

Dossier

LES PRIX DES VOYAGES EN FRANCE ET EN EUROPE

Le cas de la France après la disparition d'Aeris

Alain SAUVANT

Après la cessation d'activité de la compagnie aérienne Aeris, plusieurs transporteurs aériens et un transporteur ferroviaire (SNCF) restent en concurrence au printemps 2004 sur le marché du transport de voyageurs à plus de 500 kilomètres. A partir d'un relevé de prix effectué sur l'axe Paris-Marseille, sont dessinés les comportements tarifaires des concurrents, différenciés selon les périodes de voyage, en semaine ou en week-end. La compagnie aérienne « *low cost* » n'est pas la moins chère dans tous les cas étudiés.

Sur Paris-Toulouse, jusqu'au 7 novembre 2003, les voyageurs pouvaient choisir entre deux compagnies aériennes à bas prix easyJet et Aeris, en plus d'Air France et de la SNCF. Depuis le retrait d'Aeris, les prix pratiqués par easyJet ont fortement remonté (+ 76 % dans les conditions du relevé effectué), sans grande évolution de la gamme tarifaire, mais en raréfiant l'offre aux tarifs les plus bas.

La SNCF qui, de l'automne 2003 à début avril 2004, a très peu augmenté ses prix, contrairement aux compagnies aériennes, a également su réagir à l'offensive tarifaire des compagnies à bas coûts. Des réductions pour tous lui permettent de pratiquer une discrimination tarifaire accrue. Toutefois, avec une gamme tarifaire qui reste en deçà des tarifs les plus élevés du transport aérien (131 et 246 euros par vol), la SNCF subit sans doute un manque à gagner.

**La liaison
Paris-Marseille au
printemps 2004 :
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 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, notamment pour ce qui est de la proportion d'avions au contact des aéroports (évitant aux passagers un transfert par bus entre l'avion et l'aéroport).

La comparaison des prix demandés par les transporteurs est plus complexe. On a procédé ici à un relevé des tarifs qui, sans être exhaustif, fournit un bon éclairage du marché (*encadré*).

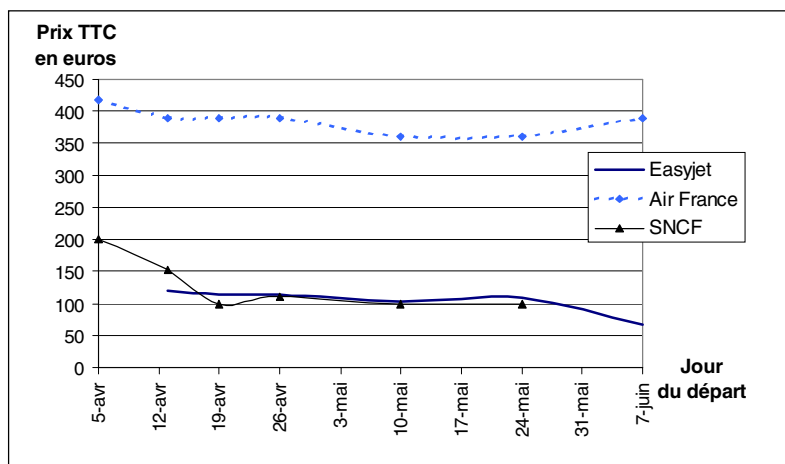
**Les prix de la
SNCF et d'easyJet
sont similaires
pour l'aller-retour
dans la journée
en semaine
au printemps 2004**

Au printemps 2004, pour un voyage dans la journée, les prix proposés par easyJet et la SNCF sont très proches, que le voyageur se déplace le lundi (graphique 1) ou le vendredi (graphique 2). Ceux d'Air France sont très supérieurs (plus de 350 euros aller-retour), si l'on veut arriver en centre-ville avant 10 heures.

