



La publication plus tardive que prévue de ce numéro de MANUREVA me donne l'occasion de dresser un premier bilan de l'année 2002 et donner quelques perspectives pour l'année 2003.

2002 aura été malheureusement marquée par la disparition tragique des cinq passagers du PIPER A40 et je m'associe à la douleur de leurs familles et de tous ceux qui les ont connus et appréciés.

L'année passée, placée sous le signe d'une conjoncture difficile, liée principalement aux événements du 11 septembre 2001, restera comme étant l'année des

actions qui n'auront pas été sans conséquences dans les domaines d'intervention du SEAC.PF, notamment ceux de la sûreté et de la sécurité.

2002 doit aussi rester dans nos esprits comme une année charnière avec le départ de la compagnie Air Lib / AOM, le développement de la flotte et des liaisons aériennes d'Air Tahiti Nui (dont la ligne Papeete-Paris via Los Angeles), la mise en œuvre progressive de nouvelles relations avec l'exploitant aéroportuaire SETIL-Aéroports, le projet de réforme constitutionnelle sur la décentralisation de la République française qui va induire un nouveau partage de compétences entre l'État et le Territoire.

Pour sa part, l'année 2003 sera l'année de la continuation et de la consolidation des actions initiées en 2002 dans les domaines de la sûreté et de la sécurité. À cet égard, je souhaite rappeler que les mesures de sûreté, si contraignantes qu'elles puissent apparaître, sont une réponse aux menaces terroristes : l'aéroport de Tahiti-Faa'a ne doit pas être le maillon faible dans la chaîne des escales surtout lorsque les vols sont à destination des États-Unis. Je tiens tout particulièrement à insister sur le respect des procédures de sûreté qui doit être l'affaire de tous les acteurs du transport aérien, y compris des passagers qui en sont, à ce titre, les premiers bénéficiaires.

Sécurité et sûreté seront les maîtres mots du service en 2003, mais il ne faudra pas oublier toutes les autres activités. Je souhaite, à cet égard, souligner l'action de toutes celles et tous ceux qui, au quotidien, par leur travail et leur passion de l'aviation civile, contribuent à l'amélioration permanente de la qualité et de la performance des services rendus par le SEAC.PF.

Le contenu de ce numéro permet d'en faire la démonstration avec notamment les articles consacrés au retour d'expérience et à l'amélioration de la sécurité. Enfin pour terminer, je voudrais adresser à toutes et tous mes meilleurs vœux pour l'année 2003.

Je vous souhaite une bonne et heureuse année et une bonne lecture.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Guy Yeung', written over a horizontal line.

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

Page 3

INTERVIEW

- Christian Vernaudon, PDG du groupe Air Tahiti

Page 4

DE A À Z

- B comme... billet d'avion

Page 5-6-7

AÉROPORTS ET AÉRODROMES DE POLYNÉSIE

- Les ressources du gestionnaire d'aérodrome
- Un hangar d'entretien pour Air Tahiti Nui
- Une piste suivie de près

Page 8-9

PLEIN CIEL

- Les compagnies et leur « permis de transporter »
- Des jets privés dans le ciel polynésien

Page 10

RÈGLEMENTATION

- Aires de mouvement : renforcement des inspections

Page 11

OUTILS DU MANAGEMENT

- Intranet version 2002

Page 12

MÉTIERS

- Le contrôleur technique d'exploitation

Page 13

ÉCHOS DU MONDE AÉRIEN

- Des pompiers pour les aérodromes des îles
- Reprise du trafic en Asie/Pacifique
- Peur en avion : une thérapie de choc

Manureva magazine n° 101 [2° et 3° trimestre 2002] Publication 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 : Olivier Hamonic. Rédaction et réalisation : Axelle Buchwalter et Jérémie Ngô. Ont contribué à ce numéro : Jean-Pierre Bernard, Michel Boschat, Michel Blum, Marc Desclaux, Teiva Domingo, Yves Fuzeau, Christian Limongi, Michel Liron, Francis Sacault, Bruno Villemont. Tél Standard : [689] 86 10 10. Tél Rédaction : [689] 86 10 07. Fax [689] 86 10 09. Email : manureva@seac.pf - Site web : www.seac.pf. Flashage : Scoop. Impression : STPmultipress.

Air Tahiti poursuit son développement

Manureva : M. Vernaudon, quelles sont les perspectives de développement d'Air Tahiti ?

Christian Vernaudon : « Entre 1986 et 2000, Air Tahiti a enregistré une croissance soutenue de son activité de l'ordre de 10 % par an. Nous considérons que le marché du transport aérien domestique a maintenant atteint sa phase de maturité, et qu'en conséquence, la fourchette des taux de croissance possible dans les années à venir sera comprise entre 2 % et 4 %. Le trafic résident représente deux tiers du trafic global et le trafic touristique un tiers. Nous espérons une croissance plus forte des trafics touristiques, notamment à destination des îles Sous-le-Vent et des Tuamotu du nord, en relation avec l'ouverture d'une nouvelle capacité hôtelière dans ces archipels. Pour cette raison, nous venons d'acquérir un cinquième ATR 72 qui représente une augmentation de notre capacité de production de 15 %. Aujourd'hui, plus de 700 000 passagers empruntent chaque année nos lignes ».

Manureva : Quels changements ont permis l'essor du trafic à destination des îles éloignées ?

CV : « Il faut d'abord rappeler qu'au cours de la décennie écoulée, grâce à la modernisation de notre flotte et à nos gains de productivité, nous avons été en mesure de réduire nos tarifs d'environ 30 % en francs constants. D'autre part, nous avons surtout développé la possibilité, pour les habitants des îles, de voyager avec des cartes de réduction. Aujourd'hui, un passager résident sur deux utilise ces réductions. Nous sommes en mesure de desservir quarante et une îles en Polynésie. Par ailleurs, nous avons aussi contribué au désenclavement des îles les plus éloignées des Tuamotu et des Marquises, alors même que cette desserte est structurellement déficitaire (les recettes ne représentent qu'un tiers des charges). Cette desserte est assurée depuis 1990, sans aucune subvention d'exploitation ».

Manureva : Quel est le développement d'Air Tahiti en matière de ressources humaines ?

CV : « Nous employons exclusivement du personnel polynésien, même dans les domaines les plus pointus, et nous sommes fiers d'être une société 100% polynésienne ».

Manureva : Quelles sont les conséquences pour Air Tahiti de la création d'Air Tahiti Nui en terme de gestion des ressources humaines ?

CV : « Air Tahiti a servi de vivier important pour permettre à Air Tahiti Nui de recruter des personnels polynésiens compétents dans les domaines de l'aéronautique. Ceci a été constaté dans de nombreux métiers, et en particulier, pour celui des personnels navigants techniques. En conséquence, Air Tahiti a dû rapidement assurer la formation de nouveaux pilotes ».

Manureva : Que pensez-vous de l'action des services de l'Etat et du rôle de l'Aviation civile en Polynésie ?

CV : « Les services de l'Etat sont pour nous des partenaires capitaux, notamment dans les domaines de la sécurité. Les contrôles d'exploitation, les services de la navigation aérienne, de la Météo, sont absolument indispensables à l'exercice de nos activités. La mise en place envisagée d'un radar pour 2006, contribuera à l'amélioration des conditions de vol ».



Christian Vernaudon, PDG d'Air Tahiti depuis 1985, nous expose les perspectives d'avenir de la société.

