



AIR ET FER : LES PRIX POUR LES VOYAGEURS EN FRANCE

Alain SAUVANT

Le paysage du transport à plus de 500 kilomètres en France métropolitaine à l'automne 2003 est marqué par une concurrence entre plusieurs transporteurs aériens et un transporteur ferroviaire (SNCF).

Un relevé de prix sur l'axe Paris-Marseille à l'automne 2003, où opèrent deux transporteurs aériens (Air France et Easyjet) ainsi que la SNCF montre que chaque transporteur mène une politique de prix spécifique : pour un aller-retour dans la journée en semaine, les tarifs les plus attractifs sont souvent sur Easyjet, alors qu'en aller-retour en week-end, les tarifs d'Air France sont souvent attrayants. Enfin, la SNCF présente l'offre la plus intéressante pour les voyageurs fréquents.

De manière paradoxale, les compagnies à bas prix présentent en général des prix plus attractifs pour des déplacements de type affaires, alors que les compagnies historiques sont plus compétitives pour des types de déplacements pour des motifs loisirs, du type aller-retour pour le week-end.

La relation Paris-Toulouse présentait la particularité de la présence, jusqu'au 7 novembre 2003, de deux compagnies aériennes à bas prix Easyjet et Aeris, en plus d'Air France et de la SNCF. Un relevé de prix montre que les prix pratiqués par les deux compagnies à bas prix étaient en fait assez différents, démontrant ainsi la fragilité d'Aeris sur cette relation.

La SNCF a su réagir à l'offensive tarifaire des compagnies à bas coûts, grâce à une gamme de réductions pour tous (notamment « Prem's » et « dernière minute ») qui lui permettent de pratiquer une discrimination tarifaire accrue, indispensable pour gérer les conséquences de l'entrée vraisemblablement pérenne des « low-cost ».

**La liaison
Paris-Marseille en
septembre 2003 :
des offres
largement
substituables**

Sur la liaison Paris-Marseille, les offres proposées par les compagnies aériennes et la SNCF sont très substituables. Le temps de trajet ferroviaire des trains directs est en effet de trois heures, ce qui rend le transport ferroviaire compétitif en temps sur des trajets de porte à porte de centre-ville à centre-ville, d'autant plus que l'aéroport de Marseille-Marignane est relativement éloigné du centre-ville de Marseille. Evidemment, l'offre des deux transporteurs aériens est également largement substituable, les temps de trajets étant à peu près identiques. Les performances des aéroports Ouest (Air France) et Sud (Easyjet) à Orly sont assez similaires également aujourd'hui.

**Une méthodologie
basée
sur le point de vue
du voyageur**

La méthodologie du relevé de tarifs se base sur la vision des tarifs que peut avoir un voyageur cherchant à se déplacer de Paris à Marseille. On recueille ainsi, pour chaque vol ou train, les tarifs disponibles lors d'une réservation un certain nombre de jours avant le départ. Les intervalles entre deux relevés ont été raccourcis dans les derniers jours avant le départ, car c'est à ce moment que les tarifs varient le plus.

Pour chaque vol ou train, les transporteurs proposent une gamme tarifaire à tout moment avec plusieurs prix selon les conditions d'échange et de remboursement, ainsi que la classe. Certains tarifs ne sont accessibles qu'à certaines

VOYAGEURS

catégories de voyageurs (jeunes, seniors, couples, familles,...). Sur la période étudiée, pour Air France et pour la SNCF, des réductions tarifaires peuvent être conditionnées par l'achat d'un aller-retour.

Dans ce qui suit, sont examinées les offres les moins chères commercialisées pour un adulte de 26 à 59 ans, éventuellement sous condition d'aller-retour.

On notera qu'Easyjet ne propose pas de tarif spécifique pour les jeunes, à la différence d'Air France et de la SNCF.

Ce cas correspond à celui d'un voyageur cherchant à voyager le moins cher possible, indépendamment des conditions d'échange et de réservation. Des tarifs plus chers sont en général disponibles, mais ceux-ci varient en général peu ou pas du tout. Ces tarifs correspondent à des voyageurs désirant bénéficier de conditions d'échange et de remboursement assouplies. Ils sont générateurs de fortes marges pour les transporteurs.

