



Publication
15 octobre 2022
Numéro 120

DONNÉES
Septembre 2022

INDICE DES PRIX

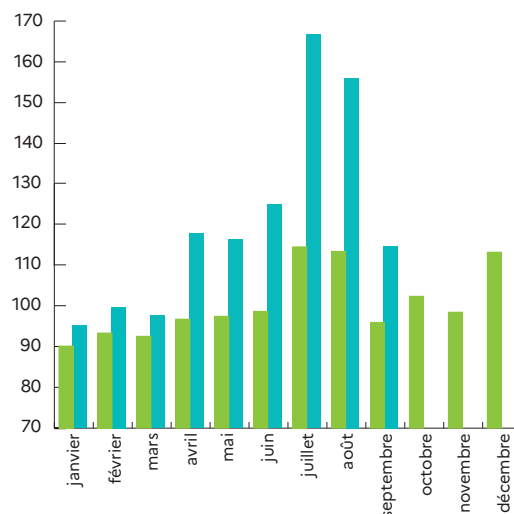
du transport aérien de passager

MÉTHODOLOGIE

Les indices de prix du transport aérien de passagers (IPTAP) présentés dans cette publication sont calculés selon une méthodologie proche de celle utilisée pour la construction de l'indice des prix à la consommation (IPC) de l'INSEE. Le périmètre de l'IPTAP DGAC diffère toutefois de celui de l'IPC relatif aux transports aériens de voyageurs publié par l'INSEE. En 2022, l'IPTAP DGAC est construit sur une base de tarifs aériens relevés pour plus de 380 lignes aériennes (origine, destination, transporteur) directes et indirectes, assurées par une cinquantaine de transporteurs. Tous les prix collectés concernent des voyages aller-retour au départ de France (métropole ou DOM) et incluent toutes les taxes, redevances et surcharges applicables. Environ 180 000 tarifs aériens sont relevés chaque mois auprès du système de réservation Travelport et des sites Internet des transporteurs ; ils correspondent à des tarifs disponibles à la vente au moment de la réservation et selon une segmentation portant sur la date et la durée de voyage, la classe de transport, le type de billet choisi... Leur pondération est réalisée sur une base annuelle fixe, construite à partir de données de trafic et d'enquêtes réalisées auprès des passagers. Les indices présentés illustrent une évolution des prix à structure de consommation constante et n'ont pas pour vocation à retracer une évolution de recette moyenne du secteur.

L'indice des prix du transport aérien de passagers reflète l'évolution des prix des voyages du mois pour les passagers au départ de métropole, toutes classes de transport, tous motifs de voyage et toutes destinations confondus.

INDICE MENSUEL
des prix du transport aérien de passagers : IPTAP Métropole

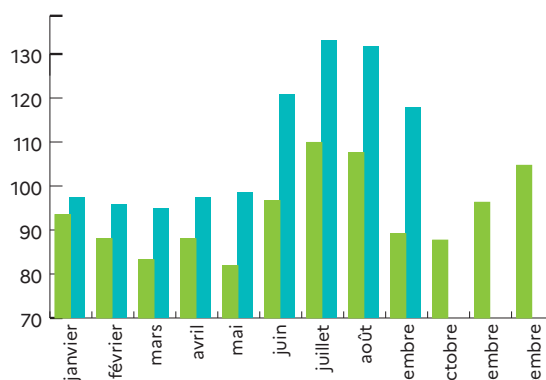


INDICE 100 = 2017
ZONE DE DÉPART
■ Métropole en 2021
■ Métropole en 2022

mois de départ du voyage

L'indice des prix du transport aérien de passagers relatif aux DOM reflète l'évolution des prix des voyages du mois pour les passagers au départ de quatre départements d'Outre-mer vers la métropole et sur des liaisons entre DOM.

