

Dossier

LES PRIX DES VOYAGES EN FRANCE ET EN EUROPE

Les deux principales compagnies aériennes

« *low-cost* »

Alain SAUVANT

Au printemps 2004, le développement des transports aériens à bas prix se poursuit en Europe. Les deux acteurs qui dominent ce marché sont Ryanair et easyJet. Des compagnies « *low-cost* » émergent également en Europe de l'Est, comme SkyEurope. En revanche, il n'y a plus de compagnie à bas coût française, après la disparition d'Air Lib puis d'Aeris.

Les prix d'easyJet ont fortement augmenté entre l'automne 2003 et le printemps 2004, pour une réservation cinq semaines à l'avance, au départ de Londres vers l'Europe du sud. Il en va de même des liaisons de Paris vers les destinations où la liquidation d'Aeris a contribué à la résorption des surcapacités. En revanche, les prix des liaisons de Londres vers l'Ecosse ou vers d'autres destinations ont baissé. Ces variations hétérogènes amènent au total une légère hausse de la gamme de prix de cette compagnie (+ 9 % à méthodes de relevé comparables). Les prix de Ryanair au départ de Beauvais semblent avoir significativement baissé. Ces évolutions, qui correspondent à un constat effectué sur la période automne 2003 à printemps 2004, ne préjugent pas des évolutions futures d'un marché qui n'est pas stabilisé.

Les politiques de prix dans les transports : une variable stratégique et donc très méconnue

Les prix dans les transports constituent une variable clé à de nombreux titres. Ils sont un élément déterminant des politiques publiques, et notamment des reports modaux. Mais les prix sont aussi un paramètre essentiel de la stratégie des entreprises. Les bénéfices étant constitués par la différence entre les recettes et les coûts, l'entreprise pilote sa stratégie au moins autant par la gestion des prix de vente que par la maîtrise des coûts.

Si les trafics font systématiquement l'objet de comptages exhaustifs ou d'enquêtes statistiques, les prix sont beaucoup moins connus à l'extérieur des entreprises. Dans la plupart des cas, seules sont diffusées des moyennes nationales donnant l'évolution des prix, et encore pas toujours.

Ainsi dans le transport ferroviaire de voyageurs, la SNCF publie un produit moyen par voyageur-kilomètre sur une base annuelle. Quant aux compagnies aériennes, elles ne publient en général pas de données sur les prix pratiqués, mais seulement des données comptables de recettes totales sans ventilation géographique, ce qui exclut toute possibilité pratique d'effectuer un rapprochement avec les flux transportés.

L'ouverture progressive à la concurrence de certains modes incite les entreprises de transport à mener des stratégies de prix de plus en plus sophistiquées et différenciées, basées sur les principes de maximisation de rentabilité, communément regroupées sous le terme de « *yield management* »¹. De ce fait, certaines données qui étaient publiques autrefois ne le sont plus : il en va ainsi du produit moyen intérieur aérien, pour lequel les données ont disparu depuis la fusion d'Air France et d'Air Inter.

¹ On trouvera plus de détails sur les principes du « *yield management* » dans la Note de synthèse du SES « Le *yield management* des transporteurs de voyageurs sur l'axe Paris-Marseille », Alain SAUVANT, novembre-décembre 2002.



VOYAGEURS

Les relevés de prix sur lesquels s'appuie cette étude, s'ils fournissent une image du marché à un moment donné, ne permettent pas une généralisation des principes de tarification.

Les opérateurs du transport de voyageurs en Europe au printemps 2004

Au début du printemps 2004, on compte parmi les acteurs qui interviennent de façon structurante sur le marché du transport aérien et ferroviaire en Europe :

