



L'actualité aéronautique récente aura été marquée par la disparition du Piper F-OCNA avec à son bord d'éminentes personnalités polynésiennes et l'émotion considérable qu'elle a suscitée. L'État secondé par les autorités territoriales et des personnes privées a mobilisé l'ensemble des moyens disponibles pour mener à bien des opérations de recherche restées vaines à ce jour. Tant que l'appareil et ses occupants n'auront pas été retrouvés, il sera difficile d'expliquer avec certitude les causes de leur disparition.

Alors qu'Air New Zealand développe son offre entre l'Europe et le Pacifique Sud au travers de son accord de partage de code avec Lufthansa, Air Tahiti Nui a opportunément mis en place avant la pleine saison sa desserte de Paris, ce qui devrait lui permettre de limiter le déficit de démarrage de la ligne.

Les aéroports d'État, après la réalisation d'un nouveau balisage lumineux et de la route de contournement à Tahiti-Faa'a, évaluent de nouveaux projets : installation d'un radar à Tahiti, ouverture de Bora Bora aux gros-porteurs, système de contrôle aval des bagages de soute à Faa'a, augmentation des aires de stationnement avion... Sauf pour les opérations qui présentent une dimension "sécurité" et qui peuvent être, dès lors, en partie ou totalement prises en charge par l'État, l'essentiel des ressources de l'exploitant pour assurer le financement de ses investissements proviennent aujourd'hui du versement par les compagnies aériennes de redevances dont le volume est essentiellement tributaire du trafic aérien touchant la Polynésie française. En l'absence d'autres ressources ou de garanties notamment d'origine locale, l'exploitant devra continuer à programmer ses investissements en fonction de ses seules perspectives de recettes...

**Centième numéro pour Manureva magazine** et M. le Haut-Commissaire inaugure une des nouvelles rubriques, l'interview, en braquant le projecteur sur la sécurité et la sûreté au cœur de l'actualité aéronautique.

Voilà 25 ans déjà que la revue du service d'Etat de l'Aviation civile en Polynésie s'est efforcée chaque trimestre d'être au rendez-vous de ses lecteurs pour les tenir informés des différentes dimensions de son action en faveur de la sécurité, de ses activités et de l'actualité dans le domaine de l'aéronautique.

Vingt cinq années d'efforts pour sélectionner les événements significatifs, pour les relater dans un langage plus compréhensible, pour utiliser toutes les ressources de la technique afin de produire un magazine au moindre coût et à la lecture agréable. Et ce centième numéro à découvrir ne fait pas exception.

Que soient remerciés ici l'ensemble de ceux qui ont contribué et contribuent aujourd'hui encore, en sus de leur activité au quotidien au sein du SEAC PF, à la pérennité de Manureva.

Excellente lecture !

Guy Yeung,  
directeur de l'Aviation civile  
en Polynésie française

Page 3

## INTERVIEW

- Michel Mathieu, Haut-Commissaire : "la sécurité, une ardente obligation"

Page 4

## DE A À Z

- A comme... alphabet aéronautique

Page 5-6-7

## AÉROPORTS ET AÉRODROMES DE POLYNÉSIE

- Bientôt des A340 à Bora Bora ?
- Le contrôle des bagages de soute aval
- Un radar à Tahiti

Page 8-9

## PLEIN CIEL

- La sécurité aérienne à tous les niveaux
- Air Tahiti Nui : à la découverte de l'Atlantique Nord

Page 10

## RÈGLEMENTATION

- Des "privés" pour les visites de sûreté

Page 11

## OUTILS DU MANAGEMENT

- Formation : un bilan 2001 record

Page 12

## MÉTIERS

- Profession PNC

Page 13

## ÉCHOS DU MONDE AÉRIEN

- Le billet Papeete-Paris bientôt moins cher ? ■ La zone Asie-Pacifique en tête du trafic des aéroports en 2001 ■ Portes blindées, caméras individuelles et empreintes digitales

Manureva magazine n° 100 [1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> trimestre 2002] Publication trimestrielle du service d'État de l'Aviation civile en Polynésie française – BP 6404 Faa'a-Aéroport Tahiti. Directeur de la publication : Guy Yeung. Rédaction en chef : Claude Wendt. Rédaction et réalisation : Jean-David Bol et Axelle Buchwalter. Ont contribué à ce numéro : Charles Aitamai, Sylvie Bergougnoux, Jean-Pierre Bernard, Michel Boschat, Michel Blum, Robert Cahuzac, Annie Coutin, Charles Giquel, Christian Limongi, Anny Pietry, Hinarava Plenet, Colette Rigal, Francis Sacault, Aeata Teihotu, Hinanui Temorere, Bruno Villemont, Claude Wendt et Guy Yeung. Tél Standard : [689] 86 10 10. Tél Rédaction : [689] 86 10 07 - 86 40 40. Fax [689] 86 10 09. Email : manureva@seac.pf - Site web : www.seac.pf. Flashage : Scoop. Impression : STPmultipress.

# Sécurité : une ardente obligation

**Manureva : M. le Haut-Commissaire, la mission de sécurité de l'Etat est très présente dans le domaine de l'Aviation civile.**

Michel Mathieu : "Tout à fait, et cette mission est d'autant plus importante qu'elle concerne la sécurité des passagers mais aussi celle des citoyens survolés par les aéronefs. Face à ce double enjeu, il existe dans le domaine de l'aviation une culture de la sécurité, très ancienne, partagée et développée par les principaux acteurs du transport aérien : l'Aviation civile, les compagnies aériennes, les exploitants d'aérodrome et leurs partenaires. Cette culture de la sécurité est aujourd'hui devenue internationale. Elle se construit de manière permanente sur la base de normes et de pratiques recommandées, élaborées de façon continue par différents organismes internationaux, principalement l'Organisation internationale de l'Aviation civile (OACI)."

**Manureva : Cette culture de la sécurité est donc à l'œuvre dans l'ensemble du secteur aéronautique.**

MM : "Naturellement ! Les personnels navigants doivent être correctement formés, les aéronefs entretenus, la circulation aérienne assurée dans les meilleures conditions, les compagnies aériennes en état de garantir une exploitation sûre, les aérodromes aptes à recevoir et à traiter le trafic aérien. Et j'ajoute qu'en cas d'incident ou d'accident, il faut être capable en permanence d'apporter une réponse adaptée (recherche, secours...) et cela en Polynésie française, non seulement dans les archipels, mais également dans un espace aérien de 13 millions de km<sup>2</sup>, la FIR Tahiti, que l'OACI a confié à la France."

**Manureva : Au-delà de la sécurité, il y a la notion de sûreté. Beaucoup pensent à tort que les deux sont synonymes.**

MM : "Effectivement, je crois qu'il est bon de rappeler que la sûreté est différente de la sécu-

rité en ce sens qu'elle concerne la lutte contre les actes de malveillance, visant les aéronefs ou les infrastructures aéronautiques au sol. Depuis le 11 septembre 2001, Tahiti est concernée de beaucoup plus près par les questions de sûreté. Il faut savoir que la moitié des appareils décollant de Tahiti-Faa'a se rendent à Los Angeles ou y font escale. L'État a décidé d'apporter son aide aux compagnies aériennes durement touchées depuis les événements du 11 septembre. Parallèlement, le FIATA (Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien) subventionne les tâches de sécurité-sûreté confiées au concessionnaire sur la plate-forme aéroportuaire de Tahiti-Faa'a, en attendant qu'aboutisse la recherche d'autres modes de financement qui sont aujourd'hui à l'étude, à l'instar des solutions mises en oeuvre en métropole (taxe d'aéroport...)."