VOYAGEURS

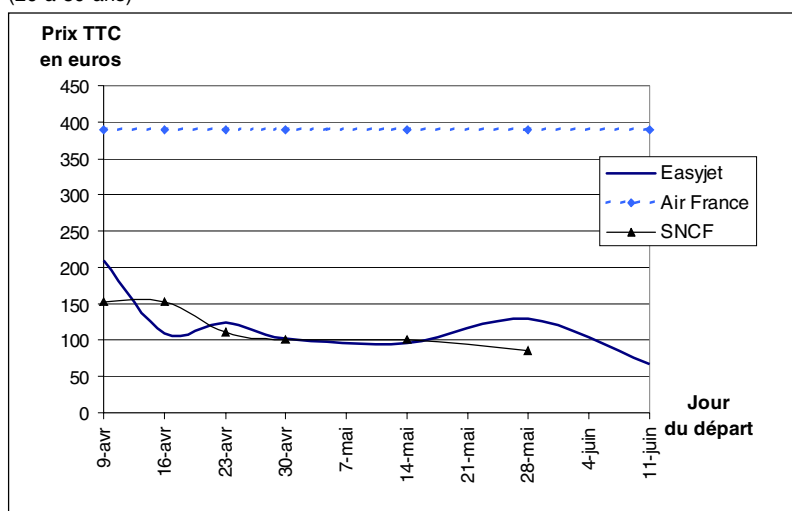
Graphique 1 - Paris Marseille

Aller-retour le lundi réservé le 4 avril 2004
(26 à 59 ans)



Graphique 2 - Paris Marseille

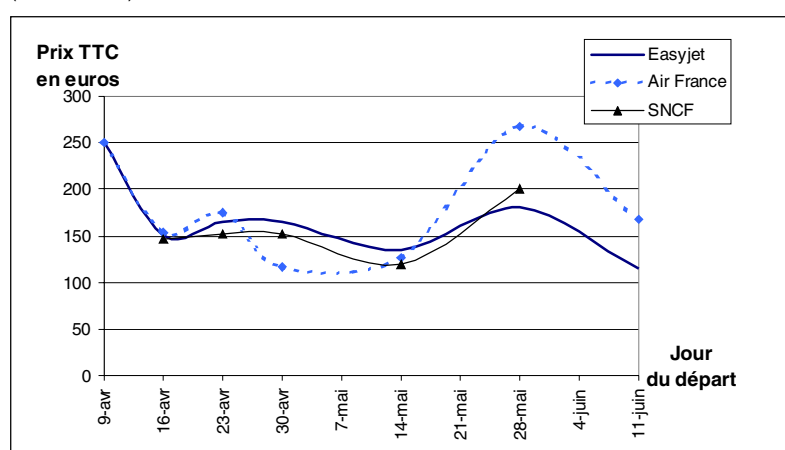
Aller-retour le vendredi réservé le 4 avril 2004
(26 à 59 ans)



Pour un départ le vendredi soir avec un retour le dimanche soir, les prix des trois transporteurs sont proches (graphique 3). Les tarifs d'Air France sont plus élevés les jours de grands départs (Pâques et Pentecôte), mais sont en week-end ordinaire du même ordre de grandeur que ceux des autres transporteurs. Les prix de la SNCF sont en général un peu inférieurs à ceux d'easyJet.

Graphique 3 - Paris Marseille

Aller-retour le week-end réservé le 4 avril 2004
(26 à 59 ans)



VOYAGEURS

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 bas, en contrepartie d'un abonnement (tarif binôme).

Des prix quasiment stables à la SNCF de l'automne 2003 au printemps 2004

Les prix moyens de la SNCF sont restés globalement stables de l'automne 2003 au printemps 2004, à la différence de ceux des compagnies aériennes qui accusent des hausses conséquentes (tableau 1).

La SNCF a ainsi pu bénéficier de reports de voyageurs en provenance des autres transporteurs, sous réserve de capacités disponibles dans ses trains.

Tableau 1 - Evolution des prix moyens sur la liaison Paris-Marseille entre l'automne 2003 et le printemps 2004

	Easyjet	Air France	SNCF
Lundi	48	48	- 4
Week-end	24	33	3

en %

A l'automne 2003, la compagnie la plus intéressante pour un profil « affaires » (aller-retour dans la journée) était la compagnie aérienne *low-cost*, sur cette relation en tout cas. Ce paradoxe n'est plus vrai. Les hommes d'affaires voyagent probablement de plus en plus avec ce type de compagnie. Celles-ci ont dû voir leur image s'améliorer auprès de ce segment de clientèle.

De plus, le site internet d'easyJet propose des conditions de gestion des réservations plus adaptées à une clientèle d'affaires, telle que la possibilité de changement de réservation. De ce fait, le remplissage des avions tôt le matin en semaine ne nécessite plus des prix aussi bas qu'à l'automne 2003.