AIR TAHITI EN BREF

- Activités du groupe Air Tahiti :
 - Transport aérien (Air Tahiti, Air Moorea, Air Archipels).
 - Escale internationale.
 - Organisation de voyages (Air Tahiti séjours dans les îles).
 - Participation dans des projets d'hôtellerie.
- Effectif : premier employeur de Polynésie avec un effectif de près de 900 personnes.
- Chiffre d'affaires estimé pour 2002 : 10 milliards FCFP
- Flotte d'Air Tahiti :
 - moyenne d'âge 4 ans
 - quatre ATR 42, cinq ATR 72, deux Dornier 228

B comme... billet d'avion

Le billet d'avion est soumis à des règles contractuelles qui fixent les droits et obligations des compagnies et de leurs passagers. C'est aussi un titre de transport qui présente plusieurs indications détaillées : à chaque coupon de vol, correspond un trajet, d'un point d'embarquement vers une destination. Tout passager en partance doit pouvoir retrouver ces informations indispensables le jour de son départ.

Lorsqu'un candidat au voyage achète un billet d'avion, il souscrit un contrat qui le lie à la compagnie aérienne émettrice. Plusieurs textes internationaux, communautaires et nationaux réglementent les conditions générales de transport dont l'essentiel figure toujours au verso du billet, ou sur la pochette qui l'accompagne. Le passagera pourra y lire, en particulier, les dispositions qui concernent la responsabilité des transporteurs aériens, en application de la Convention de Varsovie de 1929.

Le billet d'avion est un titre de transport qui se présente sous forme de coupons de vol. Le dernier coupon résume l'ensemble du parcours suivi par le passager. Sur chaque coupon, après le nom du passager, figurent l'aéroport d'embarquement, le code du transporteur et le numéro de vol. Ce n'est pas forcément la compagnie dont le code figure sur le billet qui se chargera de conduire le passager à destination. Celle-ci peut déléguer son transport à une autre compagnie grâce aux accords de « code-share ». L'identification de la classe de voyage apparaît ensuite sous un code international empruntant trois initiales : « P » correspond à la première classe, « Y » à la classe économique, et enfin sur cet exemple, « J » convient à la classe affaire. La date et l'heure de départ sont précisées à la suite de ces premières indications. Puis le statut de la réservation est indiqué par la mention « OK » quand la place est confirmée. « RQ », qui signifie « request »,

désigne une place en demande. « NS » (ou « no seat ») indique une place réservée pour les bébés de moins de deux ans.

Sous le prix du billet, apparaissent les taxes versées par le passager. Parmi elles, la « taxe d'aéroport », dont le montant varie d'un endroit et d'un pays à l'autre.

Il existe aujourd'hui quatre types de billets d'avions : le billet TAT (transitional automated ticket), il est traditionnellement souple et en papier carboné. Le billet ATB (automatised ticket boarding pass) dans sa version cartonnée, est plus récent. Seules les compagnies importantes en disposent actuellement. Le billet dit « manuel » est conservé dans nos îles éloignées qui ne sont pas dotées de moyens modernes. Il est écrit à la main.

Le billet électronique est enfin le dernier né des titres de transport. Il peut être acheté par simple coup de téléphone. L'utilisateur paie par carte bancaire, et reçoit en échange un code confidentiel qui lui donne droit à la délivrance de sa carte d'embarquement, une fois son identité confirmée. La vente du billet électronique exonère l'utilisateur de frais de support papier. Il permet en outre un meilleur contrôle des passagers puisque un papier d'identité leur est demandé au moment de l'enregistrement.

Jérémie Ngô

4

Le transporteur dont le nom figure sur le billet n'est pas forcément celui qui assurera le transport.

Le nom de l'aéroport et le terminal d'embarquement, suivi du code de la compagnie qui comprend deux lettres.

L'aéroport d'arrivée qui apparaît ici avec son code. Chaque aéroport dispose d'un code unique de trois lettres.

Les taxes apparaissent distinctement du prix du billet.

COUPON DE VOL ATB



La classe de voyage, désignée ici par un J, correspond à la classe affaire.

Le coupon détachable du billet doit rester en possession du passager. Il servira de preuve d'achat en cas de perte du billet.

La date indiquée détermine la date de validité du billet qui varie en fonction des forfaits ou des saisons.

Nombre de bagages et poids toléré en soute (30 kg par pièce sur vols internationaux, 10 kg dans les îles de Polynésie).

CONCESSION

Les ressources du gestionnaire d'aérodrome

Quelques 200 entreprises et 2 500 personnes interviennent chaque jour sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a dans le cadre de leurs activités professionnelles. À cela s'ajoutent les passagers qui fréquentent la plate-forme, soit près de 1 400 000 personnes sur l'année 2002. Pour faire fonctionner cet ensemble, un acteur omniprésent : la SETIL-Aéroports. L'activité de gestionnaire d'aérodrome demande du professionnalisme et de la rigueur. Au delà de ces qualités indispensables, elle nécessite des ressources financières. Afin de mener à bien ses missions, le gestionnaire d'aérodrome est autorisé à percevoir des redevances.

Les redevances rémunèrent les services rendus aux usagers et au public. Elles doivent être appropriées aux services rendus et en améliorer la qualité, le niveau ou la dimension. A ce titre, elles sont régies par une procédure d'approbation particulière.

La redevance d'atterrissage est due pour tout aéronef qui effectue un toucher. Elle est calculée d'après la masse maximum au décollage portée sur la fiche de navigabilité de l'aéronef. Ainsi toutes interventions, travaux, améliorations de nature à faciliter l'atterrissage et la circulation des avions entrent dans le calcul de la redevance d'atterrissage. Il en va aussi de la même manière pour le stationnement des avions, l'usage des terminaux par les passagers, le fret, la distribution du carburant. Pour Tahiti-Faa'a, ces recettes représentent entre 700 et 800 millions de FCP *. On les appelle redevances aéronautiques.

Entre 1,5 et 2 milliards de FCP par an

Il existe d'autres redevances qualifiées d'extra-aéronautiques. Si elles adhèrent aux principes imposées pour les redevances, elles sont de la seule responsabilité du gestionnaire. On peut ainsi parler de redevances domaniales (location de terrain ou de bureaux), de prestations (téléphone, affichage, nettoyage), d'usage des installations (bascule au fret, salles d'embarquement, de service, de réseaux (eau, électricité, informatique), de location (de matériel mobile, d'équi-

pement). Pour Tahiti-Faa'a, ces recettes génèrent un produit annuel de près de 500 millions de FCP *.

Viennent s'ajouter à ces redevances, celles que l'on peut qualifier de commerciales perçues auprès de sous-concessionnaires sur les recettes ou les résultats de leurs activités. En effet, une activité commerciale qui s'installe sur la plate-forme, dans l'aérogare ou sur le tarmac peut être soumise à cette redevance. Elles se montent à Tahiti Faa'a aux alentours de 180 millions de FCP *.

Cette entreprise qu'est le gestionnaire de l'aéroport de Tahiti-Faa'a capte donc un ensemble de ressources lui permettant d'assurer le fonctionnement de la ruche. Le montant global de l'ensemble des ressources mobilisables varie entre 1,5 et 2 milliards de FCP * en année normale. Les ressources du concessionnaire de l'aéroport ne s'arrêtent pas à ces redevances. En effet comme pour une entreprise, il peut dans son activité recourir à l'emprunt, bénéficier d'interventions d'autres personnes publiques ou privées intéressées par le développement de l'aéroport, s'il affine sa gestion, percevoir des produits financiers ou réaliser des reprises sur provision.

L'encadrement de sa gestion est lié à la mission de service public qu'il assure. De plus en plus, l'esprit des nouveaux contrats de construction, entretien et exploitation appliqués au niveau européen, prend comme règle, l'autonomie de décision. Ainsi, les gestionnaires d'aéroport devraient bénéficier de beaucoup plus de souplesse pour mettre en musique leur croissance en s'associant avec tous les partenaires ayant intérêt au développement des infrastructures aéronautiques.