**Manureva : La sécurité concerne donc en Polynésie française l'ensemble des aérodromes et notamment celui de Tahiti-Faa'a.**

MM : "Tout à fait, les standards internationaux, repris dans la réglementation nationale, fixent les conditions de sécurité dans lesquelles chaque aérodrome doit traiter une activité de transport aérien. Ainsi, une vigilance constante est portée sur les éventuelles sources d'insécurité : à cet égard l'ensemble des aérodromes de Polynésie font l'objet de visites régulières de contrôle. Autre exemple, à Tahiti-Faa'a, la route d'accès à la zone nord traverse la piste. Elle représente aujourd'hui un trafic qui peut atteindre 1000 véhicules par jour. La mise en service de la route de contournement permettra de mettre fin à cette source d'insécurité. Pour toutes les questions de sécurité des infrastructures aéronautiques, le rôle de l'exploitant d'aérodrome est majeur. A Tahiti-Faa'a, et compte tenu de tous les projets d'importance qui s'y développent, l'État a besoin d'un partenaire fort et au professionnalisme affirmé. Cette coopération est capitale, car de ces projets dépend en grande partie le développement de la Polynésie française."



**Premier invité de la rubrique "Interview" du Manureva, le Haut-Commissaire Michel Mathieu répond à nos questions.**

# A comme... alphabet aéronautique

*Quand un pilote parle à un contrôleur de whisky, de golf et de tango, on pourrait croire qu'il lui raconte son dernier week-end. Pas du tout. Sous leur apparence peu sérieuse, ces mots cachent une utilisation bien particulière.*  
**Explications**

Comprendre pourquoi un pilote et un contrôleur aérien parlent ensemble de Roméo et Juliette pendant leur travail nécessite de faire un petit saut dans le passé. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, l'aviation civile se structure sur le plan international. Pour preuve : la création de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en 1944. Elle regroupe alors 52 Etats, ils sont 185 aujourd'hui. Dès le départ, la vocation de l'OACI est d'harmoniser les règles du transport aérien entre les pays pour en assurer une meilleure sécurité. Cette mission l'amène à se pencher sur la question des communications entre pilotes en vol et contrôleurs au sol, car la sécurité du vol en dépend directement.

aérien s'internationalise. Le principe "un mot pour une lettre" la séduit, mais elle est réticente à conserver uniquement des mots anglais. Une équipe d'experts venus de tous les continents se met alors au travail et entreprend de trouver pour chaque lettre un mot qui fait référence dans le monde entier. Ces mots doivent être courts et présenter une prononciation fidèle, quelque soit l'accent de la personnes qui les prononcera. Le but : qu'il n'y ait pas d'équivoque, afin par exemple qu'un pilote allemand et un contrôleur argentin puissent bien se comprendre. L'alphabet aéronautique voit ainsi le jour en 1952. Il est alors facultatif et préconisé uniquement pour les vols internationaux. Aujourd'hui, les 185 Etats membres de l'OACI l'utilisent.

A cette époque, un système de communication aéronautique existe : celui que l'US Air Force a utilisé pendant la guerre. Pour faciliter la compréhension des transmissions entre eux, les pilotes américains et les contrôleurs au sol utilisaient certains mots à la place de leur initiale : able pour A, baker pour B... Après la guerre, cette méthode de communication est jugée efficace et les alliés de l'OTAN l'adoptent à la fin des années 40. La jeune OACI s'y intéresse quelques années plus tard, alors que le transport

Quand on parle d'alphabet, on parle forcément de langage. Celui que parlent les pilotes et les contrôleurs s'appelle la phraséologie. Véritable langue vivante, elle dispose de son propre dictionnaire. Grâce à elle et partout dans le monde, leurs échanges sont facilités au bénéfice de la sécurité du vol et des passagers.

*Jean-David Bol*

## L'ALPHABET AÉRONAUTIQUE

A : ALPHA  
B : BRAVO  
C : CHARLIE  
D : DELTA  
E : ECHO  
F : FOXTROT  
G : GOLF  
H : HOTEL  
I : INDIA  
J : JULIET  
K : KILO  
L : LIMA  
M : MIKE  
N : NOVEMBER  
O : OSCAR  
P : PAPA  
Q : QUEBEC  
R : ROMEO  
S : SIERRA  
T : TANGO  
U : UNIFORM  
V : VICTOR  
W : WHISKY  
X : X-RAY  
Y : YANKEE  
Z : ZOULOU



*Quand les pilotes (à gauche) et le contrôleur (à droite), parlent de Roméo et Juliette, cela ne fait pas d'eux pour autant de grands romantiques...*

## DESSERTE AÉRIENNE

# Bientôt des A340 à Bora Bora ?

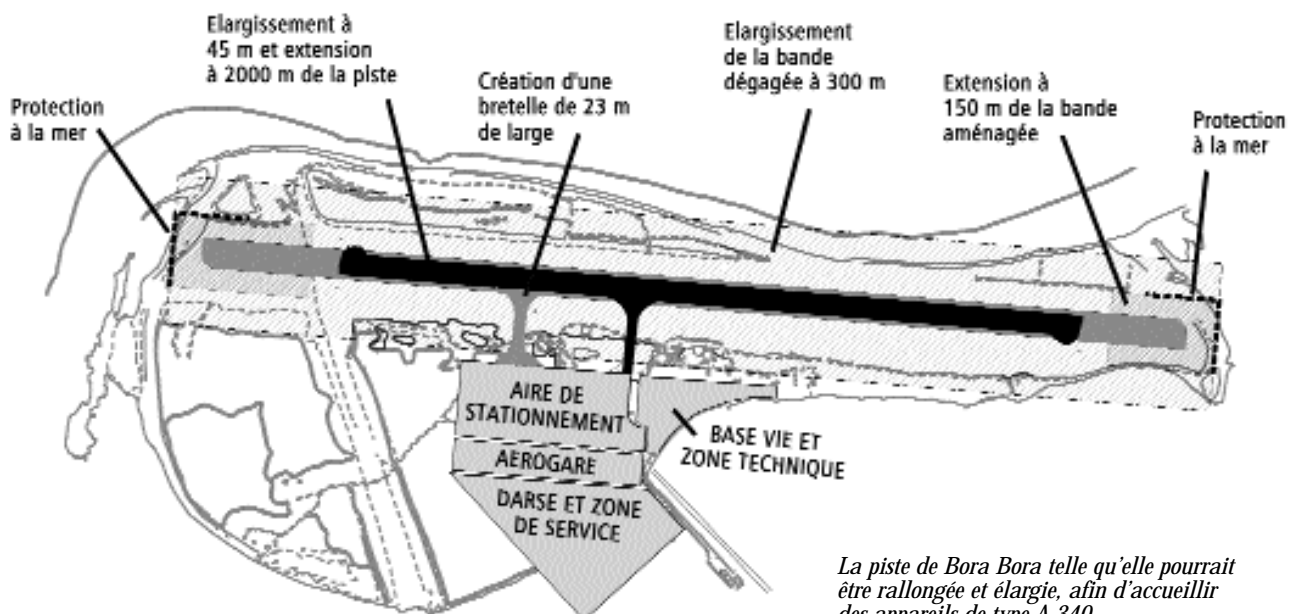
Actuellement, les touristes arrivant à Faa'a sur des vols internationaux sont acheminés sur Bora Bora par les ATR 42 et ATR 72 de la compagnie Air Tahiti. Ces appareils ont des capacités respectives de quarante quatre et soixante six places. On peut considérer que ces capacités vont devenir rapidement insuffisantes pour assurer une desserte satisfaisante de l'île de Bora Bora dont la capacité d'accueil est en passe de dépasser les mille chambres. L'escale obligée à Tahiti-Faa'a, les durées de transport trop étalées dans le temps et les temps d'attente excessifs deviendront vite des obstacles au développement du tourisme sur l'île. Par ailleurs, l'accroissement proportionnel de la flotte d'Air Tahiti ne constituera pas une solution équilibrée pour la compagnie vis à vis des autres destinations locales.

Plusieurs solutions utilisant par exemple des avions moyens porteurs de type B737 ont été imaginées et ont fait l'objet d'évaluations sommaires. Il s'agissait, entre autre, d'utiliser des appareils moyens porteurs en escale internationale à Faa'a pour effectuer ponctuellement une desserte domestique de Bora Bora. Ce type de solution a l'avantage d'éviter la création et l'exploitation, à

Bora Bora, des services liés à un aéroport international. Mais il a l'inconvénient d'une synchronisation difficile à réaliser entre les différents moyens de transport : faire coïncider l'arrivée d'un gros porteur à Faa'a avec la présence occasionnelle d'un moyen porteur retenu pour desservir Bora Bora n'est pas chose facile.

