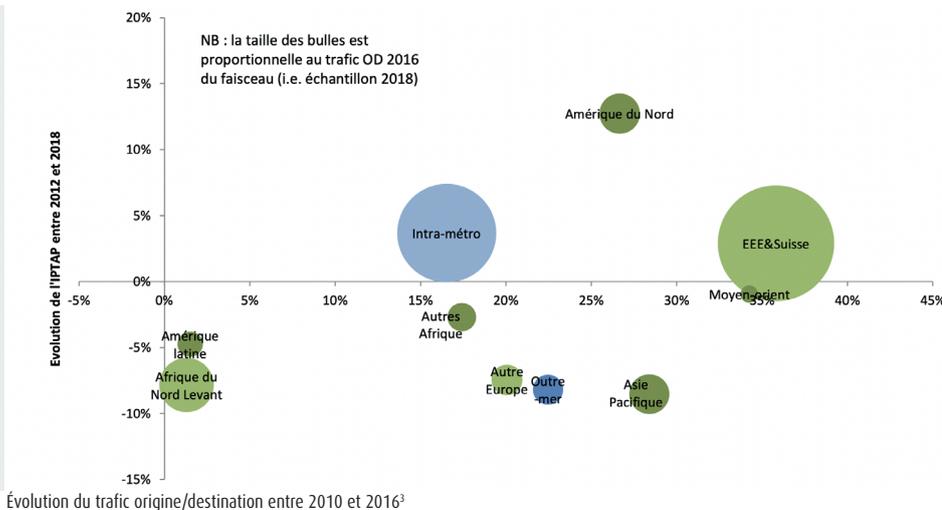


## L'ÉVOLUTION ANNUELLE DES PRIX DES BILLETS D'AVION DEPUIS 2012

La création par la sous-direction des études, des statistiques et de la prospective (DGAC/DTA/SDE) d'un indice des prix du transport aérien de passagers (IPTAP) en 2012 permet d'analyser l'évolution annuelle des prix des billets d'avion au départ de France sur une période de 7 ans (2012-2018)<sup>1</sup>. Des précisions méthodologiques sur cet indice sont disponibles sur le site Internet de la DGAC<sup>2</sup>. Les indices permettent de comparer des évolutions mais ne donnent pas d'indication sur les niveaux de prix mesurés sur les différents faisceaux.

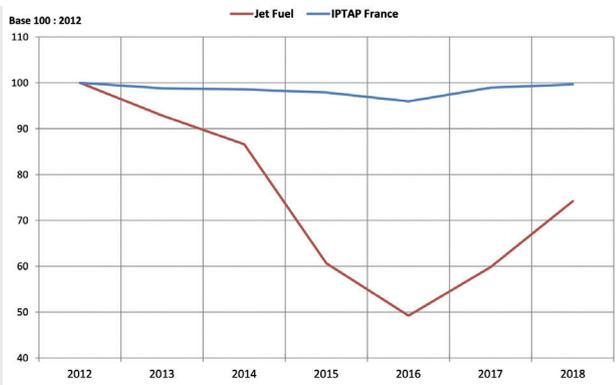
Dans un contexte de très fortes variations du prix du pétrole, les prix des billets d'avion ont globalement peu fluctué depuis 2012 au départ de France toutes destinations confondues (-0,3 % sur la période 2012-2018). Cette évolution globale masque cependant des variations, qui apparaissent lorsque l'analyse s'affine par faisceau géographique. La plus forte hausse des prix sur la période s'observe vers l'Amérique du Nord (+12,5 % entre 2012 et 2018), marché mature qui représente 15% de l'échantillon, tandis que les baisses de prix les plus significatives se mesurent vers l'Asie-Pacifique, vers l'Outre-mer et vers l'Afrique du Nord-Levant au départ de la Métropole (resp. -8,5 %, -8,2 % et -7,8 %).



Évolution de l'IPTAP par faisceau géographique au départ de la Métropole

## SI LES PRIX DES BILLETS D'AVION DIMINUENT DEPUIS 2012, LEUR ÉVOLUTION EST BEAUCOUP PLUS CONTENUE QUE CELLE DU COURS DU PÉTROLE<sup>4</sup>

La part variable du carburant dans les coûts d'une compagnie aérienne<sup>5</sup> et les politiques de couverture carburant propres à chaque transporteur, qui décalent les effets sur les prix, empêchent de dégager une corrélation claire directe entre l'évolution des cours du pétrole et celle des prix des billets d'avion. Pour mémoire, le cours du pétrole s'est effondré entre 2012 et 2016 (-51%), faisant passer le prix du kérosène de 2,4 €/US gallon en 2012 à 1,2 €/US gallon en 2016. Il est ensuite remonté les deux années suivantes, pour atteindre 1,8 €/US gallon en 2018, soit une évolution globale de -26% sur la période 2012-2018. Si l'année 2016 correspond bien à celle durant laquelle les prix des billets d'avion ont été les plus bas, toutes destinations confondues (-4% par rapport à 2012 et -3,7% par rapport à 2018 au départ de France), la baisse des prix des billets d'avion est sans commune mesure avec celle du prix du carburant.