Michel Boschat

* 1 FCP = 0,00838 €

La plate-forme aéroportuaire est une ruche qui doit s'organiser pour que les passagers et les avions soient accompagnés de la manière la plus rapide et la plus sûre. A la tête de cette ruche, le gestionnaire d'aérodrome : une entreprise qui fonctionne avec des recettes, des dépenses, des investissements, des amortissements et des provisions. Voyage au cœur des ressources d'un gestionnaire d'aérodrome.



AMÉNAGEMENT

Un hangar d'entretien pour Air Tahiti Nui

Depuis le mois de février 2003, la flotte d'Air Tahiti Nui compte quatre A340-300. Pourtant, la compagnie ne dispose pas encore sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a d'un hangar pour l'entretien de ses avions. Des études sont en cours pour déterminer le meilleur site d'implantation possible. La décision qui sera prise aura un impact considérable sur le futur de la plate-forme.

Une étude comparative des solutions d'implantation d'un hangar entretien pour les avions d'Air Tahiti Nui a été initiée en 2002. Cette étude ne constitue qu'une première approche du problème posé, pour susciter les interrogations, pousser plus loin l'investigation sur des points techniques particuliers liés aux contraintes d'aménagement et aéronautiques de la plate-forme.

Les différentes solutions d'implantation dégagées par l'étude sont les suivantes :

- **Une solution en zone nord :**

❶ A l'est de la tour de contrôle.

- **Trois solutions en zone sud :**

❷ A l'emplacement du hangar militaire CIP.

❸ Sur l'aire de stationnement de la base aérienne 190.

❹ A l'emplacement du hangar Air Tahiti, avec la construction d'un nouveau hangar pour cette compagnie en zone nord où il existe deux possibilités : soit à l'est de la tour de contrôle, soit à l'emplacement actuel de la station d'observation météorologique et du hangar aéroclub.

La solution qui consiste à implanter le hangar Air Tahiti Nui en zone nord, sur le motu Tahiri, à l'est de la tour de contrôle, est rapide à mettre en œuvre et répond bien au plan de développement à long terme de la plate-forme aéroportuaire. Elle n'est pourtant pas sans contraintes. Le hangar

devra respecter une hauteur limite afin de ne pas masquer l'espace aérien sous contrôle. De plus, ce hangar ne doit pas perturber les moyens de radionavigation et de radiocommunication utilisés sur la plate-forme. L'implantation d'une zone d'entretien au nord entraînera par ailleurs des tractages d'avions via la piste, donc un encombrement supplémentaire.

Développement à long terme de la plate-forme

Les solutions d'implantation en zone sud n'ont pas d'impact sur la circulation aérienne. En revanche, elles posent la question du développement à long terme de la plate-forme. La partie la plus noble de l'aérodrome (terminaux domestique et international) se développe sur un front limité à 180 mètres. La partie vitale de l'aéroport se trouve enserrée côté ouest par la base militaire, le hangar Air Tahiti, le fret, et côté est par différents locaux administratifs. Avec l'augmentation prévue du trafic passager sur le long terme, il sera bientôt nécessaire de développer la zone des terminaux et du fret. Le seul moyen de gagner de la place consistera alors à déplacer une partie des activités de l'aéroport de l'autre côté de la piste. La route de contournement, en facilitant l'accès aux terrains disponibles en zone nord, accompagnera ce développement.

Pour l'heure, le débat reste ouvert tant les enjeux fonciers et financiers sont importants. La base aérienne 190 étudie les conséquences d'une éventuelle implantation du hangar sur ses installations, en lieu et place de l'actuel hangar CIP. La compagnie Air Tahiti Nui, de son côté, s'est organisée depuis son démarrage pour répondre aux besoins d'entretien de ses appareils. Les visites dues tous les jours, toutes les semaines ou de rang A (environ toutes les sept semaines) se font à Faa'a sur le tarmac. Les visites « check C » (tous les 18 mois) qui immobilisent les avions une à deux semaines ont lieu à Paris dans les hangars d'Air France.



Zone nord ou zone sud ? Les débats quant au lieu d'implantation du hangar Air Tahiti Nui sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a sont ouverts.

Michel Liron

TAHITI-FAA'A

Une piste suivie de près

Sur un aéroport comme sur la route, l'évolution de l'état des chaussées doit être surveillée de près. A Tahiti-Faa'a, un protocole particulier permet de suivre efficacement l'état des aires aéronautiques. Objectif recherché : constituer un dossier technique complet, permettant d'étayer, le moment venu, les décisions d'intervention et de mise à niveau.

Pour alimenter ce dossier technique, les services de l'aviation civile procèdent régulièrement à des relevés de dégradation de la piste, des bretelles d'accès, des aires de stationnement avion. Pour chaque partie examinée, les relevés sont communiqués au service technique des bases aériennes (STBA) situé en métropole. Le STBA établit à partir de ces relevés, des indices de service. Cette procédure, déjà appliquée en 1997, a été reconduite en février 2002. La comparaison des résultats permet d'apprécier l'évolution des ouvrages (*voir le tableau ci-contre*).

Parallèlement aux relevés de dégradation, un autre contrôle est effectué : celui de la glissance. La piste de Tahiti-Faa'a est concernée par deux facteurs qui peuvent influencer la glissance :

- Les dépôts de gomme qui affectent particulièrement les zones de toucher des roues.

- Le ressuage qui résulte de légers surdosages ponctuels en bitume.

Le dernier contrôle de glissance a été effectué en décembre 2001 par le laboratoire des travaux publics de Polynésie.

Renforcer la vigilance

Les visites périodiques de la piste participent également au protocole de suivi des aires aéronautiques. Plusieurs types de visites périodiques sont effectués sur l'aire de mouvement et particulièrement sur la piste de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Leurs buts sont variés et concernent parfois plus l'exploitation que l'état des ouvrages proprement dit. Toutefois, par l'examen visuel qu'elles comportent (et même s'il ne s'agit pas dans tous les cas du regard de spécialistes en infrastructure), elles peuvent toutes, à des degrés différents, être des sources d'information utiles. Les anomalies constatées lors de ces

visites sont consignées dans un journal afin d'être exploitées.

Enfin, les réparations courantes effectuées sur la piste de Faa'a, sur les bandes anti soufflé, et autres ouvrages de l'aire de mouvement font l'objet d'un relevé chronologique. La fréquence, la nature et la localisation des réparations effectuées à titre correctif ou préventif sont en elles-mêmes des indications utiles pour préciser le mode de vieillissement de l'infrastructure.

Dans la phase actuelle de vieillissement de la piste de Tahiti-Faa'a, la mise en place du protocole de suivi des aires aéronautiques a permis de renforcer la vigilance et de formaliser les actions de surveillance. Actuellement les ouvrages les plus dégradés sont les bandes anti-soufflé de la piste et la bretelle internationale qui font l'objet de nombreuses réparations ponctuelles et d'une surveillance particulière.