On rappelle également que si la SNCF et Air France proposent des tarifs spécifiques aux jeunes, aux personnes âgées, et à d'autres catégories, il s'agit de réductions commerciales. Celles-ci sont effectuées dans l'intérêt financier de ces entreprises. Ces réductions n'ont donc rien à voir avec des réductions sociales mises en place à la demande de l'État, ni avec le service public.

Trois types de voyageurs ont été retenus pour ce relevé :

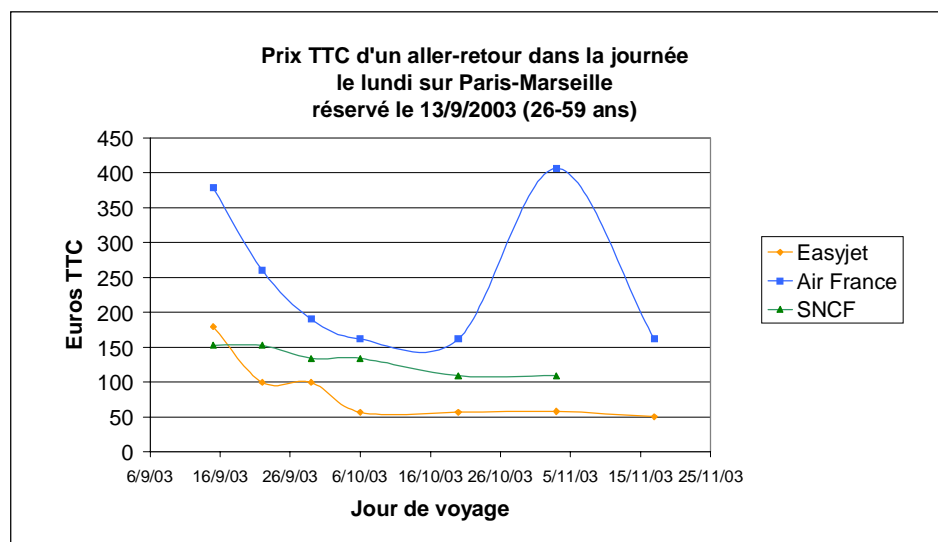
- un voyageur effectuant l'aller-retour de Paris vers Marseille dans la journée le lundi. Il souhaite être en centre-ville à Marseille avant 10 h 00, et ne peut repartir qu'après 18 h 00 ;
- un voyageur dans les mêmes conditions d'aller-retour dans la journée, mais le vendredi ;
- un voyageur partant le vendredi soir de Paris après 18 h 00 et rentrant le dimanche en soirée après 18 h 00 (déplacement de week-end).

Tous les vols sont réservés le 13 septembre 2003. Ils correspondent à des dates de voyage variables, se situant entre le lundi 15 septembre 2003 et le 21 novembre 2003.

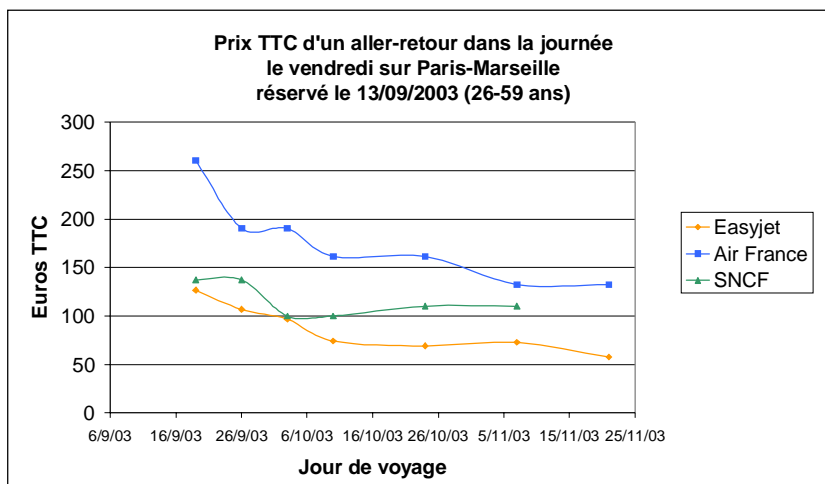
Les prix mentionnés ici sont TTC (taxes spécifiques et TVA comprises). Ils incluent également les frais de carte de crédit sur Easyjet (6,50 euros par aller-retour). Le voyageur est supposé ne pas disposer de carte de réduction.

