

Melun

Session : Mai 2019

Année d'étude : Troisième année de licence économie-gestion mention administration économique et sociale

Discipline : *Économie de l'entreprise*
(Unité d'Enseignements Fondamentaux 2)

Titulaire(s) du cours :
Mme Marie OBIDZINSKI

Document(s) autorisé(s) : *Aucun document n'est autorisé, à l'exception des dictionnaires sous forme d'ouvrage (papier) pour les étudiants étrangers. Les lexiques informatisés (dictionnaires numériques) ne sont pas autorisés. Les calculatrices scientifiques ne sont pas autorisées. Les calculatrices de poche sont autorisées.*

Questions de cours (4 points)

- 1) Dans quelle mesure les cartels en prix peuvent-ils être analysés comme des jeux du type « dilemme du prisonnier » ? (2 points)
- 2) Définir ce que sont les ventes liées, et leur intérêt pour les firmes. (2 points)

Exercice 1 (4 points)

Considérons une industrie en duopole. Deux entreprises se livrent une concurrence à la Cournot. La demande dans cette industrie est telle que $p=100-y$, où y est la production totale du secteur. Chaque firme a un coût marginal de 20€ et pas de coût fixe.

- 1) Trouvez la quantité produite par chaque firme à l'équilibre de Cournot. (2 points)
- 2) Expliquer les différences entre une concurrence à la Cournot et à la Stackelberg. En Stackelberg, le profit des firmes est-il plus élevé ? Pourquoi ? (2 points)

Exercice 2 (8 points)

Imaginons une entreprise en monopole. La fonction de demande est la suivante :

$$y^d(p)=400-2p$$

Le coût fixe de production est égal à 100€ et le coût marginal à 2€.

- 1) Écrire les fonctions de recette totale et de recette marginale. (1 point)
- 2) Écrire les fonctions de coût total et de coût moyen. (1 point)
- 3) En l'absence de réglementation, quel sera le prix de monopole, la quantité produite et échangée, et le profit du monopole ? (2 points)
- 4) Représentez graphiquement la fonction de demande inverse, la recette marginale, le coût marginal. Indiquez le prix de monopole et la quantité de monopole. Ajoutez les aires correspondant au surplus des consommateurs, au surplus du producteur et à la charge morte du monopole. (2 points)
- 5) Supposons que monopole soit réglementé, et que le prix soit fixé au coût marginal. Sur un autre graphique, représentez graphiquement le niveau de la subvention qui permet au monopoleur de continuer à produire pour $p=C_m$ en ajoutant la courbe de coût moyen. (1 point)
- 6) Supposons que l'on fixe le prix tel que le coût moyen est égal à la courbe de demande. Représentez graphiquement cette solution (idem, sur un autre graphique). Ajoutez les aires correspondant au surplus des consommateurs, au surplus du producteur et à la charge morte du monopole. (1 point)

Étude de cas (4 points)

Le C919, l'avion chinois, qui veut défier Airbus et Boeing, vole enfin !

Par Fabrice Gliszczynski | 05/05/2017, 15:02 | 915 mots

(Crédits : REUTERS/China Daily)

Huit ans après son lancement, le C919 a effectué ce vendredi son premier vol d'essais. Plus gros avion jamais construit par la Chine, il vient défier l'A320 et le B737 sur le marché des moyen-courriers.

Il vole enfin. Huit ans après son lancement, et de nombreux retards au décollage, le C919 du constructeur chinois Comac a effectué ce vendredi son premier vol d'essai, marquant le point de départ d'un processus de certification qui devrait aboutir à sa mise en service de l'appareil d'ici à 2020 au mieux. Avec une capacité de 168 passagers et d'une portée de 5.555 km, cet avion est le

plus gros avion de ligne jamais construit par la Chine. Jusqu'ici, l'ex empire du Milieu avait seulement construit, non sans difficulté, l'ARJ21, un avion régional de 70 sièges, un segment de marché sur lequel les deux géants de l'aéronautique, Airbus et Boeing, ne sont pas présents.

