



Le monde dans lequel nous vivons est de plus en plus incertain : l'éphémère remplace le long terme. Nous sommes maintenant contraints de vivre des changements très rapides que nous devons assimiler de plus en plus vite. Il nous faut sans cesse évoluer et nous adapter aux nouvelles contraintes.

A la vision manichéenne de l'après seconde guerre mondiale qui a conduit à la création de clubs de gentils gentlemen - type OACI, l'organisation internationale de l'aviation civile - au niveau international pour gérer les «méchants» selon des procédures peu contraignantes, s'est substituée une approche moins laxiste, beaucoup plus rigoureuse.

Ce furent d'abord dans le domaine de l'aviation civile, les alertes à la bombe, les prises d'otages avec les pirates de l'air qui ont conduit à la définition de nouvelles directives de l'OACI. Puis, de nouvelles notions comme la défense de l'espace aérien avec la fameuse affaire du Boeing 747 effectuant le vol KAL007, abattu le 1<sup>er</sup> septembre 1983 ; l'inquiétude des autorités américaines de voir arriver sur leur territoire des appareils dont l'entretien, selon les compagnies, était plus ou moins bien assuré (création des listes 1, 2 et 3). Inquiétude reprise par l'OACI, qui a mis en place un programme d'audits dont la mise en œuvre et le résultat furent la responsabilisation des Etats et non plus des seules compagnies aériennes.

Ce sont aussi les événements tragiques du 11 septembre 2001 avec l'apparition d'un nouveau risque (action de type kamikaze) et l'agression portée directement sur le territoire américain qui ont conduit la quasi totalité des Etats à édicter de nouvelles règles et à définir de nouvelles mesures de sûreté dans le cadre de l'OACI. Les récents événements tragiques du 11 mars 2004 à Madrid ne vont malheureusement pas amoindrir la volonté des Etats à renforcer ces mesures de sûreté.

Tous ces bouleversements ont entraîné une évolution qui, d'une position relativement laxiste dans le milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, est passée en ce début du troisième millénaire, à une politique très contraignante qui impose à tous des efforts tant techniques que financiers. A cet égard, il convient de rappeler que pour faire face aux risques liés à la sûreté, les américains n'ont pas hésité à créer une administration spécifique, la TSA, (Transportation security administration), forte de 30 000 agents fédéraux qui dépend du DHS (Department of homeland security). La prise en compte de ces événements a conduit à mieux réglementer et contrôler au niveau national, régional et international un certain nombre de domaines qui sont compris dans le spectre d'activités de l'aviation civile : sûreté, sécurité, certification des aérodromes, contrôles techniques ...

Dans le même temps, sous la pression des anglo-saxons, une clarification reprise au niveau de l'OACI, des activités relevant ou non des missions des Etats s'opérait, introduisant ainsi la problématique du financement de ces missions (taxes versus redevances). Il y a donc une interpénétration des règles internationales et/ou régionales avec notre droit national. Il nous a paru intéressant, au travers du dossier de ce trimestre d'en approcher la complexité et d'essayer de montrer, après la publication de la nouvelle loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française, l'indispensable articulation avec les dispositions spécifiques de l'aviation civile en Polynésie française

Je vous en souhaite une bonne lecture.

Guy Yeung,

directeur de l'Aviation civile  
en Polynésie française

Page 3

## INTERVIEW

- Freddy Chanseau - Air Archipels au service des «Evasans»

Page 4

## DE A À Z

- E comme Energie

Page 5-6-7

## AÉROPORTS ET AÉRODROMES DE POLYNÉSIE

- Les redevances, pour quoi faire ?
- Un Irlandais à Tahiti
- Hydravions en Polynésie, une exploitation difficile

Page 8-9

## PLEIN CIEL

- La Polynésie à l'heure INCA
- Remplir à tous prix

Page 10

## RÈGLEMENTATION

- La Polynésie en avance

Page 11

## OUTILS DU MANAGEMENT

- La culture du partage

Page 12

## MÉTIERS

- Directeur d'aérodrome

Page 13-14-15

## ÉCHOS DU MONDE AÉRIEN

- Fréquentation stable des jets privés en 2003
- Le «low cost» dans le Pacifique
- Une bouffée d'air frais pour les passagers

Manureva magazine n° 104 [1<sup>er</sup> trimestre 2004] 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 : Jean-David Bol. Ont contribué à ce numéro : Alain Bouvier, Jérôme Chapelier, Vaimiti Chonsui, Yves Fuzeau, Christelle Roty, Francis Sacault. 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. Photo de couverture : Vaimiti Chonsui.