INDICE MENSUEL
des prix du transport aérien de passagers : IPTAP DOM

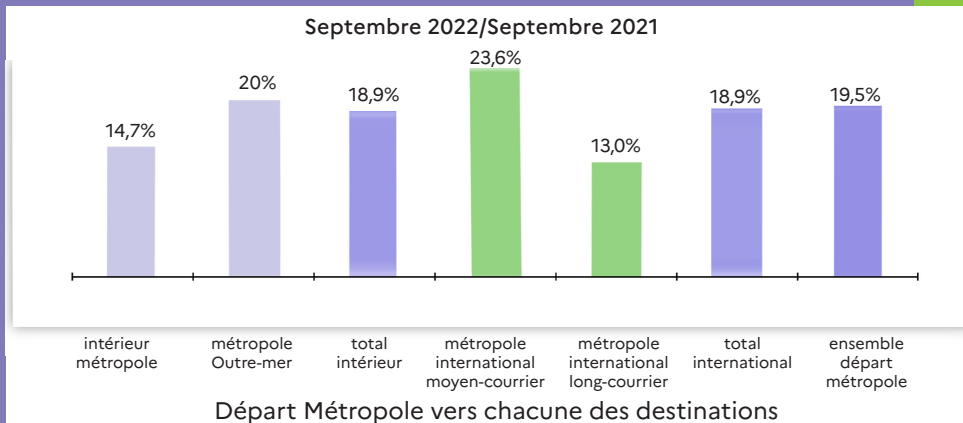


INDICE 100 = 2017
ZONE DE DÉPART
■ DOM* en 2021
■ DOM* en 2022

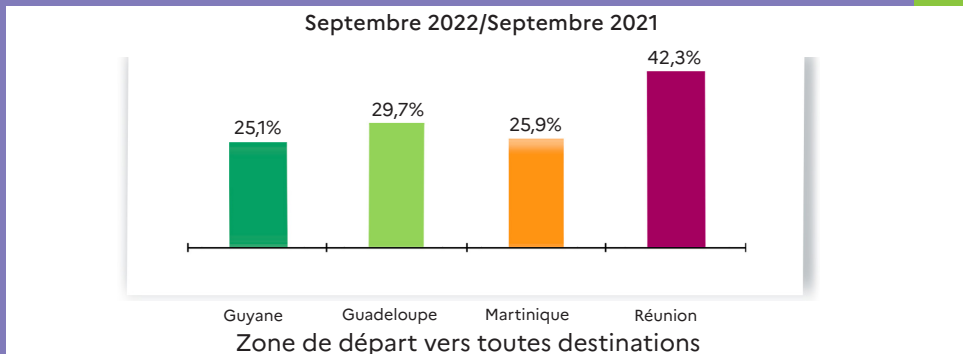
* Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion

mois de départ du voyage

ÉVOLUTION des prix au départ de métropole



ÉVOLUTION des prix au départ des DOM



INDICE MENSUEL des prix du transport aérien de passagers

voyage	Pondération 2022	Indices relatifs aux voyages du mois de septembre 2022 Indice 100 = 2017	Variations en % m/m-12			Variations en % m/m-12
			juillet	août	sep-tembre	Cumul
Intérieur métropole	1 905	103,9	42,3	33,0	14,7	14,2
Métropole - Outre-mer	776	104,3	20,7	18,7	20,0	16,7
Total intérieur (départ métropole)	2 681	106,7	37,5	29,4	18,9	18,0
Métropole - International moyen-courrier	3 190	116,6	54,5	43,3	23,6	24,3
Métropole - International long-courrier	3 390	111,2	28,8	24,2	13,0	14,6
Total international (départ métropole)	6 580	116,4	47,1	39,8	18,9	22,2
Ensemble départ métropole	9 261	114,6	45,4	37,5	19,5	21,9
Ensemble départ DOM ²	739	117,9	21,1	22,3	32,2	17,8
Ensemble départ France	10 000	115,2	43,5	36,3	20,4	21,6

(1) : la structure de pondération reflète la consommation de transport aérien calculée à partir des estimations des trafics des véritables origines et destinations au départ de France en 2021 valorisées par les tarifs relevés en 2021

(2) hors Mayotte

La DGAC a interrompu la série des publications IPTAP à compter du mois de mars 2020 du fait de l'arrêt quasi total du trafic aérien lié à la crise sanitaire de la Covid-19 qui a par ailleurs engendré une période de confinement généralisé en France du 17 mars au 11 mai 2020, puis de re-confinement du 30 octobre au 15 décembre. Conformément aux recommandations d'Eurostat sur les indices de prix, les évolutions des prix sur les liaisons aériennes suspendues du fait de la crise sanitaire ont été estimées à partir des évolutions m/m-1 constatées sur le socle « solide » de l'échantillon, i.e. les lignes effectivement opérées par les compagnies aériennes.

En 2021, compte-tenu de la persistance de la crise pour le transport aérien, l'échantillon a été fortement réduit et a permis uniquement la publication des faisceaux géographiques consolidés. Par ailleurs, les liaisons DOM-international ont été supprimées de l'échantillon 2021 et les évolutions d'indices ont toutes été recalculées en conséquence à périmètre constant. Le socle solide de l'échantillon servant à estimer les évolutions des prix manquants est dorénavant constitué par l'ensemble des tarifs relevés sur les lignes de l'échantillon, qu'elles aient été finalement opérées ou pas.

En 2022, l'échantillon s'accroît, avec plus de 20 % de lignes supplémentaires au regard de la reprise progressive du trafic. Enfin, les taux de croissance présentés dans ce document sont de nouveau calculés par rapport à l'année A-1 (en l'occurrence, 2021) ou au mois équivalent de cette année (m/m-12).



Direction générale de l'Aviation civile
 Direction du transport aérien
 Sous-direction des études,
 des statistiques et de la prospective
 Bureau des études économiques
 50, rue Henry Farman 75720 Paris cedex 15
 dta-tarifs-bf@aviation-civile.gouv.fr

