

Dossier

Alain SAUVANT

LES PRIX DES VOYAGES EN FRANCE ET EN EUROPE

Les prix au printemps 2004 pour des déplacements de week-end

Pour des déplacements de Paris vers les grandes capitales européennes, le voyageur a le choix en général entre des offres aériennes, ferroviaires ou routières.

Au sein des compagnies aériennes, l'offre des compagnies « *low-cost* », n'est pas forcément la moins chère sur toutes les destinations, notamment pour une réservation moins de deux à trois semaines à l'avance.

Lorsqu'une structure de coopération entre réseaux ferroviaires a été mise en place, la gestion des prix ferroviaires est globalement bien adaptée au contexte de marché. Dans le cas contraire, les prix pratiqués sont très élevés au regard des prestations.

Un relevé pour des déplacements en week-end de Paris vers quelques grandes capitales européennes

La clientèle qui se déplace sur les grandes relations européennes a généralement le choix entre plusieurs compagnies aériennes (historiques et *low-cost*), une offre ferroviaire et une offre en autocar.

Pour comparer les prix offerts à la clientèle par les compagnies aériennes et ferroviaires en Europe pour des déplacements en Europe, un relevé de prix a été effectué. Il concerne un voyageur sans carte de réduction, âgé de 26 à 59 ans.

Pour une réservation effectuée autour du 5 avril 2004, les prix les plus bas des différents opérateurs ont été relevés pour un départ de Paris le vendredi vers une ville étrangère et un retour le dimanche (ou le lundi à Pâques ou à la Pentecôte). Le voyageur est supposé flexible sur ses heures de départ à l'aller et au retour. Les week-ends testés sont échelonnés entre le 9 avril 2004 (Pâques) et le 11 juin 2004.

Les prix relevés sont ceux qui étaient disponibles sur les sites internet des transporteurs. A également été consulté un site de comparaison de prix d'agences de voyage en lignes (easyvols.com), mais aucun prix inférieur à ceux proposés sur les sites des compagnies n'a été relevé, hors quelques cas de prix « dégriffés » sans indication d'horaire.

Les liaisons qui ont fait l'objet de ce relevé sont :

- Paris-Londres,
- Paris-Barcelone,
- Paris-Genève,
- Paris-Vienne,
- Paris-Budapest,
- Paris-Berlin.

VOYAGEURS

Paris-Londres :
une gestion des prix ferroviaires performante correspondant à un service de qualité et des prix plus élevés que l'aérien

Sur la liaison de Paris à Londres, l'offre comprend :

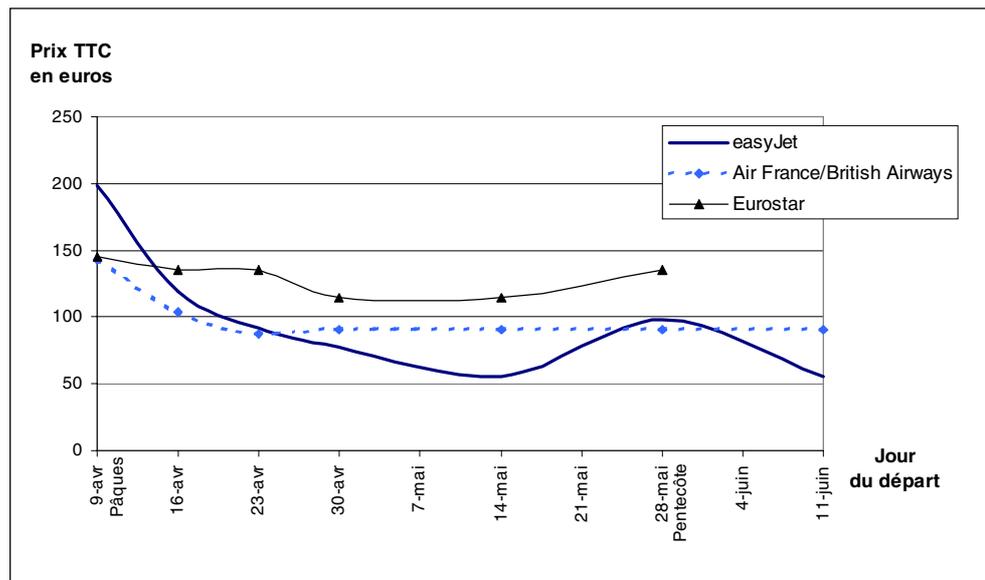
- une offre ferroviaire (Eurostar) à grande vitesse,
- des offres des compagnies aériennes traditionnelles,
- une offre d'une compagnie *low-cost* (easyJet) de Roissy-CDG à Luton.