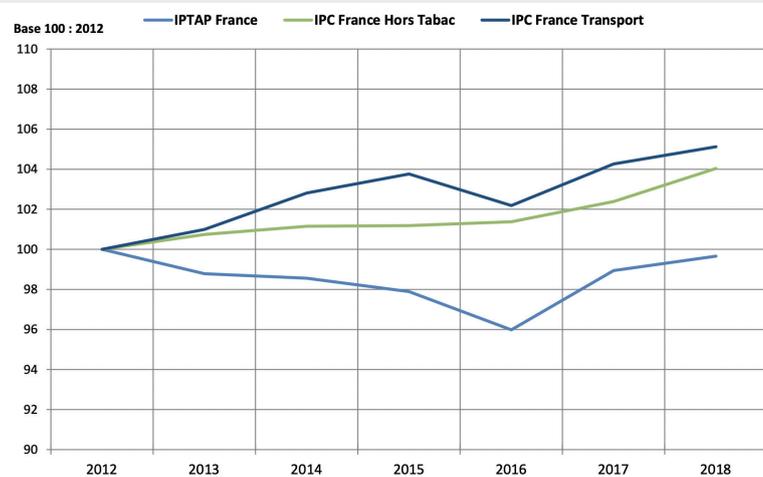
Évolution comparée de l'IPTAP et du prix du carburant<sup>6</sup>

1 - Les faillites des compagnies françaises Aigle Azur et XL Airways survenues en 2019 n'entrent pas dans le périmètre de cette étude qui s'arrête en 2018.  
 2 - <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/indice-des-prix-du-transport-aerien-passagers>.  
 3 - Le trafic OD reflète le véritable trafic origine-destination des passagers aériens au départ de France source Sabre ; le trafic de l'année N-2 est utilisé dans la pondération de l'échantillon IPTAP de l'année N, c'est pourquoi l'évolution présentée concerne la période de trafic 2010-2016.  
 4 - Source EIA (US Energy Information Administration).  
 5 - Variant entre 20% et 35% selon le type de compagnies.  
 6 - Les IPTAP sont représentés en base 100 en 2012 afin de faciliter la lecture des évolutions 2012-2018, mais dans les publications de la DGAC, ils sont exprimés en base 100 en 2017.



## ENTRE 2012 ET 2018, LE PRIX DES TRANSPORTS AÉRIENS DIMINUE ALORS QUE CEUX DES AUTRES MODES DE TRANSPORT AUGMENTENT

Sur la période 2012-2018, alors que les prix des billets d'avion diminuent très légèrement, l'inflation (hors tabac) mesurée par l'INSEE s'élève à 4% et les prix de l'ensemble des services de transports (tous modes) au départ de France augmentent de 5,1%. Pour donner un ordre de grandeur, en 2018, le transport aérien représentait 1% du panier de consommation des ménages résidant en France et l'ensemble des transports 2,9% de leur consommation totale.

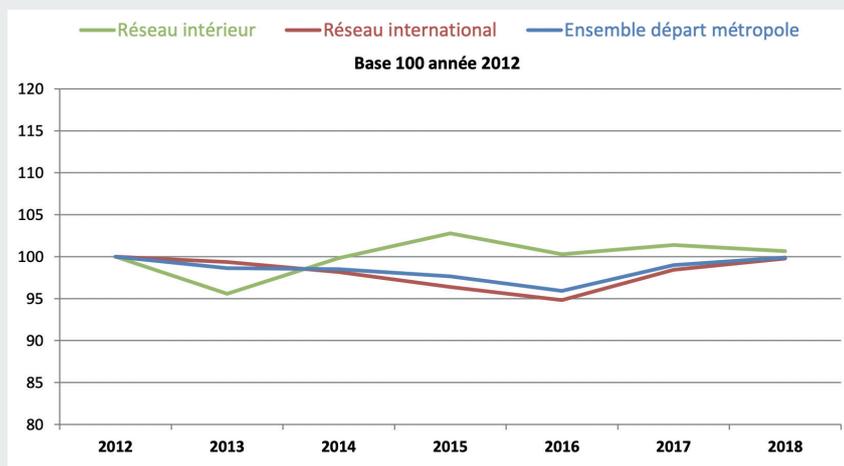


Évolution comparée de l'IPTAP et de l'IPC mesuré par l'INSEE



## AU DÉPART DE LA MÉTROPOLE, LES PRIX DES BILLETS D'AVION ONT ÉTÉ GLOBALEMENT STABLES ENTRE 2012 ET 2018, TOUTES DESTINATIONS CONFONDUES