Une autre possibilité est d'accueillir directement à Bora Bora des vols internationaux en profitant de leur important délestage en carburant pendant leur voyage aller. Pour le retour, étant donné la longueur limitée de la piste, l'avion ne pourra redécoller qu'avec le minimum de carburant possible. Cette solution oblige les gros porteurs à faire une escale d'avitaillement en carburant à Tahiti-Faa'a avant de quitter le Territoire pour leur aéroport de destination. Il a paru intéressant d'examiner les possibilités d'un tel schéma en utilisant les appareils gros porteurs de type A340 de la compagnie Air Tahiti Nui. A priori, cette hypothèse peut paraître "extrême" compte tenu des exigences opérationnelles de ce type d'appareil et du dimensionnement actuel de l'aérodrome, ne permettant pour l'heure qu'à des avions d'une taille similaire à celle des ATR

*Le projet est dans les esprits depuis longtemps et part d'un constat simple : une grosse quantité de touristes arrivant à Tahiti-Faa'a partent directement à Bora Bora. Alors pourquoi ne pas y faire atterrir directement des gros porteurs ? Si l'énoncé de la question est simple, la réponse l'est beaucoup moins.*



*La piste de Bora Bora telle qu'elle pourrait être rallongée et élargie, afin d'accueillir des appareils de type A 340.*

## Du nouveau côté avitaillement

Un pas de plus vient d'être franchi vers l'adoption d'une nouvelle convention d'avitaillement en carburant de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Le 7 mai dernier, les sociétés Shell, Mobil, Total, la SOMCAT et l'État ont signé un accord préalable lors du conseil d'administration de la SOMCAT qui se tenait à Nouméa.

Premier point de cet accord : l'État accordera une nouvelle convention de dix huit ans à la SOMCAT dans le courant du deuxième semestre 2002. Les actionnaires actuels de la SOMCAT conserveront leur participation dans le capital de la future société. Ils pourront cependant céder leurs participations, sous réserve que les nouveaux actionnaires présentent les garanties nécessaires.

Le nom de la SOMCAT, quant à lui, devrait prochainement se transformer en SOMSTAT (Société de Manutention, de Stockage et de Transport pour l'Aviation de Tahiti) ■

## Statu quo pour la concession

Un nouvel AOT (arrêté d'autorisation temporaire) d'une durée de six mois va être notifié à la SETIL Aéroports. Il prendra effet au 1<sup>er</sup> juillet 2002. Il confie à la SETIL Aéroports la responsabilité de l'exploitation des quatre aérodromes d'État (Tahiti, Bora Bora, Raiatea et Rangiroa), en attendant l'issue de l'instruction du dossier de renouvellement de la concession. Un dossier qui butte toujours sur la question de la garantie des emprunts, du professionnalisme des équipes et des difficultés d'adaptation du cahier des charges de 1997 qui s'applique aux concessions aéroportuaires ■

d'atterrir. De plus, cet aérodrome a les caractéristiques géométriques d'un aérodrome exploité "à vue". Ces caractéristiques sont nettement inférieures à celles d'un aérodrome "aux instruments" requises dans le cas d'une desserte par A340. L'accueil, sur une base régulière, d'avions plus gros suppose des travaux d'aménagement et d'extension d'autant plus importants que la classe de l'avion est élevée.

## Une optimisation poussée du *motu* Mute

Le site de l'aérodrome (*motu* Mute), bien qu'entièrement dominé sur le plan foncier, n'autorise que des extensions limitées du fait de ses dimensions physiques et des éléments naturels qui le bordent. Ce n'est donc qu'au prix d'une optimisation poussée, des deux domaines opérationnels et dimensionnels, qu'il a été possible de dégager une éventuelle solution. L'élément le plus limitatif dans le site de l'aérodrome de Bora Bora est la longueur maximale de piste qu'il est possible d'y construire. Actuellement de 1 500 m, la piste ne peut être portée à plus de 2 000 m sans d'énormes travaux de protection à la mer et surtout sans risque important de perdre en partie l'ouvrage en cas de tempête. Même l'extension à 2000 m nécessitera déjà des ouvrages de protection dont le coût n'est pas négligeable. On peut donc considérer cette limite de 2000 m de piste

"physique" comme maximale. Par contre, la quasi absence d'obstacles dans les deux trouées permettrait d'instaurer deux prolongements dégagés de 1 000 m. Cette configuration autoriserait techniquement de porter la distance de décollage "immatérielle" (TODA) à 3 000 m pour chaque sens d'utilisation de la piste.

Une étude initiale a été effectuée par le SEAC.PF pour ce type d'appareils qui équipe la compagnie Air Tahiti Nui. Les conclusions de l'approche opérationnelle sont relativement favorables en ce qui concerne cette desserte :

→ Etape Los Angeles – Bora Bora :

288 passagers sans fret

→ Etape Bora Bora – Tahiti Faa'a :

294 passagers et 15 tonnes de fret

(la masse forfaitaire par passager a été prise égale à 107,5 kg. La masse maximale standard autorisée au décollage pour ce type d'appareil est de 195 690 kg, à l'atterrissage, 190 000 kg).

L'étude qui a permis d'arriver à cette solution est une étude prospective, par nature sommaire. Les réflexions qui s'en dégagent ne doivent être considérées que comme une première approche du problème et doivent être approfondies dès que l'orientation de la solution sera précisée.

Michel Blum

# Le contrôle des bagages de soute aval

L'aéroport de Tahiti-Faa'a se prépare à la mise en service, au cours du 2<sup>e</sup> semestre 2003, du contrôle aval des bagages de soute. Avec ce dispositif, tous les bagages sont contrôlés entre les banques d'enregistrement des passagers et l'avion. Un premier appareil dit *EDS rapide* permet de détecter le bagage dont le contenu présente un doute sur le produit emporté. Il est alors dirigé vers un véritable scanner dit *tomographe lent* qui analyse son contenu pour le déclarer suspect ou non. En cas de doute confirmé, le contrôle se poursuivra à la main en présence du passager. Une chaîne informatisée travaillant sur code barres permet de visualiser le traitement de tous les bagages. L'exiguïté des locaux d'ac-

cueil, la technicité des matériels à installer, l'obligation de continuité du service pendant les travaux, rendent cette réalisation, pilotée par la SETIL Aéroports, très difficile. L'État participe par subvention et fonds du FIATA (voir brève page 7) au financement de l'ensemble des systèmes de contrôle, le concessionnaire prenant à sa charge les équipements et travaux connexes. Le coût global y compris les nouvelles banques d'enregistrement et les matériels de contrôle est estimé aujourd'hui à plus de 3,640 millions d'euros soit près de 434 millions de FCP.

Michel Boschat

## AÉROPORT DE TAHITI-FAA'A

# Un radar à Tahiti

*Le projet maintes fois évoqué pourrait bientôt devenir réalité : l'installation d'un radar qui couvrirait les Îles Sous-le-Vent, la zone d'approche et les Tuamotu du Nord est à l'étude. Une validation du projet, ferme et définitive, est attendue pour la fin 2002.*

On s'imagine le plus souvent le contrôleur aérien dans une tour de contrôle, le regard tourné vers un écran radar sur lequel des points verts signalent la position des avions. En Polynésie française pourtant, rien de tel. Les contrôleurs aériens travaillent "aux procédures", ils suivent les avions mais sans les voir. A moyen terme, tout cela pourrait changer. Une étude sur la question est en cours de finalisation. Elle sera remise aux services centraux concernés fin août 2002. Objectif recherché : étudier la faisabilité de l'implantation d'un radar monoimpulsion à Tahiti. Un radar de ce type permettrait d'adapter les moyens du contrôle aérien à l'évolution du trafic aérien, notamment vers les Îles Sous-le-Vent. Quelques mots sur la technique. D'un côté le radar qui émet une onde. De l'autre un transpondeur embarqué à bord des avions. Le transpondeur "répond" au radar et transmet un code avion attribué par le contrôle aérien ainsi que son altitude. Ce radar est un capteur de surveillance dite "coopérative" puisqu'il sollicite la collaboration de l'avion. L'ensemble de l'espace aérien métropolitain est couvert par vingt stations radars de ce type ; deux stations sont en service en Martinique et en Guadeloupe.