A l'exception d'un départ proche (Pâques le 9 avril 2004), le prix le plus élevé est celui d'Eurostar (graphique 1). Compte tenu de l'ouverture de la première phase de la ligne nouvelle Londres-Tunnel, le temps de trajet ferroviaire de gare à gare se situe à 2h35 (hors délai d'enregistrement). Ceci positionne le service Eurostar comme offrant les meilleures prestations, compte tenu des temps de trajet vers les aéroports, ainsi que des effets de sa bonne régularité, notamment pour un voyageur se rendant de centre-ville à centre-ville.

Entre les opérateurs aériens traditionnels (Air France et British Airways) et easyJet, les prix sont assez similaires. Ceux d'easyJet sont plus élevés moins de quatre semaines avant le départ, alors qu'ils sont plus bas si le délai de réservation est plus long (sauf pour le week-end de la Pentecôte). Le système de gestion des prix d'easyJet semble donc aboutir à des prix plus sensibles au niveau de la demande que ceux des opérateurs traditionnels.

Graphique 1 - Paris Londres

Aller-retour de vendredi à dimanche réservé le 5 avril 2004



Paris-Barcelone :
la compagnie la plus chère est une low-cost

Sur la liaison de Paris à Barcelone, l'offre comprend :

- une offre ferroviaire en train de nuit (Talgo) essentiellement,
- des offres des compagnies aériennes traditionnelles,
- deux offres des compagnies *low-cost* : une offre d'easyJet passant par des aéroports centraux (Orly et Barcelone), et une offre de Ryanair passant par des aéroports excentrés (Beauvais et Gironne).

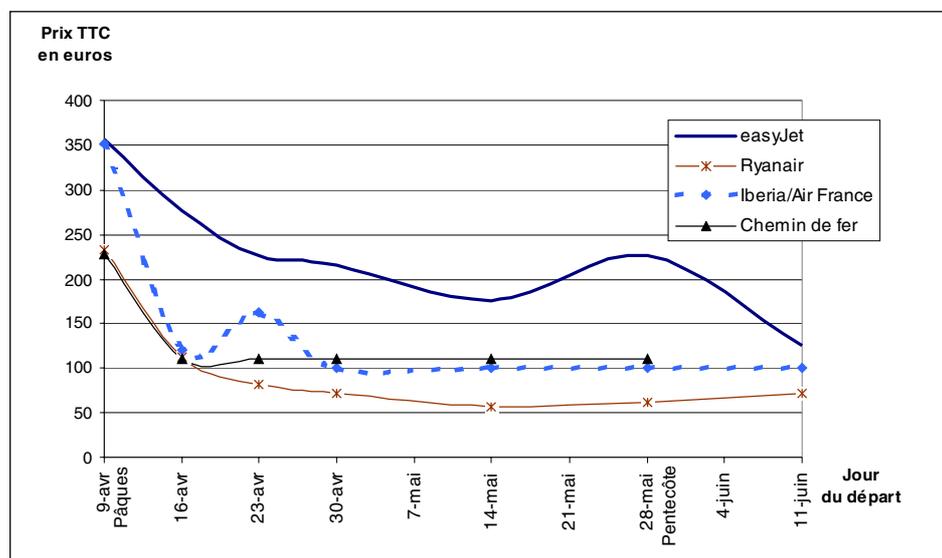
En général, le prix le plus élevé se révèle être celui de la compagnie easyJet (graphique 2). Cet exemple montre que les compagnies dites *low-cost* n'offrent pas toujours les prix les plus bas. En l'occurrence, le prix le plus faible est celui de l'autre opérateur *low-cost*, Ryanair. L'inconvénient est une desserte d'aéroports excentrés, à la différence d'easyJet. Si on ajoute les coûts des navettes par autocar, l'offre des compagnies aériennes traditionnelles (notamment Iberia) devient intéressante.