**Easyjet
est moins cher
pour l'aller-retour
dans la journée
en semaine**

Les deux graphiques ci-dessous reprennent ainsi les prix que peut obtenir un voyageur effectuant l'aller-retour le lundi (1^{er} graphique) ou le vendredi (2^e graphique).



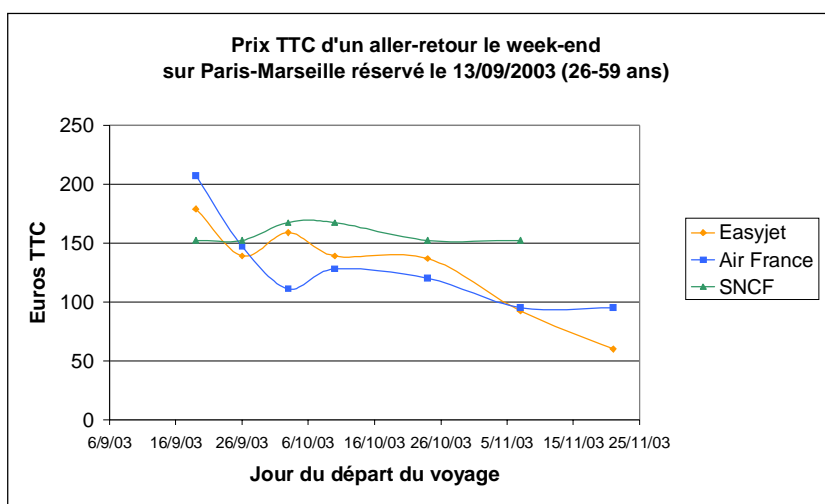
VOYAGEURS



Dans les deux cas, hormis le cas de l'aller-retour le lundi avec deux jours de préavis de réservation, l'acheminement le moins cher est celui proposé par Easyjet. En deuxième position arrive la SNCF, suivie enfin d'Air France.

**En week-end,
les tarifs
d'Air France
sont souvent
attrayants**

Pour un aller-retour vendredi soir - dimanche soir, le tarif d'Air France est souvent le plus attrayant, comme le montre le graphique ci-dessous.



Les deux exceptions sont le cas de la réservation une semaine avant le départ, où le tarif de la SNCF est le plus intéressant, et celui plus de deux mois avant le départ, où le meilleur tarif se trouve sur Easyjet.

On notera qu'un voyageur très fréquent sur les lignes de la SNCF, disposant de réductions commerciales de type Fréquence ou Escapades pourrait trouver sur cet opérateur des prix plus réduits, en contrepartie d'un abonnement (tarif binôme).

On aboutit ainsi au paradoxe que, sur cette relation en tout cas, la compagnie la plus intéressante pour un profil affaires (aller-retour dans la journée) est la compagnie aérienne « low-cost ». La cause de ce paradoxe est que les hommes d'affaires voyagent encore probablement assez peu avec des compagnies « low-cost », du fait de facteurs non tarifaires tels que leur non-référencement en agence de voyages, leur image qui peut être dégradée, les conditions plus strictes d'échange et de réservation, et les moindres fréquences.

Au contraire, pour un déplacement de week-end, le plus souvent pour un motif loisirs, le niveau des réservations sur les « low-cost » doit être bon, et donc les prix assez élevés, alors que les compagnies historiques comme Air France proposent des tarifs particulièrement étudiés.