Michel Blum

RELEVÉ DE DÉGRADATIONS DES CHAUSSÉES AÉRONAUTIQUES

Nature des aires	Indice de service global		Références	
	1997	2002	seuil critique	seuil d'alarme
Piste côté lagon	75	77	65	50
Piste côté montagne	75	69	65	50
Bretelle internationale	67	39	60	45
Aire de stationnement international	77	66	60	45
Aire de stationnement inter-iles, partie ouest	25	96	60	45
Aire de stationnement inter-iles, partie est	94	96	60	45

LES TRAVAUX RÉALISÉS EN 2002 SUR LES AIRES DES TRAFIC DE TAHITI-FAA'A

Deux zones de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a ont fait l'objet cette année de travaux conséquents. D'une part, la raquette du seuil 22 dont de grosses déformations ont nécessité en juin 2002 une intervention d'urgence. D'autre part, la bretelle internationale dont la réfection a été réalisée en octobre 2002 à la suite de déformations importantes.

Cette dernière intervention a été d'autant plus délicate qu'elle a dû être réalisée sous trafic - le parking avions étant accessible de la piste uniquement par cette bretelle.

Coût de ces deux opérations : 23 millions FCP (environ 190 000 €)

La dernière réfection de la piste de Tahiti-Faa'a date de 1988. Le procédé de thermorecyclage choisi pour cette réfection a donné d'excellents résultats, si bien qu'aucune intervention lourde n'a été nécessaire depuis. Et pourtant, comme n'importe quelle route fréquemment empruntée, la piste se dégrade. Un protocole mis en place en 2002 permet un suivi très fin de son évolution.

TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC

Les compagnies et leur “ permis de transporter ”

Pour transporter un passager d'un point à un autre, toute compagnie aérienne a besoin d'une autorisation particulière. Élément important de cette autorisation, le certificat de transporteur aérien (CTA). Qu'il s'agisse d'une première autorisation ou d'un renouvellement, la compagnie aérienne doit prouver que son activité est conforme à la réglementation en vigueur.

De nombreuses compagnies basées à Tahiti ont vu leur certificat de transporteur aérien (CTA) renouvelé cette année : Air Tahiti, Wanair, Air Moorea et Air Archipels. Pourtant, les durées de renouvellement vont de six mois à deux ans seulement, contrairement aux trois années habituelles. Les compagnies basées seraient-elles de mauvais élèves ? Bien entendu, la réponse est ailleurs. Nous sommes actuellement dans une période de transition et les compagnies doivent se mettre en conformité avec la nouvelle réglementation en vigueur qui répond au nom de code « OPS 1T ».

Pour obtenir leur premier CTA, les compagnies basées doivent montrer patte blanche. Première étape à franchir, la réalisation de manuels relatifs à l'exploitation et à l'entretien des avions ou hélicoptères qu'elles comptent utiliser. Ces manuels sont établis selon un canevas bien défini et visent à démontrer aux services de l'aviation civile que la future compagnie a la capacité de respecter les règlements techniques lors de la réalisation de vols de transport aérien public. Deuxième étape : l'étude approfondie des manuels par les services chargés de l'instruction de la demande. Cette étape est suivie d'un examen sur « le terrain », notamment dans l'entreprise. L'examen *in situ* permet de vérifier la réalité des moyens décrits dans les manuels, la situation technique des avions. Il permet également de vérifier que les formations prévues et approuvées ont bel et bien été suivies. Ces formations concernent tous les personnels intervenant dans les domaines techniques de l'exploitation, en particulier les personnels navi-

gants et de maintenance des avions ou hélicoptères. La situation du postulant est ensuite appréciée au regard des exigences réglementaires et si l'ensemble des conditions techniques sont remplies, un CTA et une liste de flotte lui sont délivrés. Pour confirmer l'analyse des capacités du postulant, un contrôle en vol peut être réalisé avant la délivrance du CTA.

Une surveillance continue pour garantir la sécurité

Une fois le CTA obtenu, les compagnies sont soumises à une surveillance continue, qui peut à tout moment mettre en évidence des écarts que la compagnie est mise en demeure de corriger. Si les écarts constatés lors de cette surveillance sont récurrents ou que ceux-ci apparaissent susceptibles d'affecter la sécurité des vols, le CTA sera suspendu, jusqu'à ce que la société ait pris des mesures correctives appropriées. Le CTA peut être directement retiré si la société n'est pas jugée apte à prendre ces mesures correctives. Au moment de la mise en application de l'OPS 1T en septembre 2000, les compagnies basées disposaient déjà d'une autorisation délivrée au vu du règlement précédent. Le CTA prévu par l'OPS 1T leur a été délivré, par équivalence, avec une validité assez courte les invitant à se mettre en conformité dans les meilleurs délais, selon un calendrier jugé acceptable. Le renouvellement de ce premier CTA a été accordé pour une durée dépendant de l'avancement de la mise en conformité. Ce qui explique les durées relativement faibles et disparates des CTA délivrés cette année.

Passée la période transitoire liée à la mise en application de l'OPS 1T, le renouvellement du CTA ne constitue plus une échéance forte où le CTA peut être remis en cause. C'est en fait un moment où il y a lieu de dresser un bilan des constats effectués lors des actions de surveillance sur la période écoulée et d'engager la société à améliorer ses points faibles pour éviter d'éventuels écarts.

Yves Fuzeau

LA DÉLIVRANCE DE L'AUTORISATION D'EXPLOITER EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

En Polynésie française, c'est le Territoire qui délivre l'autorisation, donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française, d'exercer une activité de transport aérien public (sauf pour les droits d'exploitation de liaisons avec d'autres points du territoire de la République).

Cette autorisation est délivrée avant l'autorisation technique, au vu des mêmes garanties morales et financières que la licence d'exploitation métropolitaine. L'autorisation technique, composée d'un CTA et d'une liste de flotte, est délivrée par l'aviation civile. Elle fixe les limites (type d'aéronefs, conditions d'exploitation), définies pour des raisons techniques, de l'autorisation donnée par le territoire.

VIP

Des jets privés dans le ciel polynésien

La Polynésie française accueille régulièrement, en provenance de la côte ouest des Etats-Unis ou de Hawaï, des réacteurs d'affaires à long rayon d'action. Ils transportent à leur bord quelques passagers privilégiés et propriétaires fortunés. Manureva a suivi leurs parcours.

Gulfstream G3, G4 ou G5, Falcon tri-réacteurs 50 ou 900, Challenger série 600. Ces avions, à la silhouette pure et majestueuse suscitent admiration et rêve. Chaque année, plus d'une cinquantaine d'entre eux fréquentent Tahiti et les îles. Première escale obligée pour ces jets privés : l'aéroport de Tahiti-Faa'a. La piste est ouverte 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 et peut accueillir tout type d'aéronef. Les jets doivent malgré tout se faire connaître au moins trois jours à l'avance, car un minimum de coordination est nécessaire afin de pouvoir les accueillir dans de bonnes conditions. Les principales contraintes limitatives réside dans l'exiguïté du parking longue durée situé en zone nord, près de la caserne des pompiers. Il ne peut accueillir à la fois que deux « petits » bizz-jets ou un Boeing 727. Si nécessaire, l'aire mixte située en zone sud peut également être utilisée. Une fois sur place, les passagers ne sont pas épar-

gnés par les formalités d'usage : visite à la douane, à la PAF et au service phytosanitaire. Bien souvent, l'île de Tahiti n'est pas l'unique but du voyage en Polynésie. Parmi les destinations les plus demandées par ces avions, Bora Bora arrive en tête, suivie de Rangiroa et Nuku Hiva. Difficile pourtant d'accéder à toutes les demandes d'atterrissage sur des aérodromes polynésiens. Ici c'est la résistance de la piste qui ne sera pas suffisante, là c'est l'absence de contrôleurs de la circulation aérienne maîtrisant la phraséologie aéronautique en langue anglaise. Sans oublier, encore et toujours le problème de place si un autre avion privé se trouve déjà en stationnement sur une des îles. Certains passagers se verront alors contraints de finir leur voyage dans un simple avion de transport public... Dans tous les cas, les vacances terminées, les jets privés devront quitter la Polynésie depuis l'aéroport de Tahiti-Faa'a, seul aéroport douanier de Polynésie française. Exceptionnellement, et pour une question d'autonomie en carburant, des dérogations ont été délivrées à des avions réalisant une traversée du Pacifique sud et utilisant comme dernier terrain Totegegie aux îles Gambier. Les services aux frontières ont alors été rendus par les gendarmes.