# Air Archipels au service des «Evasans»

*Appelées couramment «evasans», les évacuations sanitaires sont l'une des activités quasi-quotidiennes de la plate-forme de Tahiti-Faa'a. Manureva a décidé de s'intéresser à la compagnie Air Archipels. Rencontre avec son directeur Freddy Chanseau.*

*Manureva : «Freddy Chanseau, de quelle manière Air Archipels contribue aujourd'hui aux Evasans ?»*

Freddy Chanseau : «Nous sommes liés par contrat avec la CPS. Ce contrat nous impose de garder un équipage de deux pilotes et un avion en alerte permanente. Une fois que nous sommes appelés par le SMUR pour intervenir, nous préparons le vol et décollons avec le médecin et l'infirmier dans les 45 minutes suivant l'appel du SMUR. Nous nous sommes engagés contractuellement sur ce délai et nous sommes en mesure de le tenir aujourd'hui.»

*Manureva : «La veille permanente imposée par les evasans et les contraintes d'exploitation d'une compagnie aérienne sont loin d'être compatibles. Comment vous y prenez-vous ?»*

Freddy Chanseau : «L'evasan étant imprévisible par définition, nous fonctionnons sur un régime d'astreinte. Dans le même temps et comme toute compagnie aérienne, Air Archipels est soumise à une réglementation très stricte concernant l'amplitude des horaires des pilotes. Or, étant donné que nous ne savons jamais quand aura lieu la prochaine evasan et combien d'heures de vol elle nécessitera, nous fonctionnons toujours par équipage de deux pilotes, à la demande du SMUR, même si le Beech 200 que nous utilisons peut se piloter seul. Au-delà de cette organisation, il y a aussi la bonne volonté des six pilotes de la compagnie, qui savent bien que leur mission est de sauver des vies. C'est la raison pour laquelle ils n'hésitent jamais à répondre à l'appel, même quand ils sont en congés.»



*Manureva : « Les deux appareils Beech 200 d'Air Archipels sont-ils en mesure de desservir tous les aérodromes de la Polynésie française ?»*

Freddy Chanseau : «Air Archipels est aujourd'hui capable d'aller partout, même si certains aérodromes restent des terrains difficiles, comme c'est le cas pour Tatakoto et Vahitahi, dans les Tuamotu. Nous devons aussi faire face à la contrainte de l'avitaillement, qui n'est pas possible sur tous les aérodromes. Mais nous pouvons compter sur un réseau d'environ 25 aérodromes, bien répartis sur la Polynésie, où nous pouvons ravitailler. Une escale dans l'un de ces aérodromes nous permet d'être autonomes et de desservir tous les aérodromes voisins.»

*Quand le SMUR nous appelle, explique Freddy Chanseau, directeur d'Air Archipels, nous décollons dans les 45 minutes.*

## AIR ARCHIPELS EN CHIFFRES

- 146 missions «evasans» en 2003 au départ de Tahiti-Faa'a
- 878 heures de vol en 2003
- 200 000 Fcp l'heure de vol
- 6 pilotes, dont deux pilotes d'astreinte 24h sur 24
- 45 minutes pour décoller après l'appel du SMUR

*La porte cargo équipant l'appareil facilite le chargement du malade.*



Au moment où nous mettons sous presse, un appareil Beech 200 d'Air Archipels a subi un amerrissage forcé le 16 avril dernier, à l'occasion d'un vol de contrôle, suivant une opération technique d'entretien

# E comme... énergie

*A Tahiti-Faa'a, la sécurité est une préoccupation permanente. Les nombreux moyens techniques qui lui sont dédiés doivent être opérationnels 24 heures sur 24. Il faut donc que leur source d'énergie, l'électricité, le soit aussi.*

Dans quelques minutes, le vol TN 102 d'Air Tahiti Nui en provenance d'Auckland va atterrir. Il fait nuit, le balisage lumineux s'éclaire, les aides à la navigation au sol indiquent au pilote que toutes les conditions sont réunies pour que son atterrissage se passe dans de bonnes conditions. A la tour, le contrôleur contacte le pilote par radio, lui demande quelle est sa position et lui donne toutes les instructions nécessaires à son atterrissage.

Tous les moyens techniques utiles à ces échanges d'informations ont deux points communs : ils sont indispensables à la sécurité des vols et ils fonctionnent à l'électricité. La coupure de courant est donc exclue. Pour s'en garantir, un dispositif existe afin de fournir de l'énergie quand celle fournie par EDT vient à manquer. Quelles qu'en soient la cause et la durée, une coupure de courant ne doit avoir aucune incidence sur l'exploitation. On dit alors de l'énergie qu'elle est «secourue». Toutes les installations électriques de l'Aviation civile ne sont pas connectées au réseau électrique secouru. Une distinction est faite entre les besoins des bureaux et les besoins opérationnels, ces derniers étant prioritaires. Ainsi, sont reliés au réseau secouru la tour de contrôle, le balisage lumineux, la caserne des pompiers, la route de contournement et tous les moyens de radionavigation au sol. Les installations secourues consomment environ 150 KW quand elles sont opérationnelles. Si pour quelque raison que ce soit, elles ne sont plus alimentées, la centrale

électrique de l'Aviation civile prend le relais. Située en zone nord, elle abrite deux groupes électrogènes, fonctionnant au gasoil et capables de fournir chacun 200 KW. Un seul des deux groupes suffirait à alimenter les installations secourues, mais le risque qu'il tombe en panne est également pris en compte. Le second groupe est alors là pour le relayer. L'installation secourue la plus gourmande en électricité est la tour de contrôle. La climatisation, indispensable au bon fonctionnement des appareils y est pour beaucoup.

