

15ème législature

| | | |
|---|---|--|
| Question N° : 22746 | De M. Jean-Philippe Nilor (Gauche démocrate et républicaine - Martinique) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > outre-mer | Tête d'analyse > Prix des billets d'avion | Analyse > Prix des billets d'avion. |
| Question publiée au JO le : 10/09/2019 Réponse publiée au JO le : 04/02/2020 page : 917 Date de changement d'attribution : 01/10/2019 | | |

Texte de la question

M. Jean-Philippe Nilor attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur les tarifs excessifs des billets d'avion entre la France hexagonale et l'outre-mer. En effet, en cette période estivale, on constate un prix moyen des billets particulièrement élevé sur l'ensemble des grandes compagnies au départ des départements dits ultramarins. La problématique réside dans le fait que ces billets ne soient très chers que dans un sens de voyage : départements ultramarins vers l'Hexagone. A titre d'exemple, sur les trois compagnies aériennes principales, pour un aller simple Fort-de-France Paris, fin août début septembre 2019, il faut compter entre 947 euros et 1 700 euros, tandis que pour la même période, mais en sens inverse, Paris Fort-de-France, le coût moyen varie entre 200 euros et 678 euros. Quand on sait que chaque année, la majorité des bacheliers doivent quitter leur territoire à cette période par manque de structures post bac, afin de s'installer dans l'Hexagone avec un parent, pour d'effectuer la poursuite de leurs études. Quand on sait également que ces étudiants vivent malgré eux loin de leur famille et de leur terre natale, et ne peuvent rentrer chez eux qu'à cette période, il est alors indispensable d'entrevoir des solutions pour faciliter la mobilité des citoyens. Certes, le dispositif que constitue L'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (LADOM) profite à une part non négligeable du public, toutefois cette aide est réservée exclusivement à un certain type d'étudiant. D'autre part, la lourdeur administrative des demandes d'aides représente un obstacle majeur à la présentation de dossier au préalable. Il lui demande donc quelles dispositions elle compte prendre afin de stopper ces inégalités.

Texte de la réponse

En matière de tarifs aériens, le principe général, défini par la réglementation européenne, est une fixation libre des tarifs aériens par les transporteurs, sous réserve du respect des principes de transparence et de non-discrimination. Les transporteurs aériens adaptent leurs tarifs en fonction des caractéristiques opérationnelles des liaisons exploitées, de la situation concurrentielle de chacune des liaisons qu'elles exploitent et de la propension à payer de la clientèle potentielle. Toutes les compagnies aériennes pratiquent aujourd'hui le « yield management », terme qui désigne un ensemble de techniques visant à maximiser la recette perçue par les transporteurs, en faisant varier les tarifs en fonction de la demande qui s'exerce sur les vols. Ainsi, les niveaux des tarifs varient selon la période de voyage, mais aussi selon l'anticipation de la réservation ou la durée du séjour sur place. L'indice des prix du transport aérien de passagers (IPTAP) publié mensuellement par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) depuis avril 2012, répond à la nécessité de suivre l'évolution des prix du marché dans sa globalité et par marché. Entre 2012 et 2018, les prix des billets d'avion ont été stables au départ de métropole toutes destinations