Francis Sacault



Photo F. Corniglion

Un Gulfstream G4 privé, sur le parking longue durée de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Chaque année, plus d'une cinquantaine d'avion de ce type fréquentent les pistes du fenua.

Des agents SETIL formés à la sûreté

La SETIL-Aéroports est en charge depuis le 18 novembre 2002 de la mise en œuvre de l'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a. La formation des agents, débutée en juillet 2002, a été jalonnée de contrôles de connaissances permettant d'écartier les agents dont les résultats étaient jugés insuffisants. L'activité des agents de la SETIL s'effectue sous l'autorité de la PAF et de la douane. Une formation qualifiante organisée du 2 au 15 décembre 2002 permet aujourd'hui de disposer, parmi les agents de l'État, de personnels formés pour assurer correctement le contrôle de l'exécution des tâches de sûreté par la SETIL. ■

Plus de 2000 badges en deux semaines

Il n'aura fallu que deux semaines pour remplacer la quasi-totalité des titres d'accès utilisés par les personnels de la plate-forme de Tahiti-Faa'a. Cette opération a pourtant nécessité de nombreuses semaines de travail entre l'approvisionnement en nouveaux supports, l'information des usagers, l'audit et la mise à niveau du système de gestion des accès... Malgré l'étendue de la tâche à accomplir, tout était prêt pour le 2 décembre 2002, date prévue pour le basculement. Ce jour-là, le logiciel local de gestion automatique des accès était programmé pour lire uniquement la nouvelle série de badges dont la mise en service était indispensable. Il ne restait plus qu'à procéder à l'échange des badges. Un point de distribution ouvert 24 heures sur 24 dans l'enceinte de l'aéroport a permis d'arriver rapidement au terme de l'opération. ■

AIRES DE MOUVEMENT

Renforcement des inspections

Si un évènement doit bien nous convaincre de la nécessité de garantir un entretien sans faille des aires de mouvement d'un aéroport, c'est bien le crash du Concorde le 22 juillet 2000 près de Roissy. Une simple pièce métallique a déclenché le processus conduisant à la catastrophe...

On se gardera bien de circonscrire l'entretien des parkings et des pistes d'un aéroport à une simple nécessité de balayage et du renforcement de la couche du bitume. Le problème est nettement plus complexe. L'entretien des aires de mouvement est une préoccupation constante des autorités aéroportuaires. Elle a toujours existé. Toutefois, la réglementation s'est renforcée progressivement, au fur et à mesure que le retour d'expérience des incidents et des accidents s'étoffait au fil des années. Ainsi le nouvel arrêté, en date du 15 mars 2002, « relatif aux inspections de l'aire de mouvement de l'aérodrome » est-il accompagné d'un « manuel relatif aux inspections de l'aire de mouvement » et d'un « manuel de prévention des dommages causés par des objets sur l'aire de mouvement ». Désormais, la réglementation ne commande plus seulement de « faire », mais comment le réaliser et pourquoi.

300.000 m² à inspecter quotidiennement

La nouvelle approche considère l'aire de manœuvre, c'est-à-dire les pistes, les voies de roulement, les parkings d'un aéroport comme un tout, comme un système global.

À Tahiti-Faa'a, par exemple, plusieurs visites de

pistes sont réalisées quotidiennement. Les agents du bureau de piste effectuent, à bord de leur Flyco entre trois et quatre visites de piste, voire plus selon les besoins de sécurisation de la piste, après des travaux, de fortes pluies, avant un entraînement d'atterrissage sans visibilité. Cette tâche prend du temps, car elle demande de l'attention ; elle n'est pas toujours aisée, par exemple la nuit et par temps de pluie. Imagine-t-on que la surface à inspecter représente plus de 300.000 m², soit l'équivalent de près de soixante terrains de foot ?

Toutes les visites de piste ont pour objet la sécurité en permettant de « collecter des informations sur l'état global de l'aire de mouvement de l'aéroport » ; « d'effectuer, en tant que de besoin, des actions correctives immédiates » ; enfin de « rendre compte à l'autorité en charge des services de la circulation aérienne et/ou gestionnaire ».

À Tahiti-Faa'a, l'agent de bureau de piste, après chaque visite de piste, rédige un compte rendu. Ce compte rendu permet, par exemple, d'alerter les services chargés du nettoyage des aires de mouvement, mais il permet également d'alerter les services en charge de l'infrastructure sur la dégradation de l'état des aires. De cette façon, le service de l'infrastructure aéronautique (SIA) peut, en combinant ces informations avec ses propres visites techniques, mesurer et surveiller le vieillissement des aires (voir notre articles page 7).

Sur les aérodromes des îles, le système de surveillance de l'état des pistes existe, il va devoir être mieux cadré afin de s'inscrire dans les exigences réglementaires de sécurité.

Mais il est vrai également, qu'une réglementation, aussi bien pensée soit-elle, ne peut suffire à elle toute seule si l'ensemble des partenaires n'est pas convaincu que chacun, à son niveau, doit être attentif, rigoureux et exigeant pour maintenir en état de propreté décent la totalité des aires qu'il utilise.



La piste de Tahiti-Faa'a est inspectée quotidiennement par les services de l'aviation civile afin de garantir la sécurité des avions.

Jean-Pierre Bernard

COMMUNICATION

Intranet version 2002

Les agents du service de l'aviation civile disposent depuis peu d'un nouvel Intranet. Le projet, lancé en juillet 2002, a permis la réalisation d'un portail vers un ensemble d'applications et bases d'informations hébergées. Petite visite guidée d'un outil qui est déjà entré dans les habitudes.



L'intranet du service de l'aviation civile a été lancé en septembre 2002. La plupart des agents disposant de l'outil Lotus Notes y ont accès.

Où trouver le compte rendu de la dernière réunion de direction, des photos de l'aéroport de Tikehau, le formulaire de demande de congé ou encore l'heure d'arrivée en temps réel du prochain vol en provenance de Bora Bora ? Depuis septembre 2002, les agents de l'aviation civile ont à leur disposition un nouvel Intranet qui rassemble tous ces éléments, et bien d'autres encore. L'idée d'un Intranet n'est pas nouvelle. Une première expérience avait été menée dès 1997, sous l'impulsion d'un agent du service féru d'informatique. La mise en place de l'outil Lotus Notes, courant 2001, nécessitait cependant de réétudier cette première version. Les fonctionnalités de Lotus Notes sont nombreuses : messagerie, gestion d'agenda et de salle de réunion, navigateur Intranet et possibilité de créer des bases documentaires faciles à manipuler. Le nouveau portail Intranet s'inscrit donc dans cet outil.