- des compagnies ferroviaires nationales (par exemple, la SNCF en France), qui se sont ouvertes pendant la décennie des années quatre-vingt-dix aux techniques de gestion fine des prix. Ainsi, le *yield management* fait son entrée à la SNCF en 1993 avec l'introduction du système SOCRATE. Ce système, dont l'image est plutôt négative du fait des dysfonctionnements initiaux, permettait, sur le TGV Nord, d'introduire une tarification plus ciblée que la tarification anciennement en vigueur dans cette entreprise ;
- des compagnies aériennes historiques, le plus souvent les anciens monopoles nationaux avant l'ouverture du ciel européen en 1996. Ces compagnies ont également introduit dans les années quatre-vingt-dix des systèmes de *yield management*, en s'inspirant des exemples américains (American Airlines fut la première à recourir à ces techniques sur une grande échelle). Ces compagnies participent à des alliances internationales et sont en général soit déjà privatisées soit en voie de l'être. Elles offrent un service complet de transport aérien, en particulier avec la prise en charge des correspondances ;
- des compagnies aériennes nouvelles à bas prix, désignées le plus souvent sous le terme anglais de *low-cost*. Ces compagnies développent un service simplifié par rapport à celui des opérateurs aériens conventionnels ; en particulier, elles n'offrent qu'un service de point à point, c'est-à-dire qu'elles ne prennent en général pas en compte les correspondances. En contrepartie, elles réalisent des économies sur le coût de revient, notamment en réduisant les effectifs des personnels au sol ou en commercialisant l'essentiel de leurs vols via leurs sites internet. Elles répercutent ces économies au bénéfice des passagers, tout en conservant une marge commerciale. Les résultats semblent, pour l'instant du moins, conforter le modèle économique de ces entreprises.

Deux compagnies dominent le paysage du *low-cost* en Europe :

- Ryanair qui a une politique de prix très serrés et qui relie souvent des aéroports assez éloignés des centre-villes des grandes agglomérations (Beauvais pour Paris, Hahn pour Francfort,...) ;
- easyJet, qui a une politique de prix moins agressive, mais qui choisit souvent de desservir des aéroports plus centraux (Paris Orly et CDG par exemple). On parle plutôt de « *middle cost* ».

D'autres compagnies à bas coût peuvent être issues de compagnies historiques (Flybe par exemple) ou bien de compagnies charters.

Une grande partie des *low-cost* est basée dans les îles britanniques (easyJet en Grande-Bretagne et Ryanair en Irlande). Sur le continent, il n'y a plus de compagnie française depuis la fin de l'exploitation d'Aeris à l'automne 2003. A côté de compagnies comme Volare en Italie, se développe à l'est une offre à bas prix dans les pays d'Europe centrale et orientale qui entrent en 2004 dans l'Union européenne. La principale *low-cost* est-européenne est SkyEurope, qui dessert un réseau en étoile autour de Bratislava, Budapest et Varsovie.

VOYAGEURS

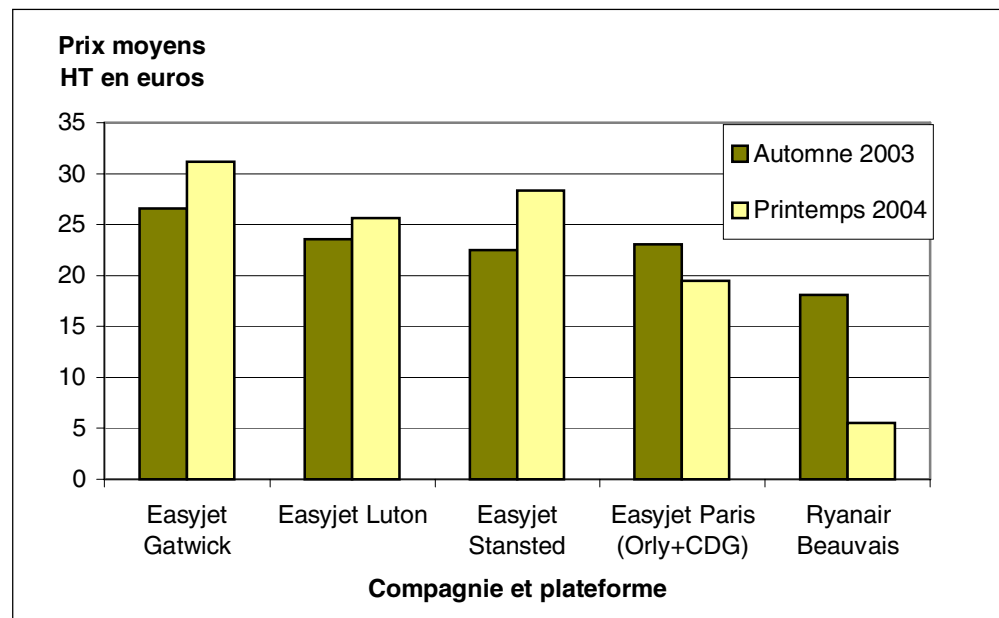
Une politique de prix très différenciée

On compare les prix hors taxes² de quelques liaisons au départ des plateformes parisiennes et londoniennes pour easyJet et au départ de Beauvais pour Ryanair, avec une réservation cinq semaines à l'avance. Il s'agit :

- pour l'automne 2003, de vols ayant lieu le 21 octobre 2003 et réservés le 14 septembre 2003 ;
- pour le printemps 2004, de vols sur les mêmes destinations, ayant lieu le 11 mai 2004 et réservés le 3 avril 2003.