Dans la pratique, les coupures de courant prolongées sont rares. Mais cela n'empêche pas les groupes électrogènes de fonctionner régulièrement. D'abord dans le cadre d'essais périodiques, afin de tester l'ensemble du réseau électrique secouru, mais également dès que des conditions défavorables se présentent (temps orageux, fortes pluies, etc), ceci afin d'anticiper les risques de coupures de courant. Il s'agit dans ce cas de secours inversé, le secteur (EDT) servant de secours en cas de panne des groupes. Il existe enfin un secours ultime. Des batteries qui doivent être toujours chargées fournissent l'énergie en cas de panne totale pour alimenter notamment les émetteurs récepteurs radio VHF.

*Jean-David Bol*

*Pour la tour de contrôle, les coupures de courant sont exclues. Si elles ont lieu, les groupes électrogènes prennent le relais.*

## LA TOUR DE CONTRÔLE = 80 FARE

Avec ses nombreux appareils et les climatiseurs qui les maintiennent à bonne température, la tour de contrôle est la plus gourmande des installations de l'Aviation civile. Elle consomme environ 26 000 KWh par mois, soit l'équivalent de la consommation moyenne mensuelle de 80 fare.

En 2003, l'Aviation civile a consommé à Tahiti-Faa'a presque 1,5 GWh, pour une facture de presque 39 millions de Fcp. Quant aux aéroports d'Etat (Rangiroa, Raiatea et Bora Bora), la note s'est élevée à 4,8 millions de Fcp.



## CIRCULATION AÉRIENNE

# Les redevances, pour quoi faire ?

*Le contrôle aérien est un service fourni aux usagers du transport aérien par l'Aviation civile. Ce service met en oeuvre des ressources humaines et techniques importantes. Une partie de son coût est facturée aux compagnies sous la forme de redevances.*

Deux types de redevances sont perçues en matière de circulation aérienne : la redevance de route et la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne (RSTCA). La redevance de route est perçue pour les appareils évoluant à leur niveau de croisière, la RSTCA pour les appareils évoluant entre leur niveau de croisière et leur aéroport de départ ou d'arrivée. A ne pas confondre avec les redevances perçues par les exploitants d'aérodrome notamment à l'occasion des opérations telles que l'atterrissage des aéronefs, l'usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne (balisage), le stationnement et l'abri des aéronefs, l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ou encore l'usage des installations de distribution de carburant d'aviation. Les redevances de navigation aérienne (de route et RSTCA) financent partiellement les coûts des services de navigation aérienne : les services de communication, de navigation et de surveillance, d'information aéronautique, de météorologie et des moyens civils permanents de recherche et sauvetage. Autant de services rendus aux usagers du transport aérien et qui présentent un coût : dépenses de personnels et de fonctionnement, amortissements des dépenses en capital et des investissements.

## La RSCTA, seule applicable en outre-mer

La redevance de route rémunère en partie l'usage des installations et services mis en oeuvre par l'Etat, pour la sécurité de la circulation en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage. Cette redevance n'est pour le moment pas perçue dans les DOM-COM. Quant

à la RSTCA, elle rémunère partiellement les services de la navigation aérienne fournis dans le voisinage des principaux aéroports de Métropole et d'Outre-mer pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements. Un taux unitaire différent est fixé pour la Métropole d'une part, et pour l'Outre-mer d'autre part, dont le taux plein est presque trois fois supérieur. A ce jour, en Polynésie française, seul l'aéroport de Tahiti-Faa'a est assujéti à la RSTCA, et ce depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1990.

En Outre-mer, le produit de la RSTCA (services afférents au vol dans les 20 kms avant atterrissage et après décollage) ne permet, en l'absence notamment de redevances de route, de recouvrer que partiellement les coûts des services de navigation aérienne. Ainsi, afin de combler ce déficit structurel, était-il fait appel à une partie (< 30%) de la taxe d'aviation civile -TAC- (non perçue non plus en Polynésie française et qui sert normalement à financer les activités de l'aviation civile non couvertes par les redevances : réglementation, contrôle, sécurité,...) pour alimenter le Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien (FIATA). Le FIATA est utilisé principalement pour favoriser le soutien de lignes aériennes contribuant à l'aménagement du territoire mais dans le cas de l'Outre-mer il contribue, dans la limite de la part provenant de la TAC au financement complémentaire des services de navigation aérienne. De plus, dans le cas de la Polynésie française, en l'absence de taxe d'aviation civile et de taxe d'aéroport, le FIATA contribue également au financement à titre provisoire de certaines dépenses de sécurité et de sûreté assumées par la SETIL Aéroports pour le compte de l'Etat.