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

Quel que soit le transporteur, la gamme de prix est large, mais a eu tendance à se resserrer. Au printemps 2003, entre le prix le plus bas (50,16 euros TTC) et le plus élevé (406,43 euros), l'amplitude allait de 1 à 8. Un an plus tard, l'écart n'est plus que de 1 à 5, le prix le plus bas étant remonté à 85 euros TTC.

Pour une compagnie donnée, on constate en règle générale que plus le délai qui s'écoule entre la réservation et le vol est important, plus le prix est bas. Ceci est vérifié sur l'axe Paris-Marseille, et en particulier pour easyJet (graphique 4).

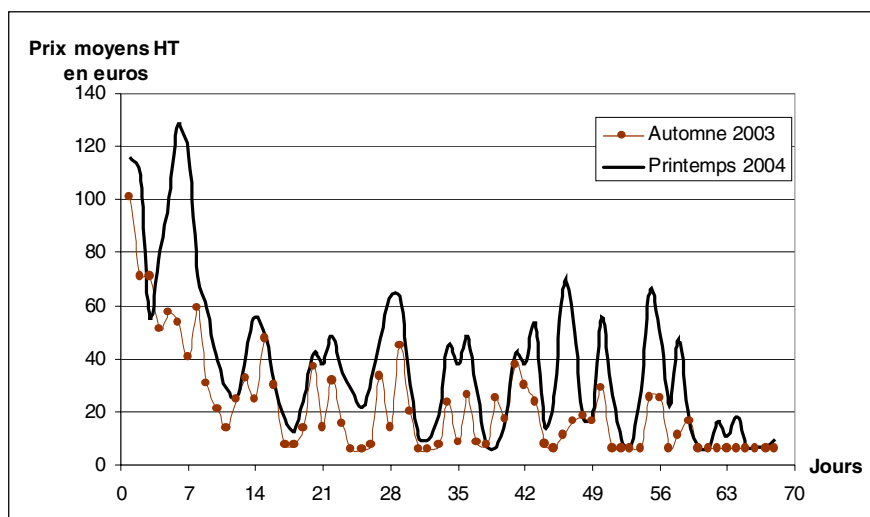
Une autre constante des politiques tarifaires est la variabilité des prix au cours de la semaine, les vols du week-end étant plus chers. A l'évolution des prix au cours de la semaine correspond vraisemblablement une évolution de la demande, les prix étant les plus élevés lorsque la demande est la plus forte.

Sur la liaison Paris-Marseille, easyJet a procédé à un ajustement de ses prix à la hausse entre l'automne 2003 et le printemps 2004. Certes, le printemps compte davantage de ponts (trois, contre le seul pont du 11 novembre), ce qui tend mécaniquement à augmenter les prix moyens. Cependant, cet effet est assez faible (de l'ordre de 5 %) car, hormis Pâques, ces ponts se situent souvent en fin de période d'observation, alors que les prix sont modérés.

VOYAGEURS

Graphique 4 - Aller simple Paris-Marseille sur easyJet

Prix selon l'intervalle de temps entre la réservation et le départ



**Paris-Toulouse :
une forte remontée
des prix d'easyJet
(+ 76 %) à la suite
de la disparition
d'Aeris**

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 :

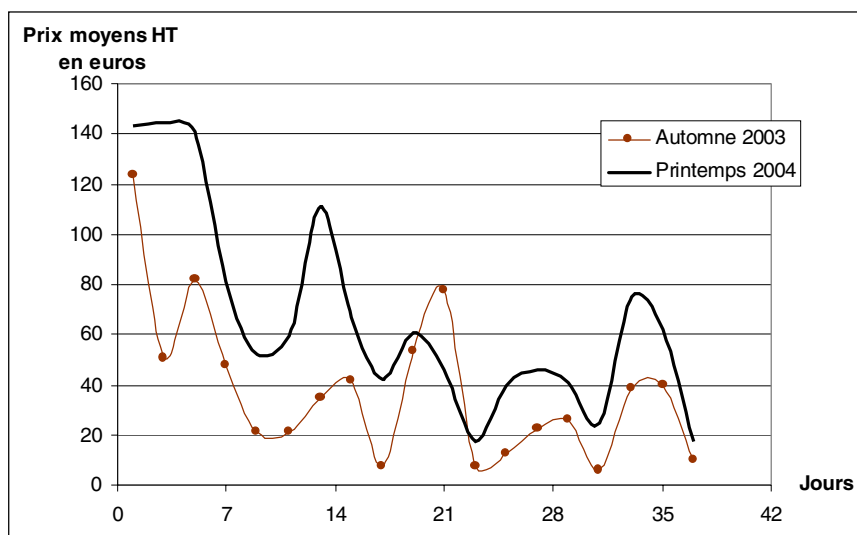
- un transporteur ferroviaire (SNCF),
- un transporteur aérien historique (Air France),
- deux transporteurs aériens à bas prix, l'un britannique (easyJet), l'autre français (Aeris).