Sur l'échantillon retenu, à l'automne 2003, Ryanair proposait un prix moyen de 18,09 euros à contre 23,08 euros pour easyJet au départ de Paris, Orly et CDG (graphique 1). Les niveaux moyens des prix sur easyJet au départ de Paris et de Londres étaient très voisins. Au printemps 2004, les prix moyens d'easyJet au départ de Paris (réservation cinq semaines avant un départ le mardi) avaient baissé de 15,7 % par rapport à l'automne 2003, pour se situer à une moyenne de 19,5 euros par vol. Ceux de Ryanair s'étaient effondrés de 69,3 %, soit une moyenne de prix de 5,6 euros par vol.

Graphique 1 - Prix moyens d'un aller simple pour des vols du mardi réservés 5 semaines à l'avance



On vérifie ainsi sur cet exemple que le positionnement de Ryanair sur les prix est plus bas que celui d'easyJet, qui correspond davantage au segment de « middle cost ». La différence de prix (14 euros) est désormais, pour un client au départ de Paris, plus que compensée par les différences de frais de desserte terrestre de l'aéroport.

Il est difficile de procéder à une comparaison d'ensemble : ces compagnies évitent en général de desservir les mêmes liaisons de manière à ne pas créer de situation de concurrence trop frontale.

Il existe une exception, celle de Paris-Barcelone, où easyJet dessert des aéroports centraux (Orly, Barcelone) pour 56 euros par sens (dans les conditions du relevé), alors que Ryanair offre une liaison entre aéroports excentrés (Beauvais et Girone) pour 1 euro par sens dans les mêmes conditions du relevé.

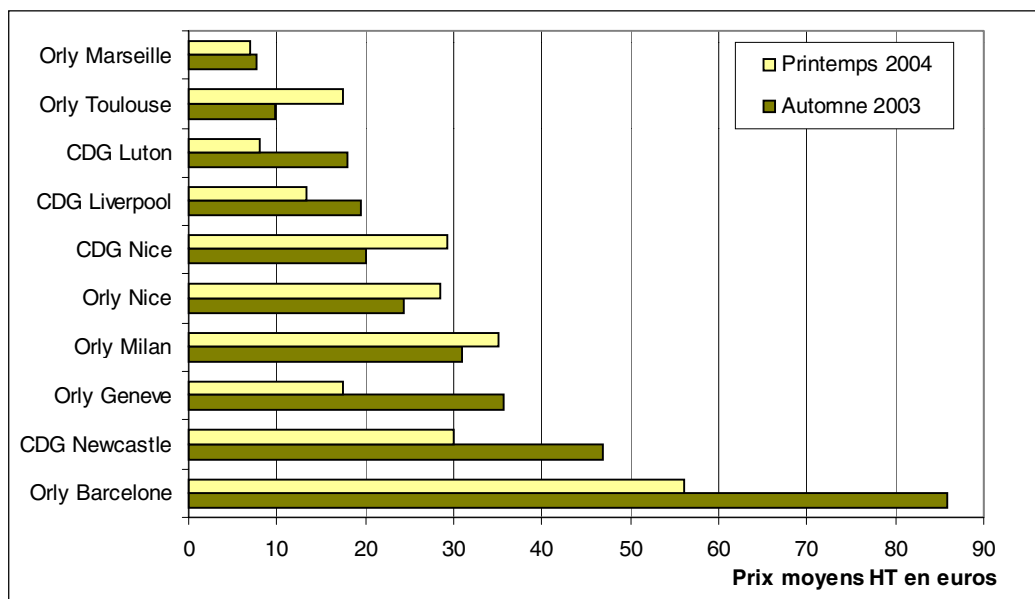
² Il s'agit de prix hors toutes taxes. A ce prix doivent s'ajouter des taxes diverses (environ 15 euros par vol le plus souvent), la TVA, ainsi que des frais de carte de crédit (par exemple 6,50 euros sur easyJet par aller-retour, sauf si l'on paye par carte de débit).

VOYAGEURS

Un échantillon de relevés de prix hors taxes, sur diverses liaisons, aux mêmes dates de réservation et de vol, met d'abord en évidence leur assez grande disparité pour une même compagnie (graphiques 2 à 6).