La page d'accueil propose un lien direct vers la boîte mail de l'utilisateur, son agenda, son carnet d'adresse. Vient ensuite la rubrique « À la une » avec ses brefs communiqués d'information interne, puis le « bloc-notes » avec les dates importantes du service, les « dernières mises en ligne », une rubrique « petites annonces » et les informations de l'ATACEM, l'association des *tamaris*

Aviation civile et Météo. Dans la partie droite de la page d'accueil, l'agent peut également piocher dans les rubriques « informations pratiques » (documents en lignes, formations, photothèque), « le service » (présentation, annuaire), « les vols » (horaires d'arrivée, statistiques) et « les aéroports » (informations générales, NOTAM). Un premier bilan réalisé après trois mois d'expérience a permis de tirer les premiers enseignements. Les documents en ligne, les horaires des vols et l'annuaire du service font partie des rubriques les plus visitées. Du côté des points faibles, on note que certaines bases de données ne sont pas suffisamment mises à jour. C'est le cas notamment de la « bibliothèque » ou encore de la rubrique « arrivées et départs ». Ces bases méritent d'être réévaluées, tant du point de vue de leur contenu que de leur mode d'alimentation.

D'ici quelques mois, une partie des informations disponibles dans le logiciel de gestion des ressources humaines, toujours en gestation, seront accessibles via l'Intranet. De quoi étoffer un outil qui fait déjà partie du paysage quotidien de nombreux agents de l'aviation civile.

Axelle Buchwalter

Lancement des démarches-qualité

Par décision du 14 juin 2002, le directeur général de l'aviation civile a approuvé le lancement de démarches-qualité dans les directions territoriales de l'aviation civile. Ces démarches visent à fournir à ces directions des outils supplémentaires pour remplir leurs missions, en priorité celles du plan stratégique dans les domaines de la sécurité, la sûreté, la régularité et l'environnement, sans exclure les autres missions, en particulier celles relatives à la gestion. Le service de l'aviation civile en Polynésie française s'est aligné sur cette politique avec la prise de fonction, en mai 2002, d'un chargé de mission chargé de construire, de mettre en œuvre et d'animer une démarche qualité adaptée au contexte local. ■

35 heures : premier bilan

Mis en place le 1^{er} janvier 2002, l'aménagement et la réduction du temps de travail (ARTT) fête son premier anniversaire au sein de l'aviation civile en Polynésie. La majorité des personnels à horaires de bureau a opté pour le cycle 4 correspondant à une semaine de 4,5 jours, comportant 36,5 heures de travail et 8,5 jours de jours ARTT, ce cycle pouvant être structuré en quinzaine. L'organisation du travail des personnels techniques à horaires permanents ou programmés n'est pas encore finalisée. Des groupes de travail ont été constitués afin d'étudier les modalités de mise en place de l'ARTT pour ces personnels. D'ores et déjà, pour la plupart des agents, la mise en place de l'ARTT a contribué un progrès social important qui permet un équilibre entre travail et famille. L'ARTT a également permis la remise à plat des horaires et la recherche de la meilleure organisation du travail contribuant au maintien de la qualité du service rendu aux usagers. ■

SÉCURITÉ

Un CTE à Tahiti-Faa'a

Le métier de contrôleur technique d'exploitation (CTE) répond à l'une des missions de contrôle qu'exerce l'aviation civile auprès des compagnies aériennes. En Polynésie, ce poste a été ouvert tout récemment. Il est occupé par Teiva Domingo, technicien supérieur de l'aviation civile. Son action contribue à améliorer la sécurité du transport aérien public.

L'aéroport de Tahiti-Faa'a accueille plusieurs compagnies différentes : polynésiennes, métropolitaines et étrangères, toutes soumises à la réglementation du transport aérien. Responsable de la sécurité du transport aérien, l'aviation civile veille au respect de cette réglementation. Sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, Teiva Domingo, contrôleur technique d'exploitation (CTE) participe à cette activité de surveillance. Son rôle : réaliser des contrôles inopinés sur les avions des compagnies françaises ou étrangères lors de leurs escales. Pour se former, Teiva a suivi une formation théorique à l'école nationale de l'aviation civile (ENAC), complétée par un stage auprès d'un CTE qui effectuait ces contrôles sur les aéroports de Roissy-Charles De Gaulle et d'Orly. Il est le 25^{ème} CTE de France, et le tout premier à avoir été nommé en Polynésie. A son arrivée en juin 2002, Teiva a donc dû mettre en place le poste, reste à le forger en le faisant vivre.

Les contrôles au sol consistent à vérifier le respect par les compagnies de la réglementation applicable. En pratique, quand le CTE fait état d'anomalies techniques, les commandants de bord prennent en compte ses remarques et effectuent, de leur initiative, les actions correctives nécessaires. Dans le cas contraire, heureusement peu fréquent, il est demandé au pilote de consigner l'anomalie signalée dans le compte rendu matériel de l'aéronef, son livre de bord. Si le degré d'importance des anomalies est susceptible d'engager la sécurité du vol, le CTE entamera alors une procédure visant à maintenir l'avion au sol. Cette décision importante se prend avec l'accord du directeur du service de l'aviation civile.

Vérifier les pratiques d'exploitation réelles des compagnies

Chaque contrôle donne lieu à un compte rendu destiné au service métropolitain ou aux autorités étrangères en charge de la surveillance continue de la compagnie. Les comptes rendus permettent à ces services de vérifier les pratiques d'exploitation réelles des compagnies et de demander, si nécessaire, des modifications à ces pratiques.

Comme certains CTE de métropole et son homologue calédonien, Teiva assure d'autres tâches

participant au contrôle de l'application de la réglementation technique du transport aérien : *« Cela fait partie des spécificités rencontrées en outre-mer comme en métropole dans certaines régions. Pour moi, le contrôle continu des compagnies polynésiennes, apparaît comme un aspect complémentaire du travail d'un contrôleur technique d'exploitation ».*

Lors de sa prise de fonction, Teiva Domingo a reçu un accueil favorable de la part des compagnies : *« plus de suivi de l'aviation civile les confortait vis-à-vis de la sécurité des passagers ».* Sa nomination a par ailleurs eu pour effet de *« les amener elles-mêmes à vérifier leurs conditions d'exploitation ».* Un chargement mal arrimé, des pneumatiques en mauvais état, des pannes d'équipements sont dangereux pour la sécurité des vols. Le CTE, avant le départ des vols, peut faire corriger ce type d'anomalies et ses constats sont des éléments d'appréciation utiles pour les services en charge de la surveillance des compagnies. Ainsi, les contrôles techniques d'exploitation contribuent à maintenir la sécurité du transport aérien à son plus haut niveau.

Jérémie Ngô

LISTE DES CONTRÔLES EFFECTUÉS PAR LE CTE

- Le CTE contrôle les documents de bord de l'aéronef.
- Il examine la validité des certificats et licences du personnel navigant (pilotes, hôtesses et stewards).
- Il inspecte le « dossier de voyage », qui comprend notamment le plan de vol, le bulletin météo, les Notam (Notice to Airmen) qui avertissent les pilotes d'un changement ou d'un événement particulier dans un espace aérien ou sur une piste.
- Il vérifie la cohérence du chargement de l'aéronef (devis de masse et centrage).
- Il vérifie le compte rendu matériel de l'aéronef (CRM), qui concerne le suivi technique de l'aéronef.
- Il examine les équipements de sécurité présents à bord.
- Il vérifie l'état extérieur de l'aéronef (fuites, usure des pneumatiques, corrosion...)



L'examen attentif de l'aéronef permet de détecter une anomalie éventuelle.

Polynésie

Modernisation de la caserne de l'aéroport de Tahiti-Faa'a

La modernisation de la caserne SSIS (service de sécurité incendie et sauvetage) de l'aéroport de Tahiti-Faa'a est inscrite au programme 2003. Le poste de garde, centre névralgique de la caserne, sera réaménagé dans un premier temps, puis le réseau de transmission VHF sera remplacé. La vedette de sauvetage en mer, sera équipée de quatre radeaux de survie supplémentaires. Une cellule de formation sera mise en place, pour que le personnel puisse régulièrement s'entraîner dans des conditions très proches de la réalité. L'acquisition d'un module de simulation d'incendie en mi-2003 permettra aux pompiers de tester leur équipement avec une visibilité réduite par les fumées. Le personnel de la caserne est composé de 24 pompiers dont une équipe de sept reste disponible 24h sur 24h pour intervenir en cas de sinistre sur la plate-forme.



