

« Dupuit, Colson et les débuts de la SNCF : La voie vers le Yield Management »

Dans les années 1840, le chemin de fer se développe en France. Des compagnies privées se partagent le réseau. Au niveau financier, il se pose le problème d'amortir les dépenses d'investissement élevées



Si le prix des billets est trop bas, la recette n'est pas suffisante, s'il est trop haut il n'y a pas assez de passagers pour qu'elle le soit



James de Rothschild, cofondateur de la Compagnie du Nord

J'ai la solution ! Pas de tarif unique, chacun doit payer le maximum qu'il est prêt à payer pour voyager



Jules Dupuit, ingénieur des Ponts et chaussées et économiste

De cette façon, les coûts fixes sont couverts et cela vous laisse même un petit bénéfice

Il est fort ce M. Dupuit

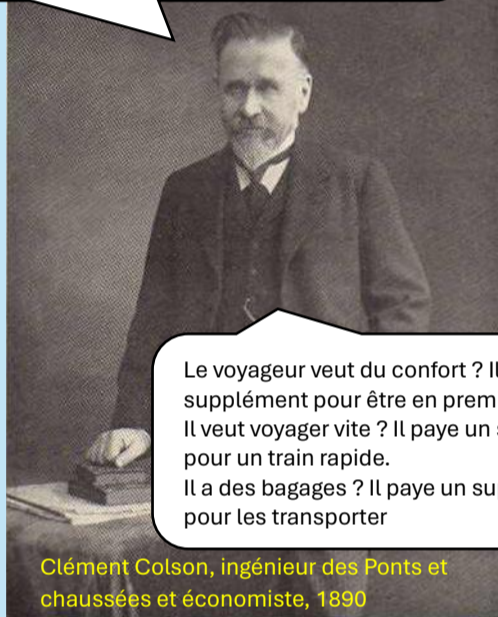


Au fait ! Il ne nous a pas dit, comment fait-on pour que chacun accepte de payer le maximum qu'il est prêt à payer ?

Ah oui ! Bonne question

Émile et Isaac Pereire, entrepreneurs ferroviaires

Il faut proposer aux passagers des options pour qu'ils choisissent les conditions dans lesquelles le voyage est effectué.



Clément Colson, ingénieur des Ponts et chaussées et économiste, 1890

Le voyageur veut du confort ? Il paye un supplément pour être en première classe. Il veut voyager vite ? Il paye un supplément pour un train rapide. Il a des bagages ? Il paye un supplément pour les transporter

En 1938, les compagnies françaises, très endettées, demandent à être nationalisées. C'est ainsi qu'apparaît la SNCF qui va reprendre les principes de Dupuit et Colson



Je veux bien voyager, mais au prix le plus bas possible



Aucun problème, asseyez-vous sur ces belles banquettes en bois.

Laissez votre bagage sur place, bien sûr vous ne pourrez pas le récupérer !

Au fait, j'espère que vous n'êtes pas pressé, c'est un train lent qui s'arrête à toute les gares



26 SOCIÉTÉ MARSEILLAISE de CRÉDIT, Banque fondée en 1885		Déclaration de Chèques - Paiements Tél	
A NIMES, LE TEIL, LYON		A LYON, LE TEIL, NIMES	
Versant	Montant	Versant	Montant
100	100	100	100
101	101	101	101
102	102	102	102
103	103	103	103
104	104	104	104
105	105	105	105
106	106	106	106
107	107	107	107
108	108	108	108
109	109	109	109
110	110	110	110
111	111	111	111
112	112	112	112
113	113	113	113
114	114	114	114
115	115	115	115
116	116	116	116
117	117	117	117
118	118	118	118
119	119	119	119
120	120	120	120
121	121	121	121
122	122	122	122
123	123	123	123
124	124	124	124
125	125	125	125
126	126	126	126
127	127	127	127
128	128	128	128
129	129	129	129
130	130	130	130
131	131	131	131
132	132	132	132
133	133	133	133
134	134	134	134
135	135	135	135
136	136	136	136
137	137	137	137
138	138	138	138
139	139	139	139
140	140	140	140
141	141	141	141
142	142	142	142
143	143	143	143
144	144	144	144
145	145	145	145
146	146	146	146
147	147	147	147
148	148	148	148
149	149	149	149
150	150	150	150
151	151	151	151
152	152	152	152
153	153	153	153
154	154	154	154
155	155	155	155
156	156	156	156
157	157	157	157
158	158	158	158
159	159	159	159
160	160	160	160
161	161	161	161
162	162	162	162
163	163	163	163
164	164	164	164
165	165	165	165
166	166	166	166
167	167	167	167
168	168	168	168
169	169	169	169
170	170	170	170
171	171	171	171
172	172	172	172
173	173	173	173
174	174	174	174
175	175	175	175
176	176	176	176
177	177	177	177
178	178	178	178
179	179	179	179
180	180	180	180
181	181	181	181
182	182	182	182
183	183	183	183
184	184	184	184
185	185	185	185
186	186	186	186
187	187	187	187
188	188	188	188
189	189	189	189
190	190	190	190
191	191	191	191
192	192	192	192
193	193	193	193
194	194	194	194
195	195	195	195
196	196	196	196
197	197	197	197
198	198	198	198
199	199	199	199
200	200	200	200

Je vous présente le Yield Management ! Le principe est simple : faire payer à chacun le maximum qu'il est prêt à payer.

On calcule combien de billets doivent être vendus chaque jour pour que l'avion soit plein au décollage. Si on n'en a pas vendu assez, le prix baisse ; si on en a vendu plus que prévu, le prix monte !

Ajoutons des options ! Le prix du billet semble bas, mais tout sera à payer : le confort avec de l'espace pour les jambes, la rapidité avec l'embarquement prioritaires, les bagages, les boissons...

On vient d'inventer un système génial. Le bénéfice sera maximal !



En Europe, au siège d'une des compagnies aériennes low cost

Euh les gars, ce n'est pas totalement nouveau !



États-Unis, 1978, siège de United Airlines où Dupuit et Colson sont inconnus