantes déséconomies à petite échelle	159
4. MÉTHODE DES COÛTS PERTINENTS POUR LA DÉTERMINATION DES PRIX PAR OPPOSITION AUX MÉTHODES D'ALLOCATION DES COÛTS TOTAUX ET DES "COÛTS MARGINAUX A LONG TERME"	160
4.1. Opposition entre coûts marginaux à court terme ou à long terme : pourquoi une telle polémique ?	162

5.	COURBE DES COÛTS PERTINENTS POUR LA DÉTERMINATION DES PRIX DANS LE CAS DES TRANSPORTS FERROVIAIRES	166
5.1.	Division du prix total optimal dans différentes conditions d'organisation	170
6.	COÛT MARGINAL DE LA DÉPRÉCIATION DE L'INFRASTRUCTURE PERTINENT POUR LA DÉTERMINATION DES PRIX	174
6.1.	Coûts d'entretien pertinents pour la détermination des prix	175
6.2.	Coûts de reconstruction pertinents pour la détermination des prix ..	176
7.	COÛTS MARGINAUX DES ACCIDENTS PERTINENTS POUR LA DÉTERMINATION DES PRIX.....	177
7.1.	Coût des accidents <i>ex ante</i> et <i>ex post</i>	178
7.2.	De la prise en charge (au titre de la responsabilité) des coûts <i>ex post</i> aux redevances d'externalités <i>ex ante</i>	180
8.	COÛT MARGINAL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES PERTINENT POUR LA DÉTERMINATION DES PRIX	185
8.1.	Coût moyen d'un wagon supplémentaire	186
8.2.	Tarification des services ferroviaires interurbains en fonction des périodes de pointe	188
9.	ESSAIS DE CONCLUSIONS	193
9.1.	Aspects réellement importants	194
9.2.	Le rôle du gestionnaire de l'infrastructure dans la politique des prix des transports ferroviaires	195
	NOTES.....	196
	BIBLIOGRAPHIE.....	197

Linköping, novembre 1997

NOTE DU PRÉSIDENT

INTRODUCTION A LA DISCUSSION

Les considérations développées dans cette note font référence au cas français

Claude MARTINAND
Président
Réseau Ferré de France
Paris-La Défense

TABLE DES MATIÈRES

1. LES GRANDS ENJEUX DE LA TARIFICATION.....	205
1.1. Un indicateur déterminant pour tous les acteurs	205
1.2. Un facteur d'équilibre durable des comptes du système ferroviaire	205
2. LES OBJECTIFS MAJEURS A PRENDRE EN COMPTE.....	207
3. LES FONDEMENTS D'UNE TARIFICATION OPTIMALE	209
4. TROIS GRANDS CHOIX A DÉBATTRE.....	210
4.1. Le niveau global des péages	210
4.2. La modulation de la tarification en fonction du réseau	211
4.3. La modulation de la tarification en fonction des activités	211
5. LES MODALITÉS PRATIQUES DE LA TARIFICATION	212

Paris, mars 1998

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	217
1. LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DES REDEVANCES D'USAGE	218
2. LES PRINCIPES A RETENIR.....	221
3. LES MODALITÉS PRATIQUES.....	224
CONCLUSION.....	227