La mise en place au niveau gouvernemental d'un nouvel outil visant à une meilleure transparence des coûts de l'action publique (Loi Organique pour les Lois de Finance -LOLF) a conduit le législateur à proposer une première augmentation importante de la RSTCA (environ 25% début 2004) pour améliorer le recouvrement des coûts des services de navigation aérienne Outre-Mer.

Alain Bouvier



*Les compagnies aériennes paient à l'Aviation civile le service de contrôle aérien qu'elle leur fournit.*

## LE CALCUL DES REDEVANCES

Le montant de la redevance (r) due à chaque décollage est égal au produit du taux unitaire de redevance (t) en vigueur au moment du vol par le nombre d'unités de service. Le nombre d'unités de service est égal à 1,247 fois la masse maximale au décollage de l'aéronef exprimée en tonnes et affectée de l'exposant 0,90.

$$r = t \times 1,247 \times \text{MMD}^{0,9}$$

Au 1<sup>er</sup> janvier 2003 le taux unitaire était fixé à 7,62 euros. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, ce taux est passé à 9,53 euros, soit une première augmentation de 25%.

## Moorea : chantier bientôt terminé

Le vaste chantier de mise à niveau de l'aérodrome de Moorea entrepris par la DEQ (direction de l'équipement) devrait être bientôt terminé. Les remblais nécessaires à l'élargissement à 150 mètres de la bande aménagée ont été réalisés. L'allongement de 50 mètres et l'élargissement à 30 mètres de la piste ont également été effectués, ainsi que la pose du nouveau balisage lumineux. Quant aux bâtiments techniques et au garage des pompiers, ils sont en cours de réalisation. ■

## La piste de Raiatea fait peau neuve

La piste de Raiatea vient d'être entièrement refaite ainsi que les aires de stationnement avions dont l'extension de près de 80 % par rapport à l'existant va permettre de recevoir un troisième poste ATR. Les travaux ont consisté en un reprofilage général des aires aéronautiques puis à la mise en oeuvre d'un tapis d'enrobés de 4 cm d'épaisseur. Le montant des travaux est de 180 M Fcp HT financés à 95% par l'Etat. Le complément de financement a été apporté par la SETIL Aéroports, maître d'ouvrage de l'opération, le SEAC.PF assurant la mission complète de maître d'oeuvre. Les travaux ont duré cinq mois et se sont achevés en février 2004. ■

## Extension du bloc technique

Les travaux d'extension des locaux CA/SAR débutés en juin 2003 se sont achevés dans les délais prévus en décembre 2003. Ces nouveaux locaux situés au pied de la tour de contrôle sont destinés à la formation des contrôleurs et aux personnels de la subdivision instruction. Ils abritent sur 180 m<sup>2</sup> environ une salle de cours, deux salles de simulation, une salle VIVO et écoute de bandes ainsi que les bureaux des instructeurs et de l'encadrement de la subdivision. Ces nouveaux locaux sont opérationnels depuis le 19 janvier 2004. ■

## SÛRETÉ

# Un irlandais à Tahiti

*Dans tout aéroport, la sûreté est pour l'essentiel basée sur le contrôle de la circulation des personnes dans les différentes zones de la plate-forme. A Tahiti-Faa'a, 2000 personnes sont porteuses de badges et accèdent aux différentes zones de l'aéroport par une quarantaine d'accès contrôlés.*

Au début du mois de février, la plate forme aéroportuaire a reçu la visite d'un ingénieur de la société irlandaise CEM Systems. Depuis plus de quinze ans, cette société est un des leaders dans la conception de systèmes de contrôle automatisé des accès. Pour preuve, elle compte parmi ses clients 90 % des aéroports du Royaume Uni ainsi que de gros complexes comme les nouveaux locaux du ministère des finances de Bercy, l'hôpital de Tokyo ou encore l'aéroport de Hong Kong et ses 40 000 détenteurs de badge pour 2 300 accès.