VOYAGEURS

Le prix de l'offre ferroviaire se situe à un niveau proche du prix le plus bas des compagnies aériennes historiques traditionnelles. En dehors d'un départ à moins d'une semaine et en pointe (Pâques), le transporteur ferroviaire essaye de proposer un tarif étudié (Elipsos) pour se situer dans le marché. Néanmoins, cette offre n'est pas vraiment compétitive, sauf pour les départs proches en période de pointe, car plus chère que celle d'Iberia, alors qu'il faut subir les inconvénients liés au train de nuit.

Graphique 2 - Paris Barcelone

Aller-retour de vendredi à dimanche réservé le 5 avril 2004



Paris-Genève :
les prix
les plus bas
sont ceux
de la compagnie
low-cost

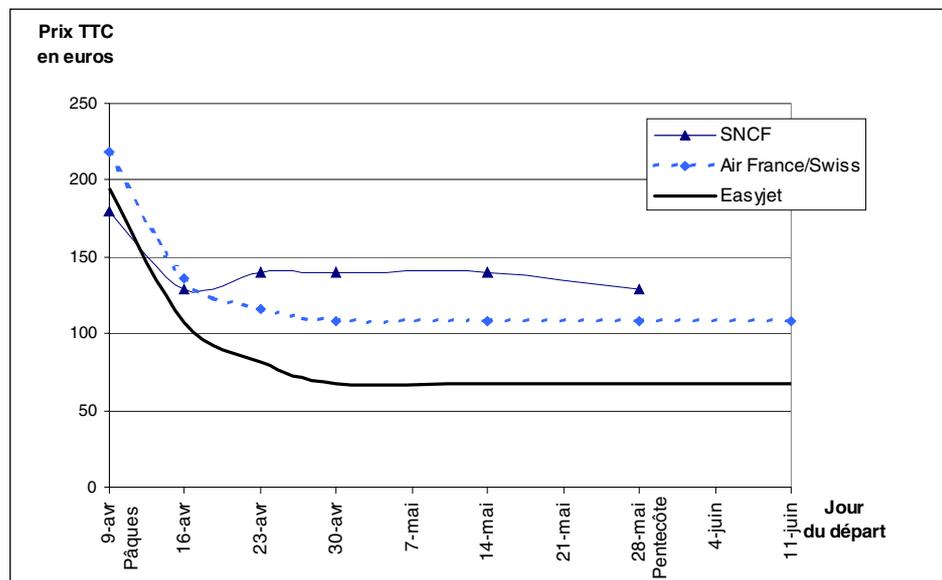
Sur la liaison de Paris à Genève, l'offre comprend :

- une offre ferroviaire à grande vitesse,
- des offres des compagnies aériennes traditionnelles,
- une offre d'une compagnie aérienne *low-cost* (easyJet).

Au delà de deux semaines avant le départ, le prix le plus élevé est celui du TGV (graphique 3). Le prix le plus faible est en général celui d'easyJet (sauf pour Pâques), ceux des compagnies traditionnelles se situant entre les deux.

Graphique 3 - Paris Genève

Aller-retour de vendredi à dimanche réservé le 5 avril 2004



VOYAGEURS

Les prix des chemins de fer sont, sauf pour un départ proche, relativement élevés : sur cette liaison, le temps de trajet des TGV directs (3h30 environ, de centre-ville à centre-ville) est supérieur à celui de l'aérien (de l'ordre de 3 heures). Cependant la flexibilité du billet ferroviaire peut dans certains cas être un argument de choix justifiant le léger supplément de prix.

Liaisons de Paris vers Berlin, Vienne et Budapest : des prix ferroviaires peu en rapport avec les situations de marché