La difficulté principale en terme de faisabilité concerne le choix du site pour l'implantation du radar. Le site retenu doit remplir un bon nombre de conditions. Pour commencer, il doit répondre aux besoins opérationnels définis au préalable : il doit permettre au radar de "voir" les Îles Sous-le-Vent et les deux points d'entrée sur l'aérodrome de Faa'a, baptisés *Ovini* et *Moana*. Le site doit également permettre une vue directe sur la tour de contrôle, car l'image radar sera acheminée à l'aide d'un faisceau hertzien et ne doit donc pas rencontrer d'obstacles. Afin de



*Type de radar, caché sous son radôme, que l'on pourrait apercevoir un jour sur le mont Marau.*

limiter les coûts de génie civil et en faciliter la maintenance, le site choisi doit également se tenir à proximité d'une ligne haute-tension et d'une route d'accès. Plusieurs sites ont été envisagés : l'aérodrome de Faa'a, Super Mahina, le mont Tapioi à Raiatea, l'atoll de Tetiaroa, ... Mais c'est finalement le mont Marau qui répond le mieux aux exigences. Si l'acquisition d'une parcelle de 1000 m<sup>2</sup> sur le site s'avérait possible, il faudra cependant attendre quelques années avant que le radar soit visible à Tahiti. La décision formelle des services centraux ne devrait intervenir qu'à la fin 2002. Pourront alors commencer les études architecturales et fonctionnelles de la station radar. Les travaux quant à eux commenceraient en 2004 afin que la station soit opérationnelle en 2006. Sur le plan de l'équipement lui-même, il s'agira d'un radar monopulse de métropole redéployé dans le cadre du programme radars Mode S lancé par la DGAC. Par exemple, il pourrait s'agir du radar aujourd'hui placé sur le Grand Ballon dans les Vosges. Le matériel aura dix ans et son espérance de vie est estimée à trente ans. Ce qui lui laissera quelques beaux jours polynésiens. Une étude va également être entreprise pour l'intégration des écrans radars dans les meubles de la tour de contrôle de Faa'a. Il restera bien entendu à former voire à recruter les équipes sur place, tant du point de vue des contrôleurs que des électroniciens de maintenance. Le coût total de l'opération devrait avoisiner les 360 millions de FCP. Le montant comprend les opérations de génie civil, la radar mis à neuf et l'installation des matériels associés.

*Axelle Buchwalter*

## Audit sûreté

Un audit sûreté de l'aéroport de Tahiti-Faa'a sera conduit les 16, 17 et 18 juillet prochains par le Groupe d'Experts de la sûreté de l'Aviation Civile (GESAC). Ce type d'audit a lieu tous les deux ans pour les aéroports totalisant plus de 400 000 passagers par an. La dernière venue du GESAC à Tahiti date de juin 2000. Les auditeurs du GESAC, attendus à Tahiti en juillet, s'intéresseront particulièrement au chemin suivi par les passagers, leurs bagages et le fret avant l'embarquement. La visite du GESAC sera l'occasion de rappeler aux intervenants de la sûreté aéroportuaire les responsabilités de chacun ■

## Les crédits FIATA

La SETIL Aéroports a reçu, au titre de l'année 2001, une subvention de 1,5 M€ du Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien (FIATA). Cette subvention est destinée à financer les missions dites régaliennes (sécurité, sûreté, péril aviaire notamment) qui, selon la définition du Conseil d'Etat, incombent par nature à l'Etat. Le FIATA est un fonds de péréquation alimenté par les aéroports de la métropole et des départements d'outre-mer. En fin d'année 2000, la SETIL Aéroports avait exprimé un besoin de financement de 1,5 M€. Cependant, au cours de l'année 2001 est apparu un besoin supplémentaire de plus de 1 M€, en grande partie lié à l'évolution salariale des pompiers, suite au protocole d'accord de fin de conflit conclu le 6 mars 2001 avec le syndicat CSTP/FO. Le montant complémentaire de 1 M€ devrait être versé en 2002, en même temps que la dotation 2002 estimée à 3,5 M€. Ces 4,5 M€ seront vraisemblablement réglés en 2 fois : 60 % de la somme (soit 2,7 M€) en fin de 1<sup>er</sup> semestre 2002, et les 40 % restants (soit 1,8 M€) vers décembre 2002 ou janvier 2003 ■

## TRAITEMENT DES AIRPROX

# La sécurité aérienne à tous les niveaux

*Dans le transport aérien, le moindre incident est pris très au sérieux. Parmi ces incidents, la proximité entre deux appareils.*

*Lorsqu'un commandant de bord estime qu'elle compromet la sécurité de son appareil, il peut en informer l'Aviation civile, en déposant ce que l'on appelle une "airprox".*

*Environ une centaine par an sont déposées en France. L'Aviation civile analyse alors l'incident et en tire les enseignements pour éviter qu'il se reproduise.*



*Quand ils déposent une "airprox", les pilotes alimentent en même temps le retour d'expérience.*

Pour l'Aviation civile, être au courant de tous les incidents qui ont lieu en vol ou au sol n'est pas chose facile. Au trafic commercial déjà conséquent s'ajoutent les vols privés et les vols de loisirs. Il a donc fallu mettre en place des procédures pour faire en sorte que l'Aviation civile soit informée du moindre incident observé par un pilote ou un contrôleur aérien. C'est le cas de la procédure "airprox". Un pilote qui estime que la sécurité de son avion est compromise par la proximité d'un autre avion, au sol ou en vol, peut attirer l'attention de l'Aviation civile sur l'incident en déposant une Airprox. Cet incident fait alors l'objet d'une enquête, d'une analyse et des conclusions sont proposées pour éviter qu'il se reproduise. Des sanctions sont prises s'il y a lieu, mais l'Airprox ne se veut pas une procédure punitive.

L'activité humaine génère par définition des erreurs. Le "risque zéro" a beau ne pas exister, l'Aviation civile travaille à ce que ces erreurs soient les plus rares possibles. Un des moyens d'y parvenir réside dans l'analyse systématique des incidents, le regroupement de leurs causes et la diffusion de ces résultats. Ils permettent de dégager les dysfonctionnements récurrents à l'origine des incidents et ainsi de mieux les éviter. C'est le "retour d'expérience". En Métropole, une base de données a été mise en place. Baptisée INCA (Incidents de la Circulation Aérienne), elle est alimentée et consultée par tous les centres de contrôle aérien. L'Aviation civile en Polynésie n'est pas connectée à INCA, mais le service alimentera cette base de données dans un futur proche. À Tahiti, les incidents sont immédiatement analysés en commission locale et en présence des personnes concernées (responsables de l'Aviation civile, contrôleurs,...) Les éléments de l'incident sont retransmis au bureau des Airprox, à Paris et les enseignements tirés de cette commission permettent de mettre en place rapidement des mesures correctives.

La sécurité aérienne est aujourd'hui une priorité partagée par les plus hautes instances aéronautiques internationales, comme en témoignent les quatre "ESARR" établies par l'organisme européen Eurocontrol. Les ESARR sont des exigences de sécurité, fixant aux acteurs du transport aérien un niveau minimum à respecter dans les différents domaines de la sécurité aérienne. L'ESARR 2 fixe par exemple les conditions d'application des procédures "airprox". D'une manière générale, il s'agit de mesures très pratiques et identiques pour tous les États signataires. La France en faisant partie, la Polynésie française bénéficie de ces mesures, pour une meilleure sécurité du transport aérien.

## UNE SÉCURITÉ DE QUALITÉ

Procédures AIRPROX et retour d'expérience sont mis en œuvre en aval des incidents. Un autre dispositif permet de lutter en amont contre les incidents : la qualité de service. L'Aviation civile s'est aperçue qu'un même agent avait difficilement le temps de remplir son service et en même temps de prendre du recul pour analyser la qualité de ce service. La direction générale de l'Aviation civile à Paris a donc décidé de créer des postes dédiés à part entière à la qualité de service. En Polynésie française, un poste au niveau du centre de contrôle vient ainsi d'être créé.