Des pompiers pour les aérodromes des îles



Pas moins de treize nouveaux véhicules incendie ont été réceptionnés par le territoire en août 2002, dont dix ont déjà été acheminés vers les îles de Moorea, Tubuai, Rurutu, Nuku Hiva, Hao, et Raivavae. Pour mettre en oeuvre ces camions incendie, la nouvelle ministre des transports, Brigitte Vanizette, a obtenu l'ouverture des crédits nécessaires au recrutement et à la formation de quarante pompiers spécialisés. Ces pompiers permettront aux aérodromes des îles d'être en phase avec la future réglementation applicable en Polynésie française en matière de sécurité incendie.

L'île de Raivavae a reçu dès le 22 octobre 2002 son véhicule incendie, d'un coût unitaire de 30 millions FCP. Deux agents ont été recrutés pour conduire ce véhicule. La nouvelle piste en dur de Raivavae, dont la construction par le territoire s'est achevée en octobre 2002, a pu accueillir le tout premier vol commercial d'Air Tahiti effectué en ATR 72, le lundi 4 novembre. Longue de 1 400 m et large de 30 m, elle a fait l'objet d'une inspection par les services de l'aviation civile le 14 août 2002. Deux vols hebdomadaires à destination de Raivavae, sont prévus dans le calendrier hiver de la compagnie Air Tahiti.

13

Diagnostic du système hydrant de Tahiti-Faa'a

La SOMCAT a sollicité, dans le courant du deuxième semestre 2003, les services de l'aviation civile et ceux de deux ingénieurs australiens pour effectuer un examen des canalisations du réseau d'avitaillement en carburant de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. La société souhaitait connaître l'état du réseau avant de mettre œuvre son plan de développement, prévu dans la convention d'occupation temporaire accordée en septembre 2002.

Ces analyses ont notamment porté sur le calcul de l'épaisseur résiduelle des canalisations et leurs taux d'érosion. Elles seront poursuivies par un test d'intégrité qui apportera notamment des indications sur la porosité des conduites. Ce n'est qu'à la suite de ces diagnostics que pourront être évaluées les longueurs de canalisation à remplacer.

Outre les conduites, le plan de développement de l'avitaillement en carburants de l'aéroport de Tahiti Faa'a prévoit l'extension des cuves de stockage et une fiabilisation de leur remplissage à partir de Motu Uta par pipe-line ou barge de ravitaillement.



Partie émergée de la station de refoulement de l'aéroport de Tahiti-Faa'a où le carburant destiné aux gros porteurs est livré.

Pacifique

Fidji : Deux aéroports rénovés pour les prochains jeux du Pacifique Sud

Après la mise en place d'un nouveau système de gestion du trafic aérien aux îles Fidji, les aéroports internationaux de Nadi et de Nausori ont entamé des travaux de rénovation en juin 2002. Objectif poursuivi : améliorer le trafic passagers et créer de nouvelles activités commerciales. Sur l'aéroport international de Nadi, plusieurs réalisations sont en cours, comme l'installation de nouveaux comptoirs d'enregistrement, de tapis bagages, d'une nouvelle signalétique et la réfection de la tour de contrôle. Du côté de Nausori, il s'agit de construire une nouvelle tour de contrôle et une caserne de pompiers. Le plan mis en oeuvre par le consortium de l'aéroport de Singapour prévoit l'achèvement des travaux pour les jeux du Pacifique Sud en juin 2003. En effet, à cette occasion, un grand nombre de visiteurs est attendu. Fidji se remet peu à peu de ses troubles politiques récents. Les deux aéroports devraient retrouver cette année un trafic égal à celui de l'année 1999, quand un million de passagers transitaient par Nadi et plus de 50 000 par Nausori. Le premier ministre local espère que l'expansion de ces aéroports attirera plus de visiteurs, et favorisera également l'investissement.



Les aéroports de Nadi et Nausori, tous deux situés sur l'île de Viti Levu, devraient retrouver en 2002 le niveau de trafic de 1999.

Qantas entre au capital d'Air New Zealand

14

Après plusieurs mois de négociations, Qantas a conclu un accord avec Air New Zealand, qui lui permet d'entrer dans son capital à hauteur de 22,5 %. Selon le projet présenté le 25 novembre 2002, Qantas et Air New Zealand resteront deux sociétés indépendantes. Sur le plan commercial, il sera fait largement appel aux vols en partage de codes, tant en trafic intérieur qu'à l'international. Pour le transporteur australien, les synergies et les opportunités de développement susceptibles d'être générées par l'alliance devraient se traduire par des bénéfices supplémentaires de l'ordre de 680 millions AUD sur cinq ans pour Qantas et de près d'un milliard NZD pour Air New Zealand. Seul problème, les deux compagnies appartiennent à deux alliances commerciales différentes : Air New Zealand est membre de Star Alliance tandis que Qantas figure parmi les principaux transporteurs de Oneworld. Pour l'instant, aucune décision n'a été prise.



Reprise du trafic la plus forte en Asie/Pacifique

Il faudra attendre une année de plus pour que le trafic mondial aérien retrouve le niveau qu'il affichait avant les attentats de septembre 2001. Selon un rapport diffusé par l'association internationale des transporteurs aériens (IATA), les résultats financiers de l'année écoulée sont encourageants pour les compagnies non-américaines. Alors que 12 milliards USD de pertes étaient enregistrées l'an dernier, celles de l'exercice 2002 ne devraient représenter qu'une perte globale de 4 à 6 milliards USD toutes compagnies confondues. L'association souligne que la reprise a été la plus forte en Asie/Pacifique.

Arrivée de l'A340-500

Un vol trans-pacifique sans escale est à présent envisageable grâce à l'Airbus 340-500 qui a obtenu sa certification des autorités européennes le 9 décembre 2002. Ce quadri-réacteur possède une plus grande autonomie que l'A340-600 (jusqu'à 16 000 km) et permettra des vols sans escale entre Los-Angeles et Singapour, avec 313 passagers à son bord.

Passagers

Les passagers réclament leurs bagages : angoisses et mésaventures...



En raison des mesures de sécurité consécutives aux attentats du 11 septembre, les passagers sont de moins en moins autorisés à prendre leur bagage en cabine. Même les privilégiés de la première et de la classe affaire, qui avaient droit à deux sacs, doivent se limiter à un seul. Ainsi, le volume de bagages placés en soute a beaucoup augmenté, tout comme la probabilité pour qu'un bagage s'égare. Dans les grands aéroports où tout est informatisé, il suffit d'une étiquette repliée ou déchirée pour que le lecteur optique ne puisse déchiffrer le code-barres et envoie la valise vers une autre destination.

Si vous ne trouvez pas votre valise à l'arrivée, rendez-vous au comptoir de la compagnie pour remplir un formulaire de recherche, et réclamez une trousse de toilette de dépannage ou des « frais de première nécessité » pour acheter l'indispensable. Pour éviter bien des désagréments, évitez de mettre des médicaments ou des objets précieux dans votre valise placée en soute. Personnalisez votre bagage pour en faciliter l'identification et n'oubliez pas d'inscrire vos coordonnées, de préférence sur une étiquette plastifiée. Dans la grande majorité des cas, la mésaventure se termine bien : selon Air France, 80 % des bagages sont retrouvés dès le lendemain de la réclamation et 15 % dans les cinq jours qui suivent.

