



HAL
open science

L'ouverture à la concurrence du transport aérien interne en Polynésie française : une chance à saisir et de nouveaux challenges pour les pouvoirs publics

Sylvain Petit

► To cite this version:

Sylvain Petit. L'ouverture à la concurrence du transport aérien interne en Polynésie française : une chance à saisir et de nouveaux challenges pour les pouvoirs publics. 2018. hal-03047805

HAL Id: hal-03047805

<https://hal.science/hal-03047805v1>

Submitted on 9 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les billets des experts CETOP sur l'actualité

L'ouverture à la concurrence du transport aérien interne en Polynésie française : une chance à saisir et de nouveaux challenges pour les pouvoirs publics

Le tribunal administratif de Paris vient de donner raison à la société Islands Airline concernant sa demande de licence d'exploitation de transporteur aérien intérieur qui lui avait été refusée par le gouvernement de la Polynésie française. Cette position des pouvoirs publics s'explique par le schéma économique d'Air Tahiti¹. Il s'agit d'une très bonne nouvelle pour la filière touristique même si on peut regretter qu'elle soit imposée de cette manière. Par contre, des réformes sont désormais attendues pour trouver une solution au financement des lignes aériennes non rentables...

Une chance pour le tourisme

Après plusieurs années difficiles en terme de développement touristique, les indicateurs économiques sont au vert. Les arrivées de French Bee et d'United Airlines illustrent le nouvel attrait que suscite le tourisme de Tahiti et ses îles. On peut s'attendre à une très bonne année 2018 en terme de croissance touristique (avec un accroissement des arrivées d'environ 7%). Cette future concurrence va engendrer une nouvelle baisse des prix dans l'aérien (après celle que l'on constate dans l'aérien international) et par conséquent, on peut espérer que cette croissance touristique additionnelle va pouvoir mieux se diffuser aux autres îles que seulement à Tahiti-Moorea. Avec une augmentation des capacités d'hébergement à venir et des investissements dans les infrastructures et dans l'accueil des touristes et excursionnistes, nous pouvons espérer continuer sur une trajectoire favorable sur le moyen terme.

Cependant, cette bonne nouvelle ne doit pas cacher un besoin urgent d'une réforme économique repensant complètement le schéma économique du secteur aérien intérieur.

¹ Et aussi par la réputation, semble-t-il, sulfureuse du propriétaire d'Islands Airline, Bill Ravel. Mais, volontairement, cet aspect-là n'est pas abordé dans ce billet.

Quelles réformes à venir ?

La société Air Tahiti doit, par son système de péréquation, assurer les liaisons inter-îles en Polynésie française, via une forme de délégation de service publics. Dit autrement, cette compagnie assure les liaisons aériennes vers les îles, quelle que soit la rentabilité des lignes en question. Par conséquent, Air Tahiti applique des tarifs élevés sur les lignes disposant d'une forte demande (Tahiti – Bora Bora, par exemple) afin de pallier les déficits d'autres lignes. La stratégie aérienne est globale et assez peu segmentée par ligne. Ce schéma économique est logique étant donné la configuration géographique de la Polynésie française et la volonté de « continuité territoriale » des pouvoirs publics. Mais il suppose une structure monopolistique pouvant gérer cette péréquation. Or, nous allons passer à une structure de duopole (Air Tahiti – Islands Airline), ce qui remet en question ce schéma.

L'arrivée d'un nouveau concurrent, exclusivement sur les lignes rentables (car il ne « souffre » pas de cette obligation de desservir les lignes non rentables), va obliger Air Tahiti à baisser ses prix à son tour sur ces mêmes lignes afin de ne pas perdre trop de parts de marché. Ce qui signifie que, mécaniquement, elle perdra des marges de manœuvres financières pour faire face aux pertes sur les autres lignes (là où il n'y a pas de concurrence). Certains disent qu'Air Tahiti va devoir augmenter ses tarifs sur ces lignes « non rentables » ou même fermer ces lignes. Ce résultat serait contraire avec la continuité territoriale qui doit exister entre les îles du Fenua. On risquerait même de constater un accroissement des inégalités de développement entre les îles. Par conséquent, il est désormais urgent que les pouvoirs publics se saisissent de cette question, par exemple en faisant clairement la distinction entre lignes rentables et lignes non rentables. De cette manière, un monopole naturel, fonctionnant par subvention, pourrait assurer ce service public sur les lignes non rentables. Et ces subventions seraient alimentées par des recettes fiscales provenant de l'activité économique sur les lignes rentables. On se rapprocherait alors d'un schéma économique similaire à celui du ferroviaire dans certains pays européens. Les solutions existent mais il faut prendre le temps de les étudier. Or, le temps, nous en manquons désormais avec cette décision du tribunal administratif de Paris...

Sylvain Petit

Maître de conférences en sciences économiques à l'UPF

Responsable de la licence hôtellerie/tourisme