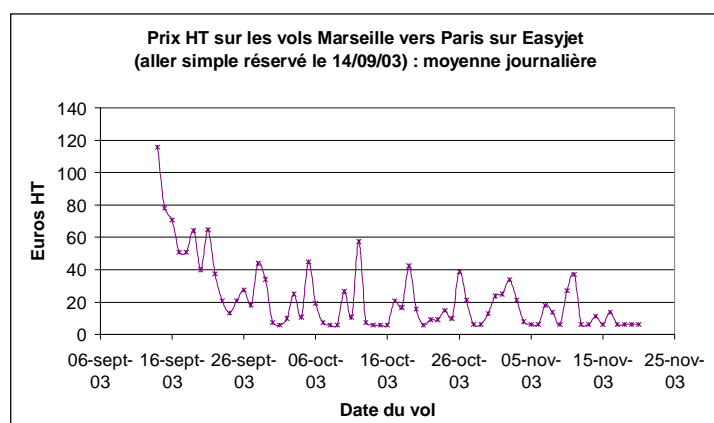
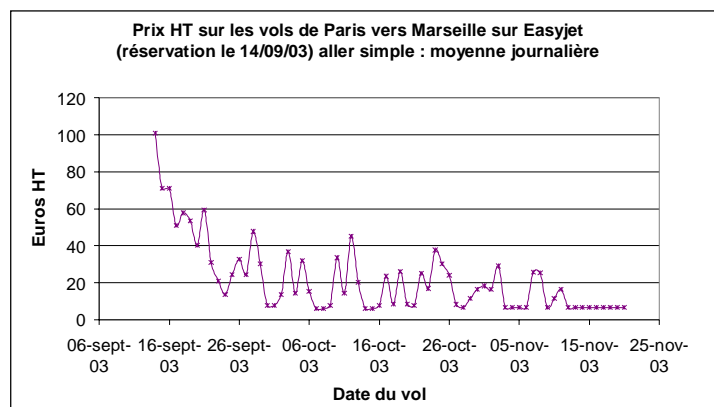
VOYAGEURS

**Plus on réserve tôt,
plus les prix
sont bas
en général**

On constate que la gamme de prix est extrêmement large. Entre le prix le plus élevé (406,43 euros TTC) et le plus bas (50,16 euros TTC), l'écart se situe dans un ratio de 8 à 1.

Si l'on regarde maintenant l'évolution des prix, pour une compagnie donnée sur l'axe Paris-Marseille, on retrouve ce constat : en règle générale, plus le délai qui s'écoule entre la réservation et le vol est important, plus le prix est bas. La seule exception concerne l'aller-retour sur Air France le lundi 3 novembre 2003 (réservé le 13 septembre 2003), où le prix plancher se situe à 406,43 euros TTC.

Les deux graphiques ci-dessous représentent les prix HT moyens sur Easyjet, selon la date de vol, pour une réservation le 14 septembre 2003. Le premier graphique reprend les évolutions dans le sens de Paris vers Marseille, le second de Marseille vers Paris.



On constate également une cyclicité au cours de la semaine, les vols du week-end étant plus chers. Au départ de Marseille, les prix les plus élevés sont le dimanche (ou au retour du pont du 11 novembre). Au départ de Paris, les prix sont aussi les plus élevés le dimanche, mais la cyclicité est moins régulière.

A l'évolution des prix au cours de la semaine correspond vraisemblablement une évolution de la demande, les prix étant les plus élevés lorsque la demande est la plus forte.

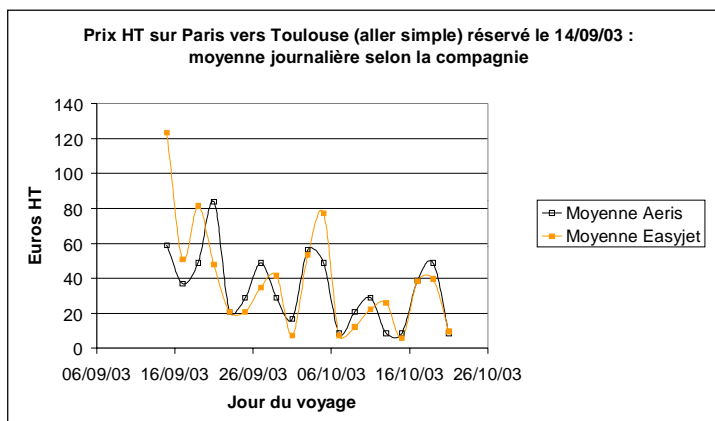
**Paris-Toulouse :
le cas
de la concurrence
entre deux
« low-cost »**

En septembre 2003, les cas des relations Paris-Toulouse et Paris-Nice présentaient la particularité assez rare de voir quatre transporteurs au moins se partager le marché :

- un transporteur ferroviaire (SNCF) ;
- un transporteur aérien historique (Air France) ;
- deux transporteurs aériens à bas prix, l'un britannique (Easyjet), l'autre français (Aeris).