Depuis la sortie du marché d'Aeris, il n'y a plus qu'une seule compagnie aérienne à bas prix (easyJet) sur Paris-Toulouse et celle-ci a ajusté ses tarifs en conséquence. Ainsi, les vols journaliers réservés le 3 avril 2004 sont toujours plus onéreux que ceux réservés le 14 septembre 2003, quel que soit l'intervalle de temps entre la réservation et le départ (graphique 5).

De même, le prix moyen de l'aller simple Paris-Toulouse calculé sur la période du 15 septembre au 21 octobre 2003 est de 38 euros hors taxes sur easyJet (donc, sans compter les frais de carte de crédit que prélève easyJet) contre 29,4 euros sur Aeris. Avec les mêmes caractéristiques, la moyenne des prix HT sur la période du 5 avril au 11 mai 2004 est de 67 euros sur easyJet, soit une hausse de 76 %.

Graphique 5 - Aller simple Paris-Toulouse sur easyJet

Prix selon l'intervalle de temps entre la réservation et le départ



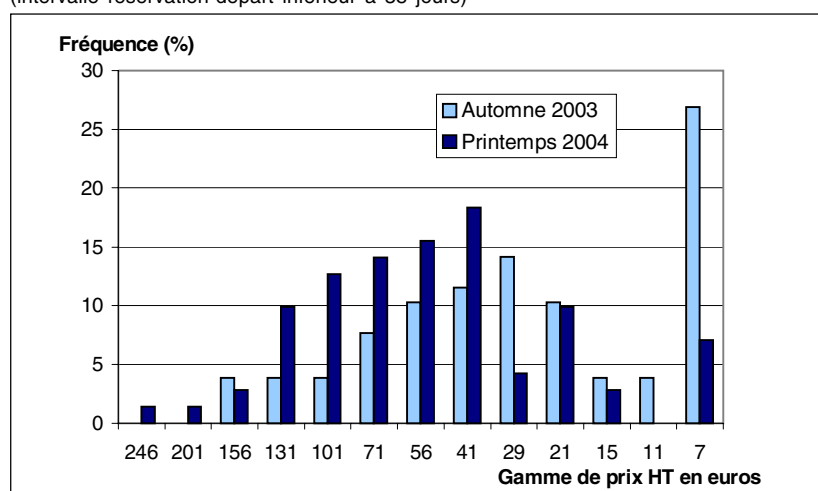
VOYAGEURS

Cette hausse significative des tarifs s'est effectuée sans changement majeur de la gamme tarifaire proposée par easyJet : à l'automne 2003, de Paris vers Toulouse, les prix HT s'échelonnaient entre 5,96 euros et 145,96 euros. Au printemps 2004, deux nouveaux paliers ont été créés, 200,99 euros et 245,99 euros, les autres paliers étant peu modifiés (+ 7 % en moyenne).

En revanche, les fréquences d'utilisation des différents paliers ont radicalement changé (graphique 6). Le palier le plus bas à l'automne 2003 avec moins de 38 jours entre la réservation et le départ, était de 7 euros HT environ et on pouvait le trouver dans 27 % des vols. Il ne peut plus être obtenu que dans 7 % des vols du printemps 2004. En revanche, les paliers compris entre 41 et 131 euros HT sont nettement plus fréquents au printemps 2004. Les prix relevés sur Paris-Toulouse augmentent en moyenne de 76 % environ, alors que le relèvement tarifaire général d'easyJet reste plus modéré, + 9 % environ pour les prix moyens toutes plateformes principales confondues (Londres et Paris).

Graphique 6 - Aller simple Paris-Toulouse sur easyJet

Répartition des différentes classes tarifaires
(intervalle réservation-départ inférieur à 38 jours)



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

Les tarifs les plus bas sur les deux transporteurs *low-cost* sont de l'ordre de 25 à 30 euros TTC (et 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*. Les prix les plus bas sont à 25 euros TTC pour les TGV (et 20 euros en corail) par aller simple. Des paliers tarifaires à 30, 35, 40, 45, 50 ou 60 euros notamment permettent 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.