## Un mois de préparation

La venue de cet ingénieur marque la fin d'un grand chantier pour la remise à niveau du système de contrôle et de gestion automatisé des accès de l'aéroport de Tahiti Faa'a. Depuis près de trois ans, l'agence Assystem Services Industrie de Polynésie, anciennement Thalès IS, réalise un minutieux travail de mise à jour du système, tant au niveau matériel, qu'au niveau logiciel pour le remplacement de l'ancien serveur informatique. Cette opération d'envergure qui a nécessité le remplacement de tous les badges d'accès en décembre 2002, s'est effectuée petit à petit, en collaboration avec l'Aviation Civile et la SETIL Aéroports. Après une mise à jour matérielle et logicielle de l'installation de Tahiti-Faa'a, la société irlandaise a envoyé un de ses ingénieurs d'application afin d'assister Assystem SI dans l'opération de bascule de l'ancien système vers le nouveau. Cette phase a nécessité près d'un mois de préparation informatique aux équipes locales afin de s'assurer de la continuité du service. Le transfert vers le nouveau système s'est déroulé avec succès en moins d'une semaine. Le système de contrôle automatisé des accès de l'aé-



*La gestion des accès aux différentes zones sensibles de l'aéroport est un des outils majeurs de la sûreté.*

roport de Tahiti Faa'a est maintenant pleinement opérationnel et permet la mise en application des nouvelles normes de sûreté aérienne avec notamment l'obligation pour toute personne ayant à se rendre dans une zone réservée de passer au travers d'un poste d'inspection filtrage (PIF). Des postes de supervision sont installés à la brigade de gendarmerie des transports aériens, dans les locaux de la police aux frontières et au poste de coordination de la SETIL. Grâce à ces stations reliées au serveur central et à un réseau de vidéo-surveillance, les acteurs de la sécurité et de la sûreté aéroportuaires peuvent à tout moment consulter l'état des transactions pour chaque porteur de badge et sont avertis par une remontée d'alarme du moindre incident technique ou acte de malveillance.

La visite de la société CEM Systems à Tahiti Faa'a aura permis de certifier le fonctionnement de l'ensemble du système de contrôle automatisé des accès de l'aéroport et ainsi valider plus de deux années de travail pour assurer la sécurité du transport aérien en Polynésie française. Maintenant, l'ensemble opérationnel restera sous contrôle grâce à une télémaintenance directe des irlandais relayée par Assystem SI en Polynésie.

*Jean-David Bol  
(avec l'aimable collaboration de  
Jérôme Chapelier, Assystem SI)*

## TRANSPORT AÉRIEN

# Hydravions en Polynésie : une exploitation difficile

*La Polynésie, paradis des hydravions ... Nombreux sont les passionnés d'aviation à le penser. Mais les lagons ne sont pas toujours aussi hospitaliers qu'ils paraissent.*

Au premier coup d'œil, il n'y a que des avantages à faire en Polynésie du transport public en hydravion. Sa polyvalence air-mer permettrait de désenclaver les îles ne disposant pas d'aérodromes. De plus, atterrir à l'intérieur des lagons éviterait l'aménagement d'infrastructures lourdes. Enfin, les flotteurs des hydravions présentent une garantie supplémentaire en cas de panne moteur, permettant aux passagers d'amerrir quel que soit l'endroit où survient l'avarie. Mais si l'on en croit ce dicton, bien connu des aviateurs, un hydravion est un mauvais avion et un mauvais bateau. Car à vouloir être les deux, avion et bateau, l'hydravion souffre d'un complexe d'identité évident. Ses ailes ne sont pas adaptées au contexte marin, tout comme ses flotteurs ne le sont pas au contexte aérien.

## Vent : trop ou pas assez

Les problèmes récurrents que rencontrent les pilotes d'hydravion sont avant tout des problèmes de performances et de maniabilité. Dans les airs, les flotteurs peuvent faire perdre à l'appareil jusqu'à 20 % de sa vitesse selon les modèles. Une perte qui se répercute sur la consommation en carburant de l'appareil. Une fois sur l'eau, l'hydravion est très sensible à l'état de la mer ou du lagon. Certains appareils ne supportent pas plus de 50 cm de clapot. Généralement assez calmes, les lagons présentent un autre danger : les zones de haut-fond. Malgré le faible tirant d'eau des flotteurs, ces hauts-fonds représentent une préoccupation permanente des pilotes d'hydravion. Enfin, la dernière contrainte à laquelle doivent faire face les éventuels exploitants d'hydravions est celle de leur entretien. L'environnement salin peut parfois être rude pour les appareils et la facture d'en-



*Ce CESSNA Caravan 675 peut embarquer jusqu'à 10 personnes.*

retien est souvent à l'image de l'eau sur laquelle ils évoluent : salée. Une autre contrainte de taille tient à l'implantation des hydrobases, les aérodromes des hydravions. Une hydrobase requiert des conditions de vent, de courant et d'état de l'eau très strictes. Par exemple, les zones trop exposées au vent sont à éviter, tout comme les zones trop calmes. En effet, un plan d'eau peu venté, sans courant et exposé au soleil peut avoir l'inconvénient de présenter une surface miroitante, dangereuse pour les pilotes d'hydravions. De plus, un plan d'eau parfaitement plat présente l'inconvénient d'introduire un phénomène de succion de la coque ou des flotteurs, diminuant ainsi les performances au décollage de l'hydravion. Ce critère du vent n'est qu'un critère de choix parmi d'autres, mais il illustre bien la difficulté de définir un site d'implantation idéal pour une hydrobase. Certes un arrêté de 1986 fixe les conditions dans lesquelles les hydravions peuvent atterrir et décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase. Mais ces hydrosurfaces doivent être préalablement reconnues et signalées par le pilote ou l'exploitant de l'hydravion et n'être utilisées qu'occasionnellement. De plus, elle doivent prendre en compte l'intégration du trafic hydravion dans le trafic maritime.