Conseils pour mieux supporter le décalage horaire

Avant le vol

Lorsque votre séjour dépasse 48 heures, mieux vaut adopter le rythme du pays de destination plusieurs jours avant le départ. Il vous faudra vous lever et vous coucher une heure plus tôt si vous voyagez vers l'est. Une heure plus tard si vous voyagez vers l'ouest. Essayez d'acheter un billet vous permettant d'atterrir en fin de journée heure locale. Si le séjour à l'étranger est court, il n'est pas nécessaire de changer de rythme mais faites le plein de sommeil le soir de votre arrivée. Enfin, lorsque cela est possible, fixez vos rendez-vous à l'heure à laquelle vous êtes le plus actif dans votre pays d'origine.

Pendant le vol

Commencez par changer l'heure de votre montre. Détendez-vous en utilisant les masques anti-lumière et les bouchons auditifs. Faites régulièrement quelques pas pour vous dégourdir les jambes. Ne mangez pas trop lourdement et évitez le café, le tabac, l'alcool et les somnifères.

A l'arrivée

Pour ménager votre horloge interne, évitez de dormir si vous avez voyagé vers l'est et êtes arrivé le matin, malgré l'irrésistible envie de dormir...

15

Peur en avion : une thérapie de choc

Un stage pour ne plus avoir peur de l'avion. C'est l'idée mise en œuvre depuis 1993 par Air France avec le programme « apprivoisez l'avion ». Le stage se déroule en deux parties. Durant la première, le stagiaire va « identifier » sa peur avec l'aide d'un(e) psychologue. Si aucun événement traumatisant n'est survenu dans la vie du passager, ou encore s'il ne souffre pas de claustrophobie, le psychologue va s'attacher à comprendre sa « relation à l'avion ». La seconde partie du stage est pratique et s'effectue sur un simulateur pour un trajet Paris/Ajaccio. Les incidents ont lieu à la demande et les stagiaires peuvent expérimenter et comprendre les différentes phases de vol. Il ressort de ces stages que la cause la plus fréquente de stress chez les passagers (50 %) est due aux turbulences. L'explication provenant le plus souvent d'une méconnaissance ou d'une mauvaise représentation de l'air. Mais, dans tous les cas de peur, il apparaît clairement à la suite de ces stages qu'une meilleure information du fonctionnement du système aéronautique contribue à la disparition du stress. La connaissance du système de sécurité aéronautique rassure en effet le passager et lui permet de transformer son voyage en un moment de détente et non plus de stress.



TRAFIC INTERNATIONAL RÉGULIER STABLE EN 2002

En 2002, le nombre de passagers ayant emprunté les lignes internationales s'élève à 592 743, soit une baisse de 9,7 % par rapport à 2001.

Le trafic international non régulier accuse une baisse de 90,5 %, toujours sous le coup de l'arrêt en septembre 2001 des vols charters Hawaiian Airlines acheminant les croisiéristes des paquebots Renaissance. Hawaiian Airlines avait transporté 68 860 croisiéristes en 2001 et 94 703 croisiéristes en 2000 (arrivée + départ).

Le trafic international régulier affiche une hausse de 1 % avec 585 451 passagers transportés en 2002, contre 579 545 en 2001. La compagnie Air Tahiti Nui connaît la plus forte progression avec 208 701 passagers transportés, soit une hausse de 75 % par rapport à 2001. Air Tahiti Nui a mis deux nouveaux Airbus A340-300 en exploitation en mars et avril 2002. La progression de la compagnie polynésienne a permis de compenser le retrait d'Air Lib, dont le dernier vol a eu lieu le 29 mars 2002.

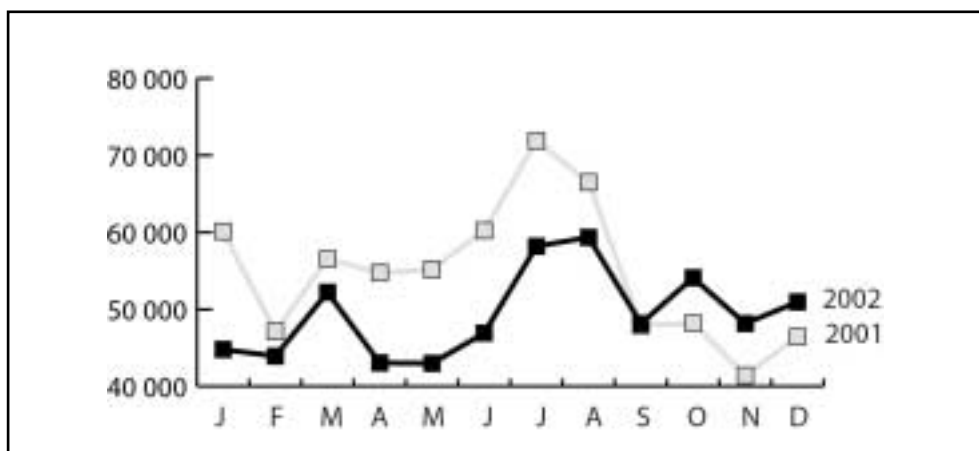
Avec 153 208 passagers transportés au cours du 4^e trimestre 2002, le trafic aérien international a marqué une amélioration par rapport au 4^e trimestre l'année précédente (136 082 passagers transportés), soit une hausse de 12,6 %. Les résultats du 4^e trimestre 2002 restent cependant inférieurs aux résultats du 4^e trimestre 2000.

Le trafic commercial domestique connaît pour sa part une baisse de 3,9 % en 2002, avec 1 884 819 passagers transportés contre 1 961 511 en 2001. La baisse la plus importante est enregistrée par l'aérodrome de Moorea (- 16,8 %) dont la seconde place est ravie par l'aérodrome de Bora Bora.

Pour accéder à l'ensemble de nos statistiques, consultez le site web : www.seac.pf

TRAFIC INTERNATIONAL

Trafic international en 2001 et 2002 en nombre de passagers par mois (vols réguliers et vols non réguliers) :



Trafic international par compagnie en 2002 :

COMPAGNIE	PASSAGERS + TRANSIT	VAR/2001	CMR 2002
Air France	101 679	- 2,2 %	83,7 %
Air New Zealand	130 709	- 2,6 %	69,4 %
Air Lib (trois mois)	9 636	- 85,9 %	56,1 %
Corsair	58 691	- 3,9 %	81 %
Lan Chile	22 790	- 20,4 %	51,7 %
Polynesian Airlines	14 456	- 19,3 %	55,9 %
Hawaiian Airlines	22 010	- 20,8 %	67,2 %
Air Calin	16 779	- 7,6 %	69,9 %
Air Tahiti Nui	208 701	+ 75 %	72,2 %
Total vols réguliers	585 451	+ 1 %	71,8 %
Total vols non réguliers	7 292	- 90,5 %	73,7 %
Total	592 743	- 9,7 %	71,8 %

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 domestiques sur les principaux aérodromes de Polynésie française en 2002 :

AÉRODROMES	NOMBRE DE PASSAGERS	VAR/2001	TRANSIT A + D
Tahiti-Faa'a (trafic domestique)	803 255	- 3,6 %	0
Bora Bora	254 070	+ 2 %	24 146
Moorea	237 003	- 16,8 %	25 714
Raiatea	159 324	+ 1,4 %	69 374
Huahine	107 345	- 3,6 %	114 132
Rangiroa	68 169	- 6,1 %	30 750
Autres aérodromes	1 081 564	- 4,1 %	
Total domestique	1 884 819	- 3,9 %	