Le graphique ci-dessous compare, selon les jours de voyage (jours impairs), les prix moyens dans la journée sur Easyjet et Aeris, de Paris vers Toulouse, réservés le 14 septembre 2003.

VOYAGEURS



Sur chacune des compagnies, plus on réserve tôt, plus les prix sont bas. De plus, les tarifs présentent des pointes en week-end.

On constate une différence significative entre les deux compagnies : les prix moyens d'Easyjet sont plus contrastés. Pour des départs avec moins de cinq jours de préavis de réservation, les prix HT d'Easyjet sont plus élevés. Il en va de même pour la pointe du dimanche 5 octobre 2003. Par contre, en creux de semaine et pour les vols les moins demandés, le tarif HT d'Easyjet peut descendre jusqu'à 5,96 euros HT, contre 8,64 euros HT sur Aeris. Cet effet est cependant en général compensé par les frais de carte de crédit d'Easyjet (6,50 euros par aller-retour), que ne tarifie pas Aeris.

On constate ainsi que ces deux compagnies présentent des similarités dans leurs structures tarifaires, mais le paramétrage de leurs systèmes de réservation diffère.

Cela aboutit à des différences de prix moyen : ainsi, si l'on fait la moyenne des prix HT sur la période du 15 septembre au 21 octobre 2003 sur le sens Paris vers Toulouse (aller simple), on obtient 29,4 euros sur Aeris et 38 euros sur Easyjet, sans même compter les frais de carte de crédit que prélève Easyjet (3,25 euros par sens pour un billet commercialisé en aller-retour).

On constate que les tarifs moyens des deux transporteurs aériens « low-cost » restent bas, même en comptant les frais et taxes annexes, ceux-ci se situant entre 45 et 56 euros environ TTC (et frais de carte de crédit) selon les compagnies. Ces tarifs moyens sont probablement du même ordre que ceux de la SNCF.

Sauf si la différence de prix se traduisait par des taux de remplissage très différents, ce qui ne paraît pas très vraisemblable, ce relevé montre que la situation d'Aeris sur cet axe était plus fragile que celle d'Easyjet, du fait d'un prix moyen significativement plus bas¹. On notera que le relevé de prix a été effectué avant l'annonce de la mise en redressement judiciaire d'Aeris, et donc qu'il n'inclut pas l'effet négatif probable d'évitement de cette compagnie par ses clients potentiels.

La riposte de la SNCF : les Prem's, les billets de dernière minute et la carte Escapades

Les tarifs les plus bas de ces deux transporteurs « low-cost » sont de l'ordre de 25 et 29 euros TTC (frais de carte de crédit inclus) en aller simple. Les prix les plus bas de la SNCF n'étaient pas compétitifs, ce qui a amené vraisemblablement ce transporteur ferroviaire à proposer, pour les voyageurs réservant longtemps à l'avance des tarifs « Prem's ».

Ces tarifs de la SNCF sont visiblement calqués sur ceux des « low-cost », avec des prix les plus bas à 25 euros TTC pour les TGV (et 20 euros en corail) par aller simple, et des paliers tarifaires à 30, 35, 40, 45, 50 ou 60 euros notamment permettant de gérer ces tarifs en dehors de la grille de tarification standard. En termes de distribution, le modèle « low-cost » est également imité, la réservation de ces tarifs étant limitée au canal de vente internet.

¹ On trouvera une analyse de la difficulté du maintien de la seconde compagnie aérienne sur les grandes liaisons intérieures françaises dans la note suivante : « Les difficultés financières d'AOM-Air Liberté : un essai d'interprétation économique », Alain SAUVANT, Notes de synthèse du SES, juillet-août 2001.

VOYAGEURS

Pour les trains dont le taux de remplissage n'est pas bon, une offre à prix très bas de dernière minute (en fait quelques jours) est également disponible sur internet.