L'exploitation d'hydravions en Polynésie présenterait certainement des avantages, mais elle soulève aussi de nombreux problèmes dont la solution ne pourrait être trouvée qu'au prix d'un lourd investissement. C'est certainement la raison pour laquelle aucun hydravion n'est actuellement exploité en Polynésie française.

*Jean-David Bol*

## SETIL Aéroports : AOT prorogée

L'autorisation d'occupation temporaire du domaine public des aérodromes de Tahiti-Faa'a, Bora Bora, Raiatea et Rangiroa a été prorogée le 30 décembre 2003 jusqu'au 30 juin 2004, à la demande de SETIL Aéroports. L'arrêt du Haut-Commissaire est paru au journal officiel de la Polynésie française le 15 janvier 2004. ■

## Ouverture de la route de contournement

La route de contournement a été ouverte aux usagers de la plateforme de Tahiti-Faa'a le 26 janvier 2004. Les travaux d'installation des équipements techniques pour la mise en service de la route de contournement, sous maîtrise d'ouvrage Etat, se sont élevés à un montant de 115 M Fcp. Ils comprenaient essentiellement des travaux de mise en sûreté du Motu Tahiti et de mise en sécurité de l'extrémité de piste QFU 04 (côté Punaauia). ■

## Polynésie Hélicoptères remplace Héli Inter

Polynésie Hélicoptères n'est pas une nouvelle société d'exploitation d'hélicoptères. Elle est la nouvelle raison sociale, enregistrée au registre du Commerce de Papeete, de la société précédemment enregistrée sous le nom d'Héli Inter Polynésie. Une nouvelle autorisation de transport aérien a été délivrée le 17 décembre 2003 par le Président du Gouvernement de la Polynésie française au profit de la S.A. Polynésie Hélicoptères, abrogeant l'autorisation précédemment délivrée à Héli Inter Polynésie. En application de la nouvelle autorisation de transport aérien, le SEAC.PF a pris le 22 décembre 2003 une nouvelle décision fixant la liste des hélicoptères que Polynésie Hélicoptères est autorisée à exploiter en transport public. ■

## Carénage du Wind Star à Papeete : « haut les mâts »

Le SEAC.PF a été saisi d'une demande de carénage programmée en décembre 2003 pour le voilier de croisière « Wind Star » au dock flottant. Vu la proximité du dock et sa situation géographique par rapport à la piste de l'aérodrome de Tahiti Faa'a ainsi que la hauteur des mâts du navire, le SEAC.PF a décidé de mener une Étude Préliminaire d'Impact sur la Sécurité (EPIS) conformément à l'exigence européenne ESARR 4, relative à l'évaluation et l'atténuation des risques. Le SEAC.PF a donné un accord assorti de réserves liées à l'obligation de présence d'un balisage secouru (2 sources d'énergie indépendantes) du navire. Un NOTAM (avis aux usagers aériens) a été publié pour les informer de la présence de cet obstacle. Des consignes précises ont également été publiées auprès des contrôleurs, notamment en cas de panne survenant sur un des moyens d'aide à l'atterrissage. Le carénage s'est déroulé du 5 au 19 décembre 2003. ■

## CIRCULATION AÉRIENNE

# La Polynésie à l'heure INCA

*« L'expérience est le nom que chacun donne à ses erreurs » disait Oscar Wilde. Mais quand on tire les enseignements de ses erreurs pour ne plus les reproduire, on parle alors de retour d'expérience.*

Le retour d'expérience est essentiel pour maintenir et améliorer la sécurité du transport aérien. Il consiste à recenser tous les événements qui ont mis directement ou indirectement les aéronefs et leurs passagers en danger. L'analyse de ces événements permet alors de prendre des mesures pour que les conditions dans lesquelles ils ont eu lieu ne se produisent plus. Qu'importe que l'événement ainsi enregistré ait constitué un danger potentiel ou réel. L'exigence réglementaire Eurocontrol ESARR 2 fait une obligation aux organismes de contrôle de recenser et d'analyser ces événements (réglementation reprise sous forme d'arrêté le 26 mars 2004)