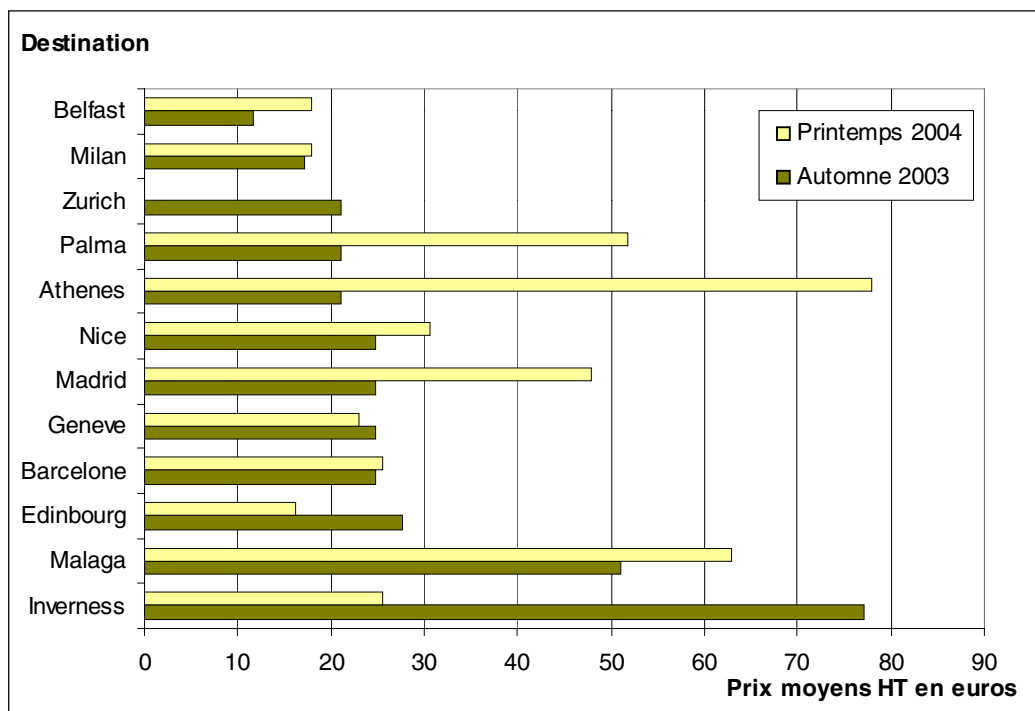
Graphique 2 - Prix sur easyJet d'un aller simple depuis Paris