*Jean-David Bol*

AIR TAHITI NUI À PARIS

# A la découverte de l'Atlantique Nord



Depuis le 5 mai, les "tiare" de la compagnie basée ont fleuri sur la piste de Roissy Charles de Gaulle.

L'Atlantique Nord est un espace aérien particulier : il est très fréquenté et ne dispose pas d'aide à la navigation implantée au sol. Il exige donc de la part des pilotes une compétence particulière. Pour garantir la sécurité du trafic aérien dans cette zone, les autorités de l'Aviation civile veillent à ce que les pilotes soient formés en conséquence. Une formation indispensable pour les compagnies qui souhaitent emprunter les routes aériennes situées au-dessus de l'Atlantique Nord. Air Tahiti Nui n'ayant jamais survolé cette zone, la compagnie a dû se plier aux règles en la matière. La formation est principalement axée sur la connaissance des procédures opérationnelles normales, des consignes après panne et des urgences en cas de perte, partielle ou totale, des fonctions de navigation ou de tenue d'altitude. La formation s'achève par une phase pratique de familiarisation en vol sur quatre étapes avec instructeur.

D'une manière générale, la réglementation des transports aériens impose à tout transporteur d'assurer à ses pilotes la connaissance couvrant les moyens de navigation associés à son réseau. Cela concerne les installations, les services et les procédures de météorologie, la communica-

tion et le trafic aérien, le relief et les altitudes minimales de sécurité. En plus de l'étude documentaire, en fonction de la complexité de la route, des vols de familiarisation sont parfois nécessaires. Ce processus aboutit à la délivrance aux pilotes par le transporteur de la qualification à la compétence de route et d'aérodrome.

La desserte de Paris impliquant par ailleurs le recrutement de nouveaux pilotes, la compagnie a fait en sorte de choisir des pilotes ayant déjà l'expérience de l'Atlantique Nord (voir notre encart).

Les pilotes ne sont pas les seuls concernés par cette nouvelle ligne. L'appareil doit en effet présenter certains équipements complémentaires obligatoires. Les exigences minimales se traduisent par l'emport de deux systèmes de navigation à longue distance (GPS par exemple) et de deux systèmes de mesure et d'indication de l'altitude-pression visant à garantir la précision de navigation tant sur le plan horizontal que sur le plan vertical. Autant d'exigences qu'Air Tahiti Nui a dû remplir pour accéder à l'aéroport Charles de Gaulle.

*Francis Sacault*

*Pour Air Tahiti Nui, desservir Paris implique bien des changements. Le survol de l'Atlantique Nord n'en est pas des moindres. En effet, cette partie du globe connaît un trafic aérien bien supérieur à celui de l'océan Pacifique. Ce à quoi les pilotes de la compagnie au tiare ont dû se préparer.*

## LES PILOTES D'ATN

Tous les pilotes de la compagnie au tiare n'ont pas eu besoin de formation. Certains d'entre eux ont en effet déjà l'expérience du survol de l'Atlantique Nord : deux pilotes de la compagnie et huit pilotes recrutés à l'extérieur (quatre chez Air Lib et quatre chez Sabena).

## SECURITÉ-SÛRETÉ

# Des “privés” pour les visite de sûreté

*Le 14 mars dernier, une ordonnance a été prise par le gouvernement français. Elle modifie certains articles du code de l'aviation civile relatifs à la sûreté et à la sécurité aéronautiques. Ces modifications ont été rendues applicables en Polynésie française.*

Cette ordonnance concerne tout d'abord les visites de sûreté. Avant le 14 mars dernier, seuls des officiers et des agents de police judiciaire pouvaient procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant en zones réservées. La nouveauté apportée par cette ordonnance réside dans le fait que ces visites peuvent être assurées par des personnes “privées”, selon des modalités et des critères définis. Il peut s'agir d'une entreprise privée agréée par l'Aviation civile et sous contrat avec l'exploitant d'aérodrome. L'ordonnance du 14 mars pose plusieurs conditions : les agents “privés” doivent être de nationalité française ou ressortissants d'un Etat membre de la communauté européenne et doivent faire l'objet d'une enquête de moralité. Une fois retenus, ils doivent remplir leur mission sous les ordres d'un officier de police judiciaire.

Du côté de la sécurité, l'ordonnance du 14 mars reconnaît la nécessité de faire évoluer la réglementation concernant les services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA). Le souci d'assurer la sécurité est affirmé, les moyens humains et techniques sont précisés. Un niveau de sécurité sera retenu pour chaque aérodrome, en fonction de sa fréquentation. Enfin, le besoin d'adaptation est reconnu car la spécificité polynésienne est incontour-

nable : insularité, éloignement des aérodromes et problèmes de recrutement comme du maintien de qualifications des pompiers des aérodromes éloignés et peu fréquentés. La Polynésie française va se doter d'un centre de formation de ses pompiers d'aéroport. Celui-ci utilisera les nouvelles installations de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Le péril aviaire est également pris en considération. Une étude est en cours pour cerner les éventuelles adaptations à apporter à la réglementation dans ce domaine.

*Bruno Villemont et Jean-Pierre Bernard*

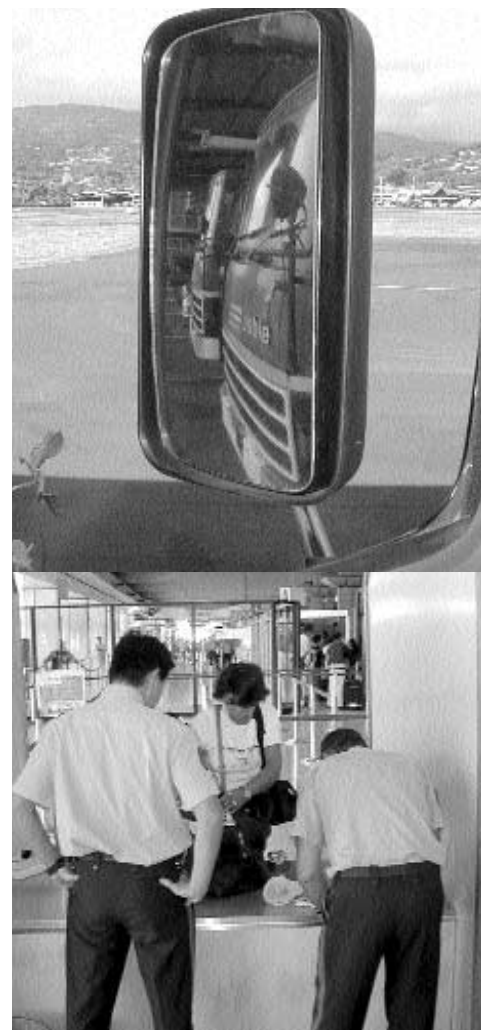
10

## QUI MET EN OEUVRE LA SÛRETÉ AÉRIENNE ?

Traditionnellement, la mise en oeuvre des mesures de police incombe à trois services de l'État :

- la Police aux frontières (PAF), qui contrôle la circulation trans-frontière, évalue le niveau de la menace terroriste et participe aux mesures de sûreté en zones publique et réservée, dont l'inspection-filtrage des passagers et des bagages à main ;
- la Gendarmerie des transports aériens (GTA), mise à la disposition de la DGAC, qui participe aux mesures en zone réservée, contrôle du fret et des bagages en soute ;
- les services de la Douane, qui contrôlent, dans le cadre du régime international, les bagages de soute, le fret, les colis postaux, et assurent les visites de sûreté des avions ainsi que des véhicules.

Des organismes extérieurs à l'État interviennent de plus en plus à ses côtés : les gestionnaires d'aérodrome (la SETIL Aéroports en Polynésie française), les compagnies aériennes, les transitaires (pour le fret) et les sociétés de surveillance.