Une volonté politique de devenir une puissance aéronautique

En montant en gamme, Pékin affiche clairement son intention de jouer dans la cour des grands et de devenir une puissance aéronautique. Le C919 se positionne en effet sur le marché des avions moyen-courriers, qui représentent plus de 70% des ventes des appareils de plus de 100 places et sur lequel rayonnent les deux "stars" internationales du moyen-courrier, le B737 de Boeing et l'A320 d'Airbus. L'objectif de Pékin est clair : devenir une puissance aéronautique. Ne pas avoir d'avion "made in China", c'est se trouver "à la merci des autres", avait déploré le président Xi Jinping en 2014.

Le fait d'avoir créé Comac (en 2008) avec à sa tête ceux qui avaient réussi le programme spatial chinois, traduit en effet la volonté politique de Pékin qui n'hésite pas à faire appel aux industriels étrangers pour sauter plus rapidement les marches.

Contrairement à l'ARJ 21, un appareil régional basique, le C919 fait en effet appel aux dernières technologies occidentales, comme Honeywell, Zodiac....Une attention particulière a été portée aux moteurs. CFM International, la filiale commune de Safran et General Electric, équipe le C919 avec son fameux Leap X, le même qu'a choisi Airbus et Boeing pour remotoriser l'A320 (A320 neo) et le B737 (B737 MAX). Car le C919, contrairement à l'ARJ21, vise aussi l'export.

Une menace prise très au sérieux par Airbus et Boeing.

« Ils ont les moyens financiers, les compétences, le marché », expliquait un jour l'ancien PDG de Boeing Jim McNerney.

[...]

Pour autant, le chemin sera long. Pour la plupart des observateurs, il faudra attendre encore une bonne vingtaine d'années pour que la Chine devienne un acteur majeur du secteur.

En effet, il va déjà falloir que l'avion soit certifié non seulement en Chine mais aussi aux États-Unis ou en Europe pour pouvoir être commercialisés hors du marché chinois. Il faudra ensuite convaincre les compagnies aériennes de la disponibilité opérationnelle de l'avion mais aussi peut-être, dans un premier temps, les passagers occidentaux. Ceci alors qu'Airbus et de Boeing proposent des avions à la fiabilité éprouvée et qu'ils ont amélioré leur appareils en les remotorisant.

« Il n'y aura plus de duopole à l'horizon de quinze ans ! [...], expliquait Fabrice Brégier. Il faut se préparer à une concurrence élargie à d'autres acteurs. Cela étant, même si nous ne sommes plus en duopole à ce moment-là, la part de marché d'Airbus et de Boeing restera prépondérante. D'une part parce que dans ces métiers, la courbe d'apprentissage est difficile. Même avec l'utilisation de

nouvelles technologies, il est très difficile de développer des avions, de les produire, de les maintenir avec un haut niveau de disponibilité opérationnelle, et évidemment avec un niveau de sécurité de 100 %. Et d'autre part, parce qu'Airbus et Boeing sont sans cesse tournés vers l'innovation, la bataille commerciale. Il ne s'agit pas d'un duopole où chacun se regarde et se laisse déborder par des nouveaux venus. C'est une bataille technologique et commerciale de tous les instants qui rend difficile l'entrée de nouveaux acteurs. »

C'est pour cela que le C919 devrait dans un premier temps se concentrer sur le marché chinois. Les 570 appareils déjà commandés l'ont été quasi exclusivement par des compagnies chinoises. L'absence d'un réseau international de service après-vente et d'entretien restera un frein à toute expansion internationale.

[...]

Répondre aux questions suivantes :

- 1) Quelle est la structure de marché des moyen-courriers dans l'aéronautique? (1 point)
- 2) Décrire les différentes barrières à l'entrée. (2 points)
- 3) Dans quelle mesure l'arrivée de Comac sur le marché des moyens courriers est-elle susceptible de l'affecter? (1 point)