Moyenne journalière, avec réservation 5 semaines à l'avance



Graphique 3 - Prix sur easyJet d'un aller simple depuis Londres Gatwick

Moyenne journalière, avec réservation 5 semaines à l'avance

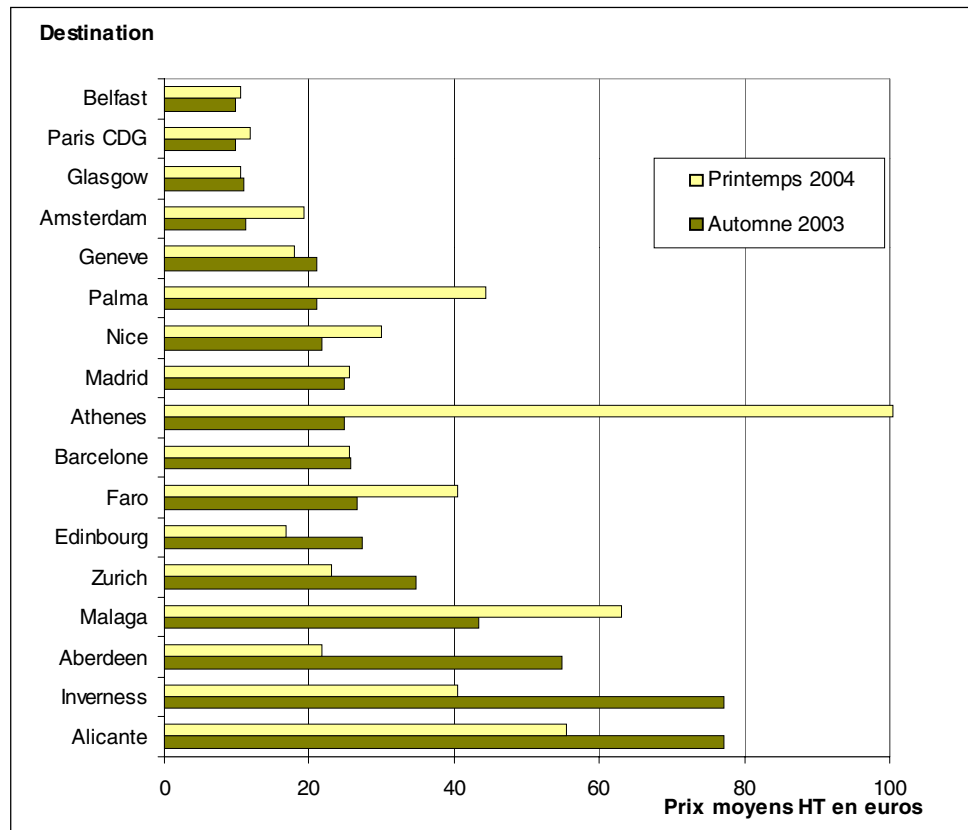


Ainsi sur easyJet, la liaison la plus chère dans l'échantillon au printemps 2004 est Londres-Gatwick-Athènes (100 euros environ, toujours hors taxes), suivie de la liaison de Londres-Stansted vers Alicante, à environ 89 euros.

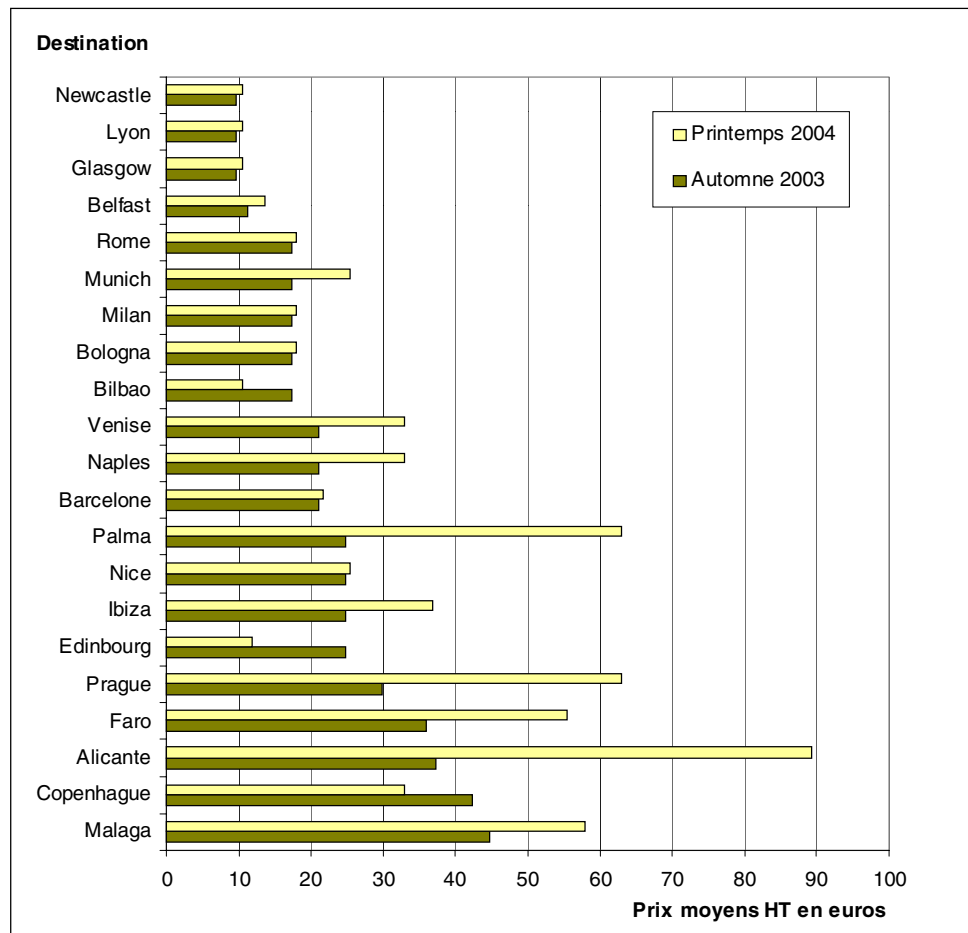
La liaison la moins chère en moyenne reste Orly-Marseille (7 euros), suivie des liaisons Luton-Belfast, Luton-Paris CDG, et Stansted vers Glasgow, Newcastle et Lyon à 10 euros environ. Ces liaisons étaient déjà les moins chères à l'automne 2003.