## FORMATION

# Un bilan 2001 record

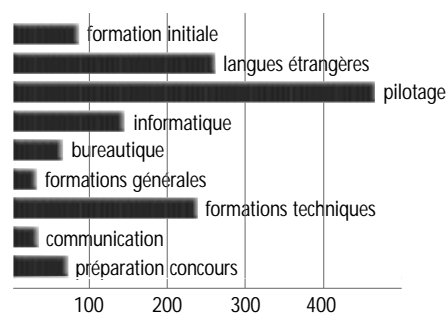
Les formations organisées en 2001 ont contribué au maintien des qualifications professionnelles des personnels techniques ainsi qu'au renforcement des compétences professionnelles des personnels exerçant des fonctions administratives, notamment en matière de comptabilité publique. Un stage "responsabilité pénale de l'agent public", assuré par des intervenants en fonction en métropole, a suscité un vif intérêt de la part d'une cinquantaine de stagiaires, principalement des personnels techniques de la navigation aérienne. Une formation locale relative au passage à l'euro a été organisée par le Haut-Commissariat de la République en Polynésie Française au profit des agents de l'Etat exerçant des activités dans les domaines de la comptabilité, des achats publics ou de la paye. Cette formation a été suivie par vingt cinq agents du SEAC.PF. En ce qui concerne la bureautique, la mise en place de Lotus Notes a nécessité la formation de 31 agents à l'utilisation de la messagerie et de l'agenda. Il est prévu de former tous les personnels du SEAC.PF à l'utilisation de Lotus Notes au cours de l'année 2002.

Le plan de formation de l'année 2002, établi à partir d'un budget prévisionnel équivalent à celui de l'année 2001 (270 000 euros), s'inscrit dans la continuité par rapport aux plans antérieurs, notamment dans ses orientations générales. Le maintien des qualifications professionnelles des personnels techniques sera marqué par la progression des stages d'anglais en immersion et sur site et par l'augmentation des stages ENAC. Le SEAC.PF a en effet obtenu douze places sur les treize formations demandées pour les ingénieurs électroniciens de la division technique. Le renforcement des compétences professionnelles des personnels exerçant des fonctions administratives se traduira par des formations au budget annexe de l'aviation civile (BAAC) et à la gestion des immobilisations. Ces actions seront complétées par une formation à la comptabilité analytique au moment de sa mise en place au SEAC.PF.

Les agents en fonction sur les trois aérodromes d'Etat (Bora-Bora, Raiatea et Rangiroa) et sur 2

aérodromes territoriaux (Hualine et Moorea), bénéficieront d'une formation à l'hygiène/sécurité et habilitation. Cette formation sera assurée par l'agent chargé de la mise en œuvre (ACMO). Enfin, une formation relative à la prévention et au traitement du contentieux administratif sera dispensée par la Commissaire du Gouvernement près le Tribunal Administratif de Papeete au profit des personnels d'encadrement du SEAC.PF.

*Christian Limongi*



Dépenses de formation 2001 en KFF

**La formation en 2001 au SEAC.PF, c'est un budget de 32,5 millions de FCP, en augmentation de presque 10 % par rapport à 2000. Cet effort financier consenti par le SEAC.PF a permis à 170 agents de suivre un ou plusieurs stages organisés dans le cadre des orientations générales fixées dans le plan de formation 2001.**

11

## L'AVIS D'UNE FORMATRICE DE MÉTROPOLE

Parmi toutes les formations organisées au SEAC.PF en 2001, celle de Françoise Gulde a concerné pas moins de trois services. Au programme : le budget annexe de l'Aviation civile (BAAC), la comptabilité analytique et la gestion des immobilisations.

**Manureva : "Pourquoi avoir travaillé sur ces trois sujets ?"**

FG : " Concernant d'abord le budget annexe de l'Aviation civile, il est toujours bon de revenir sur ses spécificités : c'est un budget autonome mais intégré au budget général de l'Etat. Quant à la comptabilité analytique, elle présente l'avantage de pouvoir justifier les coûts des services que la DGAC facture aux compagnies aériennes, par exemple. En métropole, l'Aviation civile a adopté cette comptabilité courant 2000. Le SEAC.PF s'y met à son tour et je suis ici pour l'y aider. Enfin, la gestion des immobilisations (des biens acquis de façon durable) permet de calculer leurs amortissements de façon beaucoup plus fine. "

**Manureva : "Comment se sont passées ces deux semaines de formation ?"**

FG : " Mon accueil a été plus que chaleureux et j'ai été ravie devant la bonne participation des agents sur des sujets qui n'étaient pas faciles. J'ai noté beaucoup d'adhésion, de motivation et de réactivité de la part des agents, même après des journées de travail de dix heures ! Nous arrivons à la fin de cette formation, elle aura été lourde et importante, mais aura permis de finaliser les travaux de l'année 2001 et de planter le décor pour l'avenir. "

## SERVICE ET SÉCURITÉ

## Profession “PNC”

*C'est sous ces trois lettres que la profession regroupe les hôtesses, les stewards et leurs chefs de cabine : les Personnels Navigants Commerciaux. Depuis longtemps, la profession fascine : elle est synonyme d'évasion, de découverte et d'élégance. Mais vue de l'intérieur, cette définition fait sourire. Il s'agit là de clichés sinon faux du moins réducteurs. Aujourd'hui, l'hôtesse est plus qu'une simple serveuse, elle est aussi gardienne de la sécurité de son vol... mais toujours avec le sourire.*



*Le service est seulement la partie visible du travail des hôtesses.*

En Polynésie, être PNC recoupe des réalités bien différentes. Il arrive fréquemment qu'un steward d'Air Tahiti travaille à horaires de bureau. En revanche, une hôtesse d'Air France peut s'absenter jusqu'à dix jours de Tahiti, pour réaliser par tronçons le vol Papeete-Paris-Papeete. Mais tous les deux vous diront en substance qu'ils font "un métier beau et passionnant". Passionnant par la diversité qui le caractérise : "c'est une activité qui ne laisse pas de place à la routine : un jour, je suis sur un vol pour Bora Bora avec des touristes, le lendemain sur un vol pour Rurutu avec des résidents, avec chaque fois un équipage différent", explique Hinarava, hôtesse à Air Tahiti. Selon elle, être PNC pour la compagnie domestique présente d'autres avantages dont celui non négligeable de pouvoir rentrer à la maison presque tous les soirs. Seuls quelques vols exigent un "découché", ceux sur les Marquises et les Gambier. Mais les PNC n'en font pas plus de deux par mois. Ce qui fait dire à Hinarava qu'elle ne ferait de l'international "pour rien au monde !". Il est vrai que pour les 97 PNC d'Air France basés en Polynésie, le rythme est différent. Les équipages de quinze personnes alternent deux vols sur Los Angeles et un sur Paris. Les premiers les font découcher 48 heures dans la "Cité des Anges". Quant au dernier, il implique un découché de dix jours, dont deux à Los Angeles (à l'aller), trois à Paris et encore deux à Los Angeles (au retour).

Ce rythme ne décourage pas les prétendants, bien au contraire. "Nous recevons chaque mois des dizaines de candidatures spontanées" confie Sylvie Bergognoux, chef de secteur à Air France. La récente vague de recrutement lancée par Air Tahiti Nui pour préparer les nouvelles dessertes de Paris a prolongé le véritable engoue-

ment chez bon nombre de jeunes polynésiens. Lors de chaque épreuve théorique du Certificat de Sécurité et de Sauvetage (CSS, indispensable pour devenir PNC), une trentaine de candidats visent une embauche par la compagnie au tiare, qui compte déjà plus d'une centaine de PNC. Du côté d'Air Tahiti, Hinarava confirme : "c'est une profession qui fascine, beaucoup de jeunes s'adressent à nous pour savoir comment devenir hôtesse ou steward". Les critères de recrutement sont souvent les mêmes : avoir entre 21 et 30 ans, être titulaire du baccalauréat et du CSS, parler parfaitement l'anglais (et le tahitien pour Air Tahiti), avoir une excellente présentation et le sens du contact. Les postulants sont plus souvent des hommes qu'on le pense. Chez Air France, les stewards représentent presque la moitié des PNC, 40 % exactement. Sylvie Bergognoux aime rappeler qu' "un équipage mixte présente un équilibre et une certaine complémentarité".