Un contrôleur en poste est en contact avec plusieurs avions. Et quand certains d'entre eux présentent par exemple un indicatif ressemblant (AF 906 et AF 609), la méprise entre les deux vols devient un risque. En 2002, 795 cas de similitudes d'indicatifs ont été signalés par les contrôleurs en métropole. En notifiant ces événements et en les centralisant, il devient alors possible d'en étudier les causes, les dangers et de proposer des solutions. Le serveur INCA (INCidents

de la Circulation Aérienne), base de données nationale regroupant tous les événements signalés par les contrôleurs de l'Aviation civile et liés à la circulation aérienne, permet d'atteindre ces objectifs. Opérationnelle depuis 2000, INCA contient aujourd'hui une multitude d'événements répertoriés et presque autant de recommandations, comme en témoignent les 19 000 événements répertoriés pour la seule année 2003. En cas de récurrence ou d'extrême gravité de certains types d'événements, l'Aviation civile peut être amenée à prendre des mesures au plan national pour en faire diminuer le nombre. En métropole, la quasi-totalité des organismes de contrôle sont connectés au serveur INCA. Quand un événement survient, ils l'intègrent à la base de données et peuvent la consulter afin de rechercher quelles solutions ont été recommandées quand le même type d'événement est survenu. C'est cette mutualisation des solutions apportées pour diminuer le nombre d'événements qui fait le retour d'expérience.

A Tahiti, un millier d'événements ont été enregistrés par l'Aviation civile en 2003, et ils seront bientôt accessibles à tous les utilisateurs du serveur. En effet, le Service d'Etat de l'Aviation Civile sera connecté à la base de données INCA dans les semaines à venir et pourra ainsi bénéficier de l'expérience acquise en métropole.

Jean-David Bol



*Le moindre événement relatif à la sécurité d'un vol est notifié, afin d'en tirer des enseignements pour qu'il ne se reproduise plus.*

## COMPAGNIES AÉRIENNES

## Remplir à tous prix

*Un siège, douze tarifs différents. C'est le résultat de techniques marketing très poussées, regroupées dans ce que l'on appelle le Yield Management. Les compagnies y gagnent en rentabilité. Quant aux passagers, ils y trouvent toujours leur compte. Presque toujours ...*

Aujourd'hui dans un avion sont assis côte à côte des hommes d'affaires, des retraités, des jeunes parents, des touristes et des étudiants, etc. Chacune de ces catégories de passagers a des motivations, des contraintes et un budget qui leur sont propres. L'homme d'affaires et l'étudiant n'ont pas le même comportement de réservation face à une compagnie aérienne. Le premier cherche à bénéficier d'une grande souplesse dans ses réservations, quitte à en payer le prix. Le second sera prêt à accepter certaines contraintes pour payer le prix le plus bas possible. C'est la prise en compte de cette réalité qui a motivé les compagnies à adopter des techniques de *Yield Management*. Leur but est simple : faire en sorte que chaque vol soit le plus rentable possible pour la compagnie. Pour y parvenir, il faut que l'offre de sièges soit le plus possible en adéquation avec la demande. Or, en se démocratisant, la demande de transport aérien s'est diversifiée. Les compagnies ont donc décidé de diversifier leur offre de siège. Ainsi, il n'est pas rare aujourd'hui de constater qu'une compagnie vend des billets pour un même vol à une douzaine de tarifs différents (cf schémas ci-joint), en fonction de la date de réservation, de l'âge du passager, de la durée du séjour et des différentes contraintes que les passagers sont prêts à accepter (billet non modifiable, non remboursable, durée du séjour à ne pas dépasser, etc.)

Le *Yield Management* a vu le jour aux Etats-Unis dans les années 80, avec la déréglementation du transport aérien. Les grandes compagnies aériennes américaines ont alors dû faire face à un nouvel environnement fortement concurrentiel, en raison notamment des nouveaux systèmes électroniques de réservation. Dans ce contexte de déréglementation et de développement de la distribution électronique, le *Yield Management* a été la principale arme tactique des grandes compagnies pour conserver leur part de marché sans dégrader leur rentabilité. Celles qui ont mis en place les systèmes de