On voit ainsi, pour les clientèles à basse contribution, voler en éclat les structures tarifaires héritées du temps de l'encadrement par des règles publiques, où le tarif de base était une fonction croissante de la distance. Si cette relation reste valable pour le plein tarif pour les relations non concurrencées par l'avion, la réalité tarifaire actuelle à la SNCF est souvent très différente.

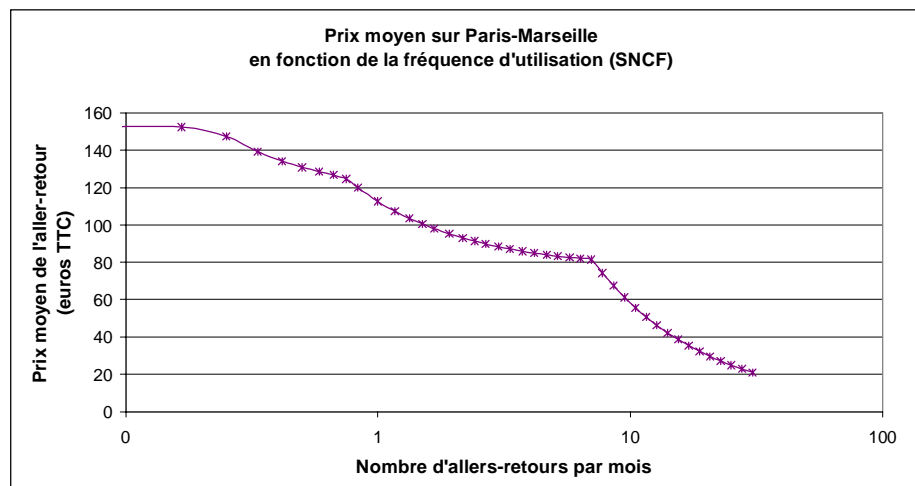
A cet égard, quelques tests montrent comment la tarification a évolué pour se rapprocher des conditions de marché. Le tarif le plus bas, même pour un train donné, n'est plus nécessairement croissant avec la distance. Ainsi, en réservant un mois à l'avance environ, pour un départ le vendredi soir, des billets SNCF Prem's à 25 euros TTC peuvent être obtenus pour voyager de Paris à Bordeaux, alors que le prix des billets sur la liaison Paris-Angoulême descendent rarement en dessous de 30 euros et souvent pas en dessous de 45 euros, parfois même dans les mêmes trains. Evidemment, la SNCF est exposée sur Paris-Bordeaux à la concurrence du mode aérien, alors qu'elle ne l'est pas sur Paris-Angoulême.

On notera également que la SNCF propose des tarifs réduits commerciaux pour les voyageurs fréquents. Ces tarifs, ouverts à tous, sont :

- le tarif « forfait », destiné aux utilisateurs très fréquents ;
- le tarif « fréquence », assurant une réduction de 50 % pour les voyageurs fréquents ;
- le nouveau tarif « escapades », assurant une réduction de 25 % avec une condition de nuit du samedi à dimanche à destination.

Ces tarifs ne sont pas contingentés (pas de limitation sur le nombre de places), mais nécessitent une carte d'abonnement, d'autant plus onéreuse que la réduction est importante.

Le graphique ci-dessous représente les prix moyens par aller simple de Paris à Marseille selon la fréquence d'utilisation. Ce prix moyen comporte à la fois une part liée à l'amortissement de l'abonnement, plus le billet à tarif réduit. La courbe est constituée de quatre segments correspondant aux quatre tarifs (plein tarif, escapades, fréquence, forfait).



Le nouveau tarif « escapades » permet ainsi à la SNCF de rester attractive en prix pour les usagers dépassant environ deux allers-retours par an en déplacement de loisirs, par rapport à des offres des compagnies aériennes sur ce segment de marché.

Grâce à l'ensemble de ces produits tarifaires, la SNCF a su concilier une gestion fine des prix en fonction de la situation du marché, en maintenant une grille tarifaire au plein tarif qui reste proche d'une fonction de la distance parcourue, à laquelle de nombreux clients restent attachés.