Entre Air Tahiti et Air France ou Air Tahiti Nui, le rythme hebdomadaire des PNC est fondamentalement différent, mais leurs missions n'en restent pas moins identiques : veiller au confort et à la sécurité du passager. Cette dernière mission est très souvent méconnue des passagers. Pourtant, avant de vous accueillir à bord, les PNC réalisent une inspection complète des matériels de secours : extincteurs, gilets de sauvetage, cagoules anti-fumée... Sur les gros porteurs, l'équipage vérifie également le système de communication entre le cockpit et les cabines. Il vérifie enfin chaque recoin des cabines de l'appareil à l'affût du moindre objet suspect. En plus de tout cela, les PNC suivent chaque année une formation, leur rappelant les procédures de sécurité à suivre, des entraînements et des mises en situation : utilisation des toboggans d'évacuation, progression dans une cabine enfumée, utilisation d'extincteur, usage des balises de détresse... On comprend donc Hinarava, hôtesse à Air Tahiti, quand elle dit "dans notre profession, la sécurité est omniprésente". Ainsi, quand vous êtes accueillis à bord de l'avion, toutes les conditions sont réunies pour que le vol se passe sans le moindre encombre : les hôtesses et les stewards sont là pour y veiller.

*Jean-David Bol*

## LES HÔTESSES D'AIR FRANCE ET LEURS ROBES "PURUTU"

A chaque fois, la surprise est la même pour les touristes en provenance de France : après le décollage de Los Angeles, les hôtesses quittent leur uniforme classique et apparaissent en robe "purutu", fleur à l'oreille et parées de perles et de nacres. Cette tradition ne date pas d'hier, elle remonte à la compagnie UTA, absorbée par Air France en 1990. "Papeete est la seule base d'Air France au monde à avoir un uniforme spécifique", précise fièrement Sylvie Bergognoux, chef de secteur Air France à Tahiti-Faa'a. Mais la sécurité prime sur le folklore : les hôtesses ne doivent se changer qu'après le décollage et retrouver leur uniforme classique avant l'atterrissage. "En cas de problème et sans cet uniforme, précise Sylvie Bergognoux, les passagers ne nous reconnaîtraient pas..."

# Polynésie

## Un nouveau logo pour la SETIL Aéroports

Au mois de septembre 2001, la SETIL a donné naissance à deux entités : la SAGEP une société d'aménagement, et la SETIL Aéroports, exclusivement dédiée à l'exploitation et à la gestion aéroportuaire. C'est dans le cadre de cette évolution que la SETIL Aéroports s'est dotée d'une nouvelle image (voir photo). L'esprit de l'ancien logo est conservé, comme en témoigne l'avion et le tiki, mais il s'intègre dans un graphisme plus moderne et épuré, afin d'illustrer un nouveau rapport entre tradition et modernité.



*Le Tiki et l'avion sont deux éléments de l'ancien logo (à gauche) que l'on retrouve dans le nouveau logo (à droite).*

## Le billet Papeete-Paris bientôt moins cher ?

Au lendemain de sa nomination en tant que secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau a annoncé que le gouvernement français cherchait à faire baisser les tarifs aériens à destination des DOM-TOM et ainsi à améliorer la continuité territoriale. Deux moyens pour y parvenir : une aide aux compagnies aériennes afin qu'elles pratiquent une politique tarifaire plus abordable ou le financement direct d'une partie du billet d'avion. De son côté, Brigitte Girardin, ministre de l'Outre-Mer, souhaite la création d'un "passeport-mobilité" : il permettrait aux jeunes d'Outre-Mer qui désirent se former en métropole de voir leur billet d'avion complètement pris en charge.

13

# Pacifique

## Vers du "low cost" long-courrier

La compagnie Virgin Blue annonce la création prochaine de vols long-courriers internationaux à bas prix. Cette filiale "low-cost" de Virgin Atlantic, créée par Richard Branson, propose déjà des billets à bas prix sur des vols intérieurs, en Australie. Mais elle est la première compagnie à proposer des vols long-courriers en low cost. A l'heure qu'il est, les destinations proposées ne sont pas connues. En revanche, Virgin Blue a annoncé qu'elle comptait sur l'aide de United Airlines, qui exploite des lignes sur Sydney et Melbourne, afin d'acheminer des voyageurs américains. Un

partage de code entre les deux compagnies est donc à l'ordre du jour. Qantas, déjà rudement concurrencé par Virgin Blue sur les vols intérieurs, riposte en annonçant la création de sa propre filiale "low cost" : Australia Airlines. Elle devrait commencer son exploitation le 27 octobre 2002. Les premières liaisons proposées se feront au départ de Cairns, au nord du pays, et à destination de Osaka, Fukuoka, Taïpeh, Hong Kong et Nagoya. Puis au début de l'année 2003, Australian Airlines étoffera son réseau grâce à l'ouverture d'une base dans le sud de l'Australie et à l'ouverture de nouvelles dessertes vers Phuket et Kuala Lumpur.



photos : www.airliners.net

## Un nouvel aéroport à Santiago

Le gouvernement chilien projette de construire un nouvel aéroport à une quarantaine de kilomètres de la capitale. L'unique piste du principal aéroport de Santiago exige actuellement une opération d'entretien qui pourrait durer plusieurs mois. L'option de construire une nouvelle piste n'a pas été retenue car elle ne résoud pas les futurs problèmes de congestion auxquels pourrait être confronté l'aéroport de Santiago à l'horizon 2020, sur la base d'une croissance annuelle du trafic de 4 % par an. La création d'une nouvelle plateforme aéroportuaire est donc à l'ordre du jour. Le site de construction pressenti satisfait les riverains, d'autant que leurs plaintes ont conduit à envisager la clôture et l'urbanisation de l'actuel aéroport de Santiago.



*L'unique piste de l'aéroport de Santiago ne suffira pas à contenir l'évolution du trafic aérien, estimé à + 4 % par an.*

14

## La zone Asie-Pacifique en tête du trafic des aéroports 2001

L'an dernier, l'ensemble des grandes régions du monde ont connu un recul du trafic des passagers. Les attentats du 11 septembre y sont pour quelque chose. Pour preuve, c'est la zone Amérique du Nord qui connaît la baisse la plus significative : 1 354 000 000 passagers, soit 6,3 % de moins que l'année 2000. Seules deux régions ont maintenu une évolution positive entre 2000 et 2001. La première d'entre elles est la zone Asie-Pacifique, avec ses 555 000 000 de passagers (+ 2,2 %). Vient ensuite l'Amérique Latine (+ 1,2%) avec ses 166 000 000 de passagers.

## Air New Zealand intéresse Qantas

Au début du mois de juin, la compagnie australienne Qantas a fait savoir que des négociations avaient eu lieu pour prendre une participation minoritaire dans le capital de sa concurrente Air New Zealand.



## Air New Zealand : retour à l'équilibre et code-share avec Lufthansa

La compagnie néo-zélandaise a revu à la hausse son accord de code-share avec la compagnie allemande Lufthansa. Depuis le 5 mai dernier, elle propose une seconde desserte quotidienne entre Francfort et Los Angeles dans son catalogue de destination. Cet accord permet ainsi à Air New Zealand d'acheminer plus de touristes européens en Australie et en Nouvelle Zélande. Cela lui aura permis en partie un retour à l'équilibre pour son exercice 2001-2002, qui se clôture le 30 juin 2002. La compagnie avait accusé une perte de 175 milliards de Fcp lors du précédent exercice, entraînée au bord du gouffre par sa filiale Ansett.



## L'aéroport du Vanuatu s'agrandit

D'importants travaux ont commencé, à l'aéroport international de Port Vila, au Vanuatu. Ils concernent l'agrandissement des halls de départ et d'arrivée, la réorganisation des structures des douanes et du service de l'immigration et la rénovation des zones commerciales. Le budget de 1,2 milliard de Fcp a été financé grâce aux aides apportées par les gouvernements australien, français et néo-zélandais, l'Union Européenne et la European Investment Bank. Le chantier devrait s'achever dans le courant du mois d'août 2002 et permettre à l'aéroport du Vanuatu de traiter 400 passagers par heure. La majeure partie des travaux sont exécutés par une entreprise locale : Dinh Van Tu.