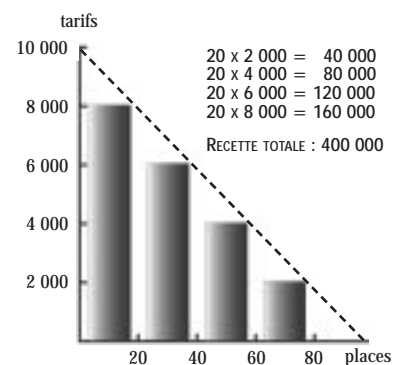
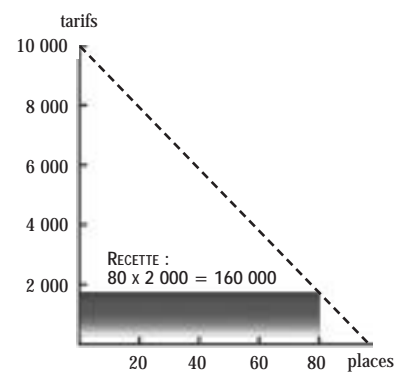
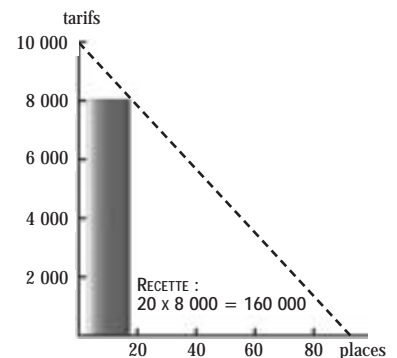
*Yield Management* les plus performants (American Airlines et Delta Airlines notamment) se sont en effet le mieux adaptées à ce nouvel environnement. Celles qui n'ont pas investi ou ont investi trop tard dans ces outils ont fini par disparaître, comme ce fut le cas par exemple pour PanAm et People Express. En appliquant les techniques de *Yield Management*, tout le monde semble y gagner : la compagnie qui rentabilise son exploitation et le passager à qui est offerte la possibilité de payer son billet moins cher pour une prestation identique.

## Deux billets pour un siège

Toutefois, il arrive dans certaines circonstances que le passager devienne «victime» du *Yield Management*. En effet, l'une des techniques à laquelle recourent fréquemment les compagnies est le «surbooking», la surréservation. Elles ont adopté cette pratique pour lutter contre les «no show», ces passagers qui ne se présentent pas au départ malgré leur réservation. Ils représentent en moyenne 10 % des passagers embarqués. Les compagnies ont trouvé la solution : elles vendent plus de billets qu'elles n'ont de sièges à hauteur de ces 10 %. Quand les «no show» ne se présentent pas comme prévu, le «surbooking» permet à la compagnie de faire partir quand même son avion à plein. Mais il arrive aussi que les «no show» soient moins nombreux que prévu. Il y a alors plus de passagers que de sièges. Dans ce cas-là, la compagnie a l'obligation de dédommager les passagers restant au sol à un montant qui ne cesse d'augmenter, sous la pression des pouvoirs publics et des comités d'usagers. Elle peut aussi proposer à certains passagers de prendre un vol ultérieur et de prolonger leur séjour à ses frais. Le 26 janvier dernier, l'Union Européenne a adopté un règlement qui contraindra à partir de 2005 les compagnies à verser jusqu'à

600 (71 400 Fcp) aux passagers victimes de surréservation, soit le double des montants actuels. Refuser d'embarquer des passagers représente un coût pour les compagnies. Mais laisser décoller un avion avec des sièges vides leur coûte aussi. Le surbooking oblige alors les compagnies à un arbitrage permanent : celui de toujours adopter la moins coûteuse des deux solutions, tout en préservant son image de marque ...

## RECETTES POTENTIELLE D'UN AVION DE 100 PLACES



*Comme le montre le graphique du bas, la création de plusieurs classes tarifaires permet de maximiser la recette totale sur un vol.*

## SECOURS INCENDIE

# La Polynésie en avance

*Des pompiers mieux formés, des aérodromes mieux équipés, c'est le résultat de la nouvelle réglementation sur les Services de secours et de lutte contre les incendies d'aéronefs, bientôt applicable en Polynésie*

A Tahiti-Faa'a et dans les îles, les pompiers d'aérodromes l'attendent. L'objet de leur attente : la nouvelle réglementation des services de secours et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA). Cette réglementation devrait achever cette année un parcours du combattant débuté le 9 janvier 2001, date de sa publication. A cette date, ce nouveau texte est applicable en métropole, mais il devrait être étendu rapidement aux TOM. Le service d'Etat de l'Aviation civile est alors consulté sur les dispositions à mettre en oeuvre pour rendre ce texte applicable localement. Les aérodromes des îles présentent bon nombre de spécificités par rapport aux aérodromes métropolitains et cette nouvelle réglementation SSLIA ne saurait être rendue applicable en Polynésie sans quelques aménagements.

Mais alors que cette consultation a lieu, les exploitants d'aérodromes métropolitains émettent des critiques sur le texte du 9 janvier 2001 qui conduisent la direction générale de l'Aviation civile à le remanier. Un nouvel arrêté est alors publié le 21 juillet 2003 et ramène du même coup à la case départ les consultations entre l'Aviation civile en métropole et le Service d'Etat de l'Aviation civile en Polynésie française. Aujourd'hui, les textes prévoyant l'extension à la Polynésie française de l'arrêté du 21 juillet 2003 sont proches de la publication. Ils prennent en compte les spécificités des aérodromes polynésiens qui sont de