VOYAGEURS

Graphique 4 - Prix sur easyJet d'un aller simple depuis Londres Luton
Moyenne journalière, avec réservation 5 semaines à l'avance



Graphique 5 - Prix sur easyJet d'un aller simple depuis Londres Stansted
Moyenne journalière, avec réservation 5 semaines à l'avance

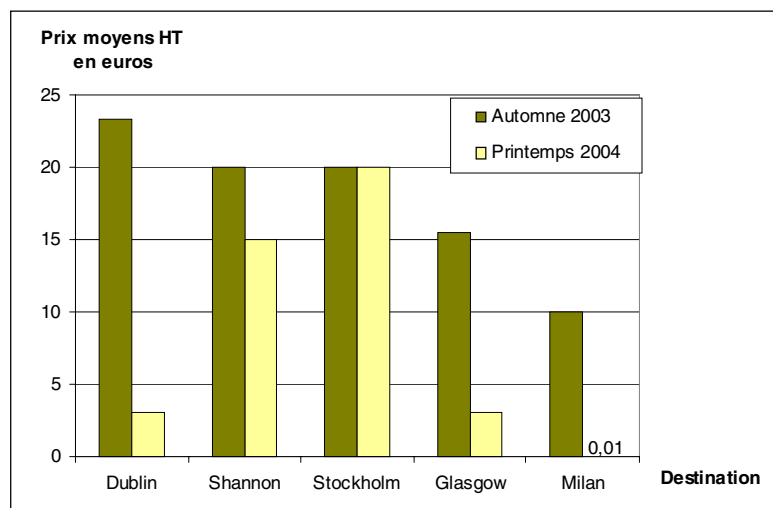


VOYAGEURS

Sur Ryanair, au départ de Beauvais, toujours pour une réservation cinq semaines avant un départ le mardi, les prix s'échelonnent entre une moyenne de 20 euros vers Stockholm et un prix très attractif de 0,01 euro vers Milan (graphique 6). La logique économique de ces tarifs extrêmement bas peut correspondre à des facteurs tels que contrat d'objectif de volume de passagers avec des autorités locales, possibilités de vente de prestations connexes au vol, soit au sol soit à bord, possibilités de vente d'un billet retour à tarif plus élevé, bénéfice d'image pour la compagnie, ...

Graphique 6 - Prix sur Ryanair d'un aller simple depuis Beauvais

Moyenne journalière, avec réservation 5 semaines à l'avance



Quelques caractéristiques communes aux politiques tarifaires des deux compagnies se dégagent. En premier lieu, les liaisons internationales européennes sont en général plus chères que les liaisons intérieures. Les causes les plus vraisemblables en sont, d'une part, que les coûts de revient sont plus élevés du fait de distances plus longues et, d'autre part, l'absence d'alternative terrestre et les prix souvent élevés des compagnies aériennes historiques pour ce type de destination. D'autre part, les liaisons les plus massives sont en général moins chères que les autres liaisons. C'est ainsi que la liaison Londres-Inverness est relativement chère, malgré son caractère domestique.

Enfin, les liaisons aux prix les plus bas à court délai de réservation se révèlent souvent être celles pour lesquelles le remplissage se passe aussi le plus mal. Le résultat est qu'il s'agit de liaisons pour lesquelles le risque d'un retrait de la compagnie est le plus important. Dans le cas d'espèce, on peut se demander si le relevé effectué est représentatif et si easyJet maintiendra sa liaison Paris-Marseille au terme des deux années pendant lesquelles le redéploiement des créneaux horaires obtenus en 2003 n'est pas possible.

De l'automne 2003 au printemps 2004, de fortes variations de prix

Au printemps 2004, les liaisons dont les prix avaient le plus augmenté (au sens de ces relevés) sont les liaisons de Londres vers l'Europe du Sud : Espagne (+ 50 %) sauf Bilbao, Portugal (+ 50 %), Grèce (+ 200 %) et Italie (+ 50 %). Il en est de même des vols intérieurs français d'Orly vers Toulouse (+ 80 %) et de CDG vers Nice (+ 50 %). A l'inverse, les prix de Londres vers l'Ecosse ont fortement baissé (- 50 %).

Les causes de ces évolutions sont probablement à rechercher :

- dans la saisonnalité de la demande vers l'Europe du Sud, où l'importance de la demande au printemps par rapport à l'automne doit induire une tension sur les prix ;
- dans la modification du paysage concurrentiel de certaines liaisons intérieures françaises, où la sortie d'Aeris a contribué à résorber les surcapacités.