



COMMUNIQUE

Avis n° 2018-A-01 du 14 mai 2018 relatif au transport aérien international

L'Autorité polynésienne de la concurrence rend aujourd'hui un avis relatif au transport aérien international.

Par décision n° 2016-DAA-04 du 18 février 2016, l'Autorité polynésienne de la concurrence s'était saisie d'office pour avis sur les autorisations d'exploitation de vols et la fixation des tarifs des transports aériens considérant que « *du fait de l'éloignement, le transport aérien international est un secteur stratégique et une composante majeure de l'économie polynésienne* ». Pour différentes raisons, cet avis non prioritaire au regard des autres saisines, n'a pas été instruit immédiatement. L'évolution récente de la desserte aérienne internationale de la Polynésie française lui donne un surcroît d'actualité.

L'Autorité a d'abord constaté que le prix moyen pondéré n'a cessé d'augmenter entre 2013 et 2016 sur la ligne Papeete - Los Angeles dans un contexte de rareté de l'offre de sièges. Exprimé en salaire moyen, le prix relatif d'un billet, a progressé sur la période pour les destinations Papeete-Los Angeles de 1,2 semaine de salaire moyen à 2 et Papeete-Paris de 2,2 semaines de salaire moyen à 3. A titre d'éclairage, pour un aller-retour sur les lignes reliant l'Australie à Londres, le prix exprimé en salaire moyen est passé de 1,4 semaine en 2010 à 1,1 semaine de salaire moyen.

Dès lors, l'Autorité s'est attachée à en chercher les causes. Elle a examiné les modalités d'exercice de la compétence de la Polynésie française dans ce secteur et en particulier si elles facilitent la concurrence entre transporteurs, l'impact des composantes des coûts dans la structure du prix d'un billet et enfin, l'impact des accords entre compagnies aériennes sur l'intensité de la concurrence en Polynésie française.

Elle constate que la réglementation (et sa mise en œuvre) même s'il est souhaitable de la faire évoluer n'a pas joué de rôle dans l'évolution des prix.

Les accords entre les compagnies desservant la Polynésie française n'ont pas en eux-mêmes d'impact défavorable. Il faut cependant les examiner au cas par cas. Ce que des autorités de régulation étrangères ont fait dès lors que ces accords impliquaient des compagnies de leurs pays. Certains accords pourraient avoir des effets anticoncurrentiels. C'est pourquoi l'Autorité recommande aux compagnies de procéder en interne à leur propre évaluation de leurs accords afin d'en corriger les éventuels effets anticoncurrentiels. Elle recommande aussi au gouvernement de la saisir pour avis lors de l'approbation de ces accords.

L'Autorité a ensuite examiné une partie des coûts supportés par les compagnies et en particulier les charges de carburant, les frais d'escale et les taxes et redevances. Ces coûts qui représentent environ 40 % de l'ensemble, impliquent un surcoût de l'escale tahitienne mais ne peuvent expliquer l'évolution du prix des billets. D'ailleurs, l'arrivée de nouvelles compagnies exposées aux mêmes coûts, lesquels pourraient néanmoins être mieux maîtrisés, apportent la démonstration en réel qu'ils ne sont pas un frein déterminant au développement du transport aérien international.

L'explication de l'évolution du prix des billets peut être liée à d'autres coûts relevant de l'organisation et à la gestion propre des compagnies¹. Mais l'évolution des prix trouve aussi sa source dans l'optimisation des revenus des compagnies aériennes qui pratiquent le yield management dans un contexte d'exploitation de la rareté de l'offre de sièges qui s'alignerait, selon certaines compagnies, sur l'offre hôtelière elle-même limitée.

¹ Les coûts liés à la possession et à la maintenance des avions, au personnel et aux charges de structure qui globalement représentent près de 50 % n'ont pas été examinés compte tenu de l'extrême hétérogénéité des compagnies concernées.

L'examen effectué par l'Autorité n'a pas permis d'établir un lien entre l'offre de sièges et l'offre hôtelière polynésienne, les séries statistiques de sièges offerts et de chambres offertes n'ayant que peu de corrélation.

L'Autorité estime, au contraire, à l'instar du ministère du tourisme que l'augmentation de l'offre de sièges en direction ou au départ de la Polynésie française serait un élément dynamisant du tourisme en Polynésie qui dispose de structures d'accueil diverses.

La situation de la desserte de la Polynésie française, après l'élargissement de l'offre de sièges vers Auckland en 2014, devrait évoluer rapidement du fait de l'arrivée des deux nouveaux opérateurs sur la ligne San Francisco-Papeete qui conduira à une augmentation significative de l'offre de sièges.

Au-delà du dynamisme nouveau apporté au secteur du tourisme, l'accroissement de la desserte polynésienne constitue une opportunité de développement des autres secteurs de l'économie polynésienne bénéficiant de l'effet d'entraînement du secteur touristique. La concurrence nouvelle dans le transport aérien international, outre la pratique de prix moins élevés pour les touristes fréquentant la Polynésie française comme pour toutes les personnes résidant en Polynésie, est facteur de développement économique et donc d'emploi en Polynésie. *In fine*, le consommateur polynésien devrait aussi en bénéficier.

Lundi 14 mai 2018