# Passagers

## A consommer avec modération...



La compagnie américaine Continental Airlines a annoncé récemment qu'elle allait cesser d'inclure des boissons alcoolisées dans les boissons offertes à bord pendant le vol. Pour un whisky ou pour une coupe de champagne, il en coûtera dorénavant 4 \$ minimum, soit presque 600 Fcp. Cette décision fait suite à la parution d'un rapport de l'Aviation civile britannique selon lequel 43 % des cas de "rage de l'air" sont causés par l'alcool. D'autres mesures visant à enrayer le phénomène sont dans l'air : interdire la vente d'alcool dans les boutiques duty-free et ne pas servir à bord plus de deux consommations alcoolisées à un même passager.

## Le saviez-vous ?

Les cabines telles que vous les trouvez en montant dans l'avion sont le fruit d'une longue recherche concertée entre designers, architectes, graphistes et créateurs textiles. Leur tâche est loin d'être facile : ils doivent ensemble créer un espace confortable, harmonieux, sûr, original et facilement identifiable. Les couleurs, les matières et même l'éclairage sont pensés pour que vous vous sentiez le mieux possible pendant le vol.



En haut, élégance et sobriété chez Air France (à gauche), rondeurs et futurisme chez Lufthansa (à droite). En bas, le grand luxe d'un A310 privé.

## Portes blindées, caméras individuelles et empreintes digitales

Depuis les attentats du 11 septembre, l'ensemble des acteurs du transport aérien tentent de trouver des solutions pour que le drame ne se reproduise plus. Parmi les idées avancées par les constructeurs, celle de Boeing consiste à renforcer les portes de cockpit. Cette idée est aujourd'hui en phase d'être appliquée et concerne 9 500 avions dans le monde. Ces portes comportent deux couches de kevlar capable de résister aux impacts de balles, elles sont faites pour résister au choc d'un homme de 120 kg lancé en pleine course ou à l'explosion d'une petite charge de plastic. Elles sont condamnées de plus par un verrou électronique. De son côté, Airbus étudie la possibilité d'installer une caméra au-dessus de chaque passager. Ces caméras de toute petite taille seraient placées à côté des lampes individuelles et fonctionneraient en mode infrarouge pendant la nuit. La question de la surveillance des écrans de contrôle reste posée, un Airbus contenant entre 350 et 400 passagers. Par ailleurs, bon nombre d'acteurs du transport aérien orientent leurs travaux dans la direction d'une meilleure identification des passagers. C'est ainsi que la compagnie Scandinavian Airlines a testé un système d'identification par empreintes digitales. Avant l'embarquement, ce système lit une carte contenant l'empreinte du passager. Puis celui-ci plaque son doigt sur un écran afin que le système compare les deux empreintes. Dernière idée des transporteurs : la reconnaissance de l'iris. Avec 266 points de reconnaissance, elle demeure sans conteste la méthode la plus efficace mais aussi la plus coûteuse.



Près de 9500 appareils vont hériter d'une porte comme celle-ci, conçue par C&D Aerospace.

**UNE BAISSÉ DE 17,2 % SUR LE TRAFIC INTERNATIONAL**

Le nombre de passagers du trafic international sur les cinq premiers mois de l'année 2002 atteint 226 933 passagers contre 273 961 sur la même période en 2001, soit une baisse de 17,2 %, due en partie à l'arrêt des vols charters Hawaiian Airlines acheminant les croisiéristes des paquebots Renaissance.

La compagnie aérienne qui connaît la plus forte progression est Air Tahiti Nui avec 62 673 passagers transportés contre 44 587 passagers sur la même période en 2001. Air France connaît le meilleur coefficient moyen de remplissage : 83 % sur les cinq premiers mois de l'année, avec une pointe à 93,1 % en avril. Une conséquence du retrait d'Air Lib sur la ligne Paris-Papeete, effective depuis le 29 mars 2002.

Du côté du trafic domestique, 560 376 passagers ont emprunté les lignes polynésiennes au cours du premier quadrimestre de l'année. Ils étaient 616 360 sur la même période en 2001, soit une baisse de 9,1 %.

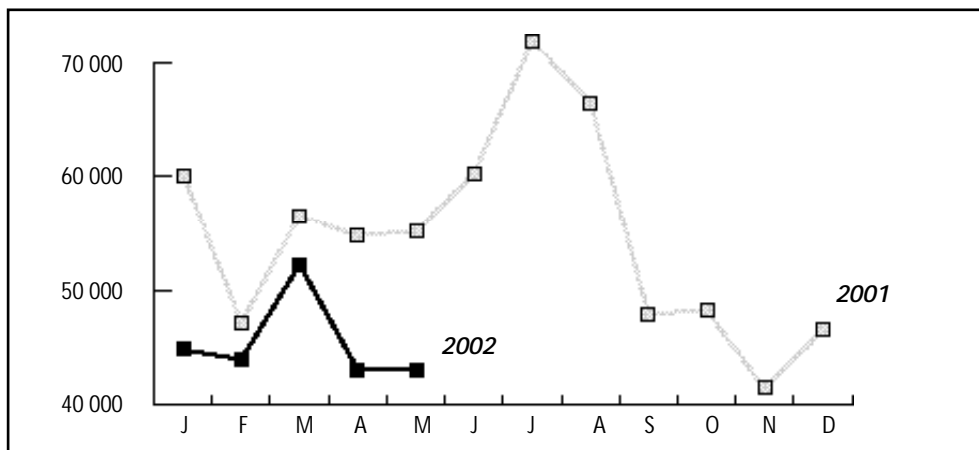
*Pour accéder à nos statistiques, consulter le site web : [www.seac.pf](http://www.seac.pf), rubrique statistiques.*

**RAPPEL DES CHIFFRES 2001**

- Nombre de passagers :
  - Aéroport de Tahiti-Faa'a : 1 479 833
  - Autres aérodromes : 1 128 425
  - Total passagers : 2 608 258
- Nombre de vols :
  - vols commerciaux de Tahiti-Faa'a : 38 740
  - vols commerciaux des autres aéroports : 58 604
- Nombre d'aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique : 42
- Nombre de compagnies basées : 7

**TRAFIC INTERNATIONAL**

*Trafic international en 2001 et sur les cinq premiers mois 2002 en nombre de passagers par mois (vols réguliers et vols non réguliers) :*



*Trafic international par compagnie sur les cinq premiers mois de l'année 2002 :*

COMPAGNIE	PASSAGERS + TRANSIT	VAR/2001	CMR 2002
Air France	42313	+ 0,3 %	83 %
Air New Zealand	56079	+ 8 %	69,8 %
Air Lib	9636	- 66,1 %	56,1 %
Corsair	20595	- 9,8 %	86,7 %
Lan Chile	10744	- 16 %	58,9 %
Polynesian Airlines	6905	- 12,6 %	54,7 %
Hawaiian Airlines	7752	- 36,2 %	57,4 %
Air Calin	7008	- 1,8 %	65,5 %
Air Tahiti Nui	62673	+ 40,6 %	70,9 %
Total vols réguliers	223705	- 2,7 %	70,9 %
Total vols non régulier	1407	- 67,3 %	90 %
Total	226933	-17,2 %	71 %

*Nota bene*

- Le nombre de passagers transportés par compagnie comprend : le nombre de passagers à l'arrivée, le nombre de passagers au départ, le nombre de passagers en transit, à l'arrivée et au départ.
- Le CMR ou coefficient moyen de remplissage, exprimé en pourcentage, est obtenu en divisant le nombre de passagers transportés par le nombre de sièges offerts.

**TRAFIC DOMESTIQUE**

*Trafic passagers domestique des six premiers aérodromes de Polynésie sur les quatre premiers mois de l'année 2002 :*

AÉRODROMES	NOMBRE DE PASSAGERS	VAR/2001	TRANSIT
Tahiti-Faa'a (trafic domestique)	241847	-9,3 %	0
Moorea	69879	-24,3%	8330
Bora Bora	72722	+0,6%	6978
Raiatea	47834	-4,4%	21023
Huahine	30470	-9,7%	34850
Rangiroa	19958	-9,7%	9024