Globalement, les prix des billets d'avion n'ont évolué que de -0,1% entre 2012 et 2018 au départ de métropole, avec des variations contraires sur le réseau intérieur (+0,7%) et sur le réseau international (-0,2%). Les prix des billets vers l'international ont suivi une tendance baissière jusqu'en 2016 (-5,2% sur la période 2012-2016), mais ils ont entamé une nette remontée en 2017 (+3,2%), puis un peu plus modérée en 2018 (+1,4%). En revanche, le réseau intérieur, très hétérogène puisqu'il comprend à la fois les liaisons intra-métropolitaines et les liaisons long-courriers vers l'outre-mer, a connu plus de turbulences sur la période : une année de baisse significative en 2013, suivie par 2 années de hausse, puis encore une alternance de baisses (2016 et 2018) et de hausse (2017).



Évolution de l'IPTAP au départ de métropole

Sur l'ensemble de la période, le réseau intérieur a en effet été marqué par plusieurs faits ayant une influence sur les prix des billets d'avion : une concurrence accrue vers les Antilles en 2013 (arrivée d'un nouvel opérateur XL Airways), puis vers la Réunion en juin 2017 et vers la Polynésie française en mai 2018 (arrivée d'un nouvel opérateur French Bee), la hausse de la TVA au 1<sup>er</sup> janvier 2014<sup>6</sup>, le lancement de l'offre OUIGO de la SNCF en 2013 puis les améliorations du réseau LGV<sup>7</sup>, l'essor des transporteurs à bas coûts (TBC) sur le réseau intra-métropolitain<sup>8</sup>, notamment transversal... À l'exception de la hausse de TVA, tous ces événements influencent les prix des billets d'avion à la baisse.

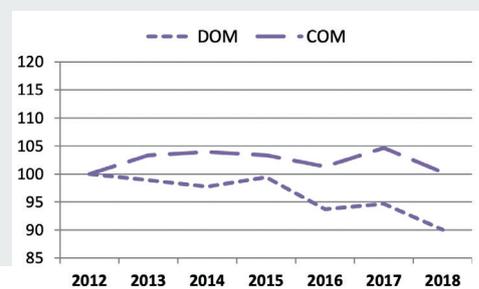
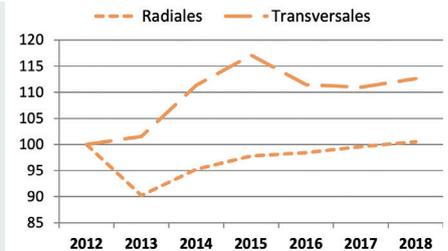
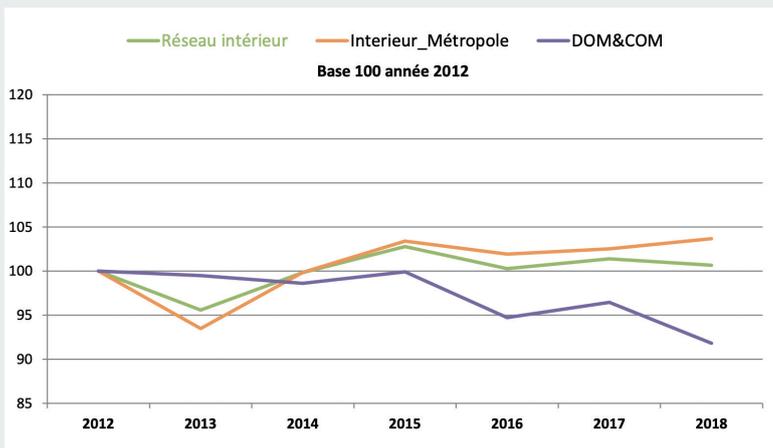
6 - Sur le réseau intra-métropolitain, le taux de TVA sur les billets est passé de 7% à 10 % au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

7 - LGV Est en 2016 et LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne-Pays de Loire en 2017.

8 - Les TBC avaient 16% de part de marché en 2012 et 26% en 2018 sur le réseau intra-métropolitain.