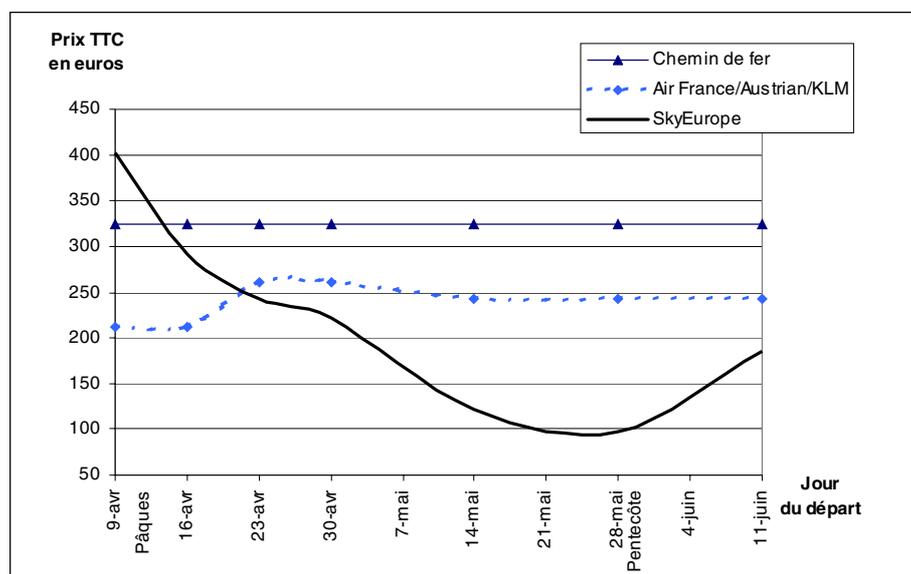
Sur les liaisons de Paris à Vienne ou à Budapest, l'offre comprend :

- une offre ferroviaire en train de nuit (une nuit et une partie de journée)
- des offres des compagnies aériennes traditionnelles
- une offre d'une compagnie aérienne *low-cost* (SkyEurope), desservant Budapest et Bratislava au départ d'Orly.

Sauf pour un départ proche en période de pointe, le prix le plus élevé est le prix ferroviaire (graphiques 4 et 5). Les prix de la compagnie *low-cost* SkyEurope ne sont intéressants par rapport à ceux des compagnies traditionnelles que si l'on réserve au moins trois semaines à l'avance.

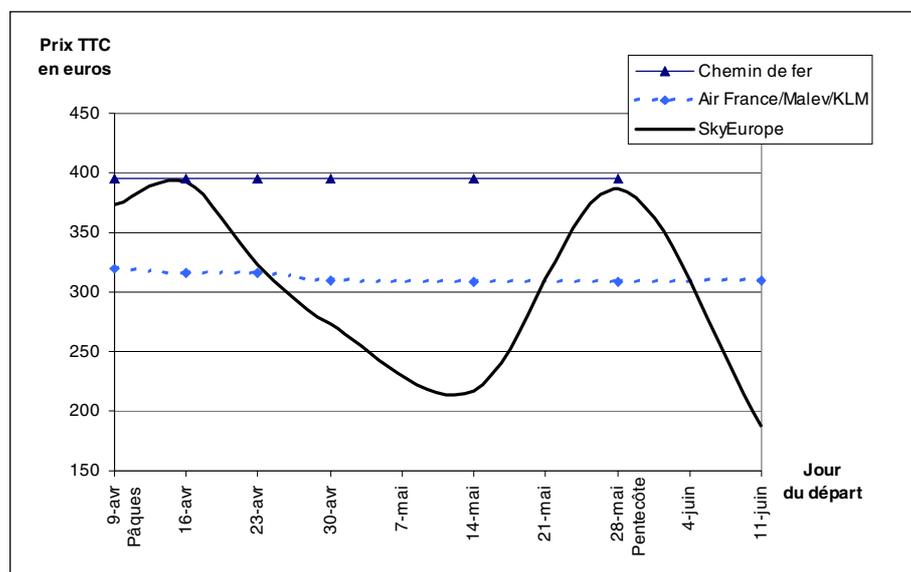
Graphique 4 - Paris Vienne

Aller-retour de vendredi à dimanche réservé le 5 avril 2004



Graphique 5 - Paris Budapest

Aller-retour de vendredi à dimanche réservé le 5 avril 2004



VOYAGEURS

Aucune réduction n'est proposée sur les prix du transport ferroviaire. A une offre caractérisée par des temps de trajet élevés, devraient normalement correspondre des prix situés en dessous des aériens, et un peu au-dessus de l'autocar compte tenu du meilleur confort du train par rapport à ce dernier. Or ce n'est pas du tout le cas. L'offre n'est donc pas attractive, sauf éventuellement (et encore) pour des catégories très spécifiques (voyageurs disposant de facilités de circulation, tarifs sociaux très réduits). L'alternative consistant à acheter des coupons forfaits « EuroDomino » revient encore un peu plus cher.

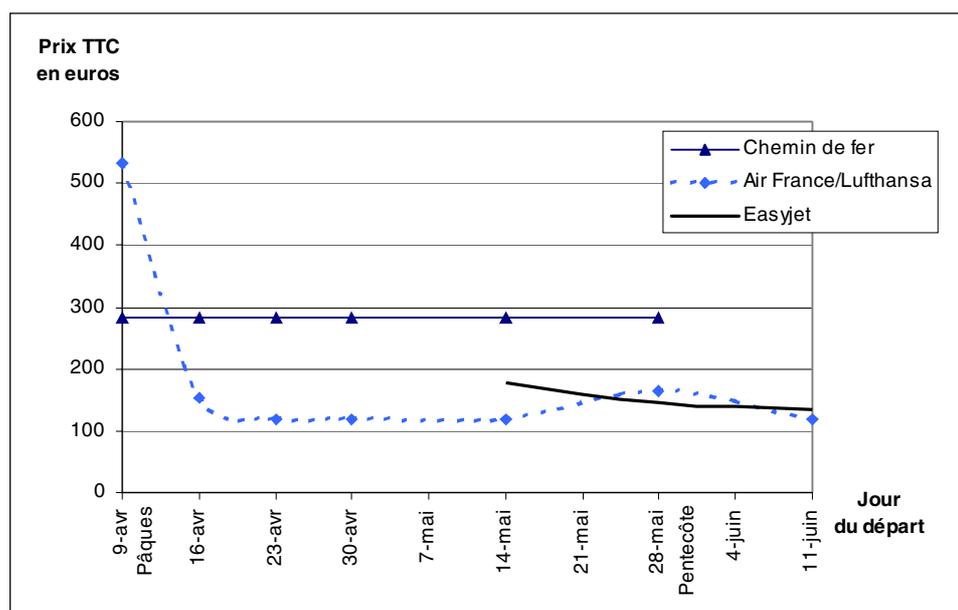
Sur les liaisons de Paris à Berlin, l'offre comprend :

- une offre ferroviaire en train de nuit,
- des offres des compagnies aériennes traditionnelles,
- une offre d'une compagnie aérienne *low-cost* (easyJet), à partir de début mai 2004.

Sauf pour un départ proche en pointe, le prix le plus élevé est celui de la SNCF (graphique 6). Les prix des compagnies aériennes se situent environ à moitié du prix ferroviaire. Les prix d'easyJet sont similaires aux prix les plus bas des compagnies aériennes traditionnelles. On ne distingue pas dans la gamme des prix pratiqués par les compagnies traditionnelles, d'effet de l'arrivée d'easyJet.

Graphique 6 - Paris Berlin

Aller-retour de vendredi à dimanche réservé le 5 avril 2004



Une gestion des prix ferroviaires parfois peu efficace

Certaines relations ferroviaires sont gérées par une structure unique : Eurostar vers Londres, Thalys vers le Benelux, Ligne de Cœur vers la Suisse ou Talgo vers l'Espagne.

D'autres ne bénéficient pas d'une telle structure : vers l'Allemagne, l'Autriche, une large partie de l'Italie, l'Europe centrale et orientale.

Lorsqu'une structure de coopération a été créée, les prix ferroviaires sont déterminés en fonction de la situation de marché, comme elle peut l'être sur les destinations intérieures françaises. Paris-Barcelone, où les prix ferroviaires restent élevés au regard des prestations fournies, constitue une exception.

VOYAGEURS

En l'absence d'une telle structure, le prix est la superposition des tarifs des différents segments ; il se définit donc hors toute référence à l'offre aérienne.

L'offre ferroviaire, pourtant encore décente sur le plan technique (train de nuit accéléré) ne peut intéresser que des voyageurs réservant à la dernière minute pour des week-end chargés, ou inconditionnels des trains de nuit, ou disposant de réductions très fortes dans l'ensemble des pays traversés (même un voyageur bénéficiant de la gratuité sur l'un des réseaux n'aurait probablement pas intérêt à voyager en train). L'offre à prix forfaitaire (EuroDomino 3 jours) n'est pas intéressante non plus.