Pour les trains dont le taux de remplissage est faible, une offre à très bas prix de dernière minute (en fait, quelques jours) est également disponible sur internet. 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 liée à la distance parcourue, à laquelle de nombreux clients demeurent attachés.

VOYAGEURS

Le barème de la SNCF peu adapté aux périodes de pointe hebdomadaire

La gamme tarifaire proposée par la SNCF peut être jugée incomplète du côté des paliers supérieurs du barème. Le prix le plus élevé de la SNCF, soit le plein tarif en première classe, plafonne en effet pour un trajet de Paris à Marseille à 119,2 euros TTC, ce qui est comparable avec le palier tarifaire à 101 euros HT d'easyJet (environ 120 euros avec les taxes et frais de carte de crédits). Les autres paliers supérieurs de l'aérien (131, 156, 201 et 246 euros HT) n'ont pas d'équivalents ferroviaires, y compris en première classe.

Il en résulte deux inconvénients qui concernent les jours de grand départ : l'impossibilité pour le voyageur peu prévoyant de trouver des places, et un manque à gagner pour la SNCF, qui aurait pu, tout en remplissant ses trains, augmenter ses recettes unitaires.

Les relevés de prix : une méthodologie basée sur le point de vue du voyageur

Dans un contexte de concurrence interne au mode aérien et entre les modes aérien et ferroviaire, les prix sont devenus une variable-clé des stratégies des transporteurs en complément de la maîtrise des coûts. Aussi, en vue d'une maximisation de leur rentabilité, les entreprises recourent à des techniques de *yield management*¹ qui rendent difficile la lecture des tarifs. Ceux-ci ne font pas ou plus l'objet d'une diffusion publique exhaustive. Les relevés de prix fournissent une image, un « instantané » du marché d'où il ressort quelques enseignements. Ils ne permettent pas une généralisation des principes de tarification dans un marché qui n'est pas stabilisé.

La méthodologie du relevé de tarifs se base sur la vision des tarifs que peut avoir un voyageur cherchant à se déplacer sur un trajet donné. On recueille ainsi, pour chaque vol ou train, les tarifs disponibles lors d'une réservation prise avant le départ à différentes dates. Les relevés sont plus fréquents dans les derniers jours précédant 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 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 cette étude, sont examinées les offres les moins chères commercialisées pour un adulte de 26 à 59 ans, éventuellement sous condition de retour.

EasyJet ne propose pas de tarif spécifique pour les jeunes, à la différence d'Air France et de la SNCF. 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, pour attirer la clientèle et mieux la segmenter. Ces réductions n'ont donc rien à voir avec des réductions sociales mises en place à la demande de l'Etat, ni avec le service public.

On choisit de s'intéresser au cas d'un voyageur cherchant à voyager le moins cher possible, indépendamment des conditions d'échange et de réservation qui sont le plus souvent peu ou pas modulables. Des tarifs plus chers sont en général disponibles, mais ceux-ci correspondent à des voyageurs désirant bénéficier de conditions d'échange et de remboursement assouplies. Ils sont générateurs de fortes marges pour les transporteurs.

Trois types de déplacement ont été retenus pour ce relevé :

- le voyageur effectue l'aller-retour de Paris vers Marseille dans la journée du lundi. Il souhaite être en centre-ville à Marseille avant 10 heures, et ne peut repartir qu'après 18 heures ;
- le voyageur effectue le même déplacement le vendredi ;
- le voyageur part le vendredi soir de Paris après 18 heures et rentre le dimanche en soirée après 18 heures (déplacement de week-end).

Pour les relevés faits à l'automne 2003, tous les vols sont réservés le 13 septembre. Ils correspondent à des dates de voyage variables, se situant entre le 15 septembre et le 21 novembre. Pour les observations du printemps 2004, tous les vols sont réservés le 4 avril. Ils correspondent à des dates de voyage variables, se situant entre le 5 avril et le 7 juin. 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.

¹ Les principes du « yield management » sont développés par Alain Sauvant dans la note de synthèse du SES « Le yield management des transporteurs de voyageurs sur l'axe Paris-Marseille » de novembre-décembre 2002.