Sur les radiales, une forte baisse des prix est observée en 2013 (-9,7%), puis les prix n'ont cessé de croître jusqu'en 2018, pour retrouver leur niveau de 2012 (+0,5% entre 2012 et 2018). Sur le réseau transversal, les prix des billets ont fortement augmenté (notamment en 2014 et 2015), et malgré la baisse significative mesurée en 2016 (-5,8%), ce faisceau détient le record de la plus forte hausse des prix sur le réseau intérieur entre 2012 et 2018 (+12,6%). Vers l'outre-mer, sous l'effet de la concurrence accrue, les prix des billets vers les DOM ont bénéficié de diminutions en 2013 (-1,1%), en 2014 (-1,2%), puis plus significativement en 2016 et 2018 (resp. -5,7% et -4,9%) ; sur l'ensemble de la période 2012-2018, les prix ont baissé de 9,9%. Vers les COM, l'impact de l'arrivée de French Bee sur la desserte de Tahiti se ressent en 2018 (-4,2%), mais des diminutions plus modestes s'étaient déjà observées en 2015 et 2016 (resp. -0,6% et -1,9%) ; les prix sont stables sur l'ensemble de la période 2012-2018 (+0,3%).

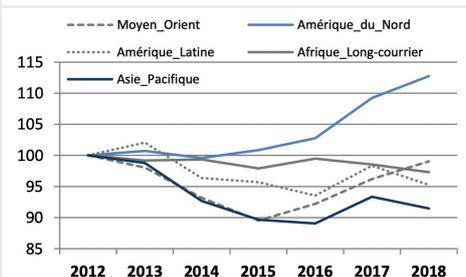
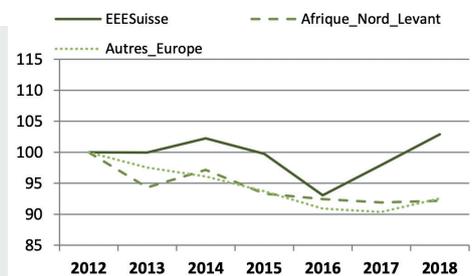
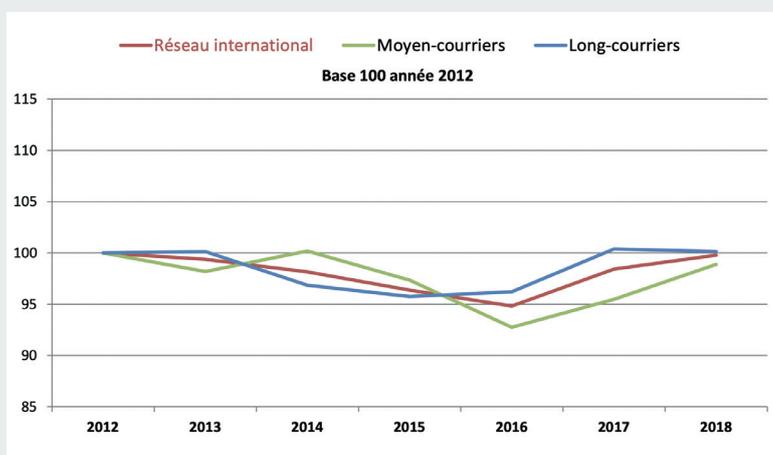
### Évolution de l'IPTAP sur le réseau intérieur au départ de métropole



Sur le réseau international, les évolutions sont souvent opposées entre moyens et long-courriers. En 2013 et en 2016, par exemple, les prix des billets diminuent sur l'ensemble des vols moyen-courriers, alors qu'ils augmentent sur les long-courriers. Inversement, en 2014 et en 2018, les prix augmentent en moyen-courrier, mais diminuent ou stagnent en long-courrier. Sur la période 2012-2016, la tendance baissière l'emporte et les prix des billets diminuent globalement de 5,2% sur le réseau international. En effet, les prix baissent sur tout le réseau moyen-courrier (hormis en 2014), vers les destinations européennes comme vers l'Afrique du Nord et les pays du Levant, mais aussi vers l'Asie-Pacifique, le Moyen-Orient et l'Amérique latine en long-courrier. A contrario, les billets d'avion à destination de l'Amérique du Nord se renchérissent de 2,7% entre 2012 et 2016, et ils accentuent même leur hausse en 2017 (+6,3%) et en 2018 (+3,2%) pour décrocher le record de la plus forte augmentation sur toute la période (+12,7% entre 2012 et 2018).

De fortes hausses vers l'Espace Économique Européen (EEE), le continent américain, l'Asie-Pacifique et le Moyen-Orient tirent ensuite le réseau international vers le haut en 2017 (+3,8%). Cette année-là, seule l'Afrique et les pays d'Europe hors EEE bénéficient de légères baisses de prix (resp. -0,9% et -0,6%). En 2018, c'est encore l'Amérique du Nord, accompagnée de l'Europe et du Moyen-Orient, qui entraîne les prix des billets vers le haut. Sur l'ensemble de la période 2012-2018, la plus grande stabilité des prix revient à l'Afrique long-courrier, dont les variations annuelles de prix n'ont jamais dépassé  $\pm 1,6\%$ .

### Évolution de l'IPTAP sur le réseau international au départ de métropole





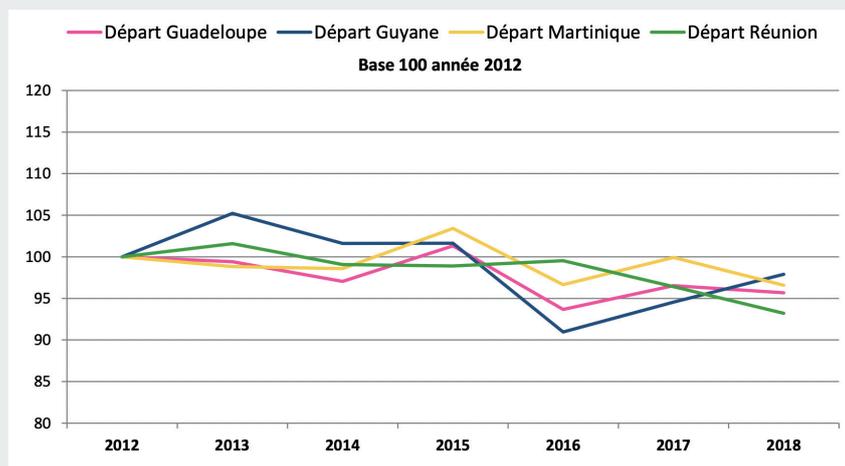
## DES BILLETS D'AVION SIGNIFICATIVEMENT MOINS CHERS AU DÉPART DES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER<sup>9</sup> EN 2018 PAR RAPPORT À 2012

Globalement sur la période 2012-2018, les prix des billets d'avion ont diminué de 4,7% depuis les 4 départements pris dans leur ensemble et toutes destinations confondues ; ils sont également plus bas en 2018 qu'en 2012 pour chaque DOM.

Au départ des Antilles, les prix ont baissé de 4,3% depuis la Guadeloupe et de 3,4% depuis la Martinique sur la période, avec une première inflexion en 2013 et 2014, puis une nette diminution en 2016 (-7,5% depuis la Guadeloupe et -6,6% depuis la Martinique). En revanche, l'année 2017 a été marquée par une reprise à la hausse (+3% depuis la Guadeloupe et +3,4% depuis la Martinique), vers la métropole comme vers les autres destinations régionales et internationales. En 2018, malgré l'augmentation qui perdure sur le réseau international, les prix des billets d'avion sont globalement inférieurs à ceux de 2017, toutes destinations confondues (resp. -0,9% et -3,3%).

Depuis le département de la Guyane, les prix des billets d'avion ont connu deux années de baisse sur la période 2012-2018 ; une première en 2014 (-3,4%), mais surtout -10,5% en 2016, notamment du fait du développement des liaisons internationales et de la concurrence d'Azul sur la desserte de Belém au Brésil. C'est la plus forte baisse des prix observée au départ d'un DOM sur toute la période 2012-2018. Les deux années suivantes ont vu les prix remonter, de 4,0% en 2017 puis de 3,5% en 2018, sans retrouver toutefois leurs niveaux de 2015 (-3,7%), ni ceux de 2012 (-2,1%).

Enfin, au départ de la Réunion, les prix des billets observaient une certaine stabilité entre 2012 et 2016 (-0,5%), avant de bénéficier de 3,2% de baisse en 2017, puis encore de -3,3% en 2018. L'arrivée de French Bee sur la desserte Réunion-Métropole a contribué à cette diminution, mais le réseau international a également profité d'une baisse de prix en 2017 (-4%), sous l'effet notamment d'une concurrence accrue vers Madagascar<sup>10</sup>. Sur l'ensemble de la période 2012-2018, les billets d'avion ont bénéficié d'une diminution de 6,8% au départ de la Réunion, toutes destinations confondues.



Évolution de l'IPTAP au départ des départements d'outre-mer

9 - La Guyane, la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion font partie de l'analyse.

10 - Corsair a desservi La Réunion-Antananarivo d'avril 2017 à avril 2018, aux côtés d'Air Madagascar et d'Air Austral.