confondues (-0,1 %), tandis que, sur la même période, ils ont diminué de 8,3 % au départ de Martinique vers l'hexagone et de 14,3 % depuis l'hexagone vers la Martinique. Sur les 9 premiers mois de l'année 2019 en revanche, les prix sont repartis à la hausse au départ de France sur la plupart des marchés. Entre l'hexagone et la Martinique, les prix des billets d'avion sont ainsi 1,1 % plus élevés en 2019 que sur la même période 2012 (9 mois) au départ de Martinique, mais ils restent encore 5,0 % plus bas qu'en 2012 au départ de Métropole vers la Martinique. Les études conduites par les services de la DGAC montrent également que les prix au kilomètre sur les liaisons entre métropoles et départements et régions d'outre-mer (DOM) sont bien plus bas que sur des liaisons internationales de distances comparables, ces comparaisons tarifaires favorables aux DOM s'expliquant notamment par un fort degré de concurrence sur ces routes. Les liaisons entre Paris, d'une part, et, Fort-de-France et Pointe-à-Pître, d'autre part, ont en effet été exploitées jusqu'en octobre 2019 par cinq transporteurs (Air France, Air Caraïbes, Corsair, Level et XL Airways). Toutefois, ce degré de concurrence élevé n'empêche pas les pratiques de « yield management » et la forte saisonnalité des prix des billets d'avion entre la métropole et les Antilles. En saison creuse, les prix des billets sont particulièrement bas, mais ils peuvent atteindre des niveaux élevés en très haute saison, lorsque la demande est forte. Les liaisons métropole – DOM sont particulières et subissent de très fortes variations de demande, avec notamment, en période estivale, des prix élevés dès fin juin et jusqu'à la mi-août au départ de métropole, au moment où beaucoup de résidents métropolitains ayant des attaches familiales dans les DOM souhaitent voyager, et, durant les tous derniers jours d'août au départ de Fort-de-France vers l'hexagone. Sur l'ensemble d'une année, les prix sont également à leurs plus hauts niveaux en fin d'année, au moment des vacances de Noël, et durant les vacances d'hiver, mais à leurs plus bas niveaux entre septembre et novembre et plus généralement en dehors des périodes de vacances scolaires. Les résidents ultramarins devant effectuer leur formation hors de leur collectivité de résidence, au motif que la spécialité qu'ils choisissent y est inexistante ou saturée, peuvent prétendre à une aide de l'État, relevant du fonds de continuité territoriale défini à l'article L. 1803-2 du code des transports et financée sur le budget du ministère des outre-mer. Il s'agit du passeport pour la mobilité des études s'ils sont étudiants, ou lycéens de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Saint-Barthélemy, ou du passeport pour la mobilité de la formation professionnelle s'ils sont stagiaires de la formation professionnelle. Ces aides sont soumises à un plafond de ressources, correspondant au quotient familial de 26 631 euros, auquel répond la grande majorité de la population. Ainsi, rares sont les étudiants qui ne peuvent prétendre à l'aide : ne seraient exclus que les étudiants dont les revenus sont très supérieurs à la moyenne, les étudiants non assidus aux cours, ne s'étant pas présentés aux examens ou bien ayant échoué plus de deux fois à la validation de leurs études. S'agissant des stagiaires de la formation professionnelle, la prise en charge commence à l'âge de 18 ans, voire de 16 ans pour les apprentis, et ne connaît pas de limite supérieure. S'agissant des étudiants, la prise en charge est assurée jusqu'à l'âge de 26 ans inclus. Le lieu de la formation peut être situé dans tout État partie à l'accord sur l'espace économique européen. L'intensité de l'aide est de 100 % du coût du billet d'avion pour l'aller et le retour, et de 50 % pour les étudiants non titulaires d'une bourse d'État sur critères sociaux. Puisque 80 % des étudiants voyageant avec ces aides sont boursiers d'État, la grande majorité d'entre eux est aidée sur la totalité du coût du transport. La procédure étant dématérialisée, les étudiants déposent leur demande d'aide sur le site Internet de l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité, laquelle fournit le billet afin d'éviter aux étudiants de devoir effectuer l'avance des frais. La date du voyage est aussi proche que possible des vœux émis par les demandeurs. En 2018, sur l'ensemble des outre-mer, l'État a contribué au financement des titres de transport en continuité territoriale de 16 377 personnes en formation parmi lesquelles on dénombre 11 195 étudiants et lycéens, les autres bénéficiaires étant des stagiaires de la formation professionnelle. Le coût pour l'État de ces mesures a été de vingt-deux millions d'euros. Si une personne en formation n'était pas éligible au motif d'un défaut d'assiduité ou d'une succession d'échecs aux examens, et à condition de respecter des critères de ressources plus stricts (le plafond est fixé à 11 991 ou 14 108 euros selon la collectivité de résidence), elle pourrait s'orienter vers l'aide destinée à tous les publics, et obtenir une aide forfaitaire pour l'achat d'un billet d'avion aller et retour, cette aide relevant, comme les passeports mobilité décrits ci-dessus, du fond de continuité territoriale. Au total, le fond de continuité territoriale a consacré, en 2018, vingt-huit millions d'euros au bénéfice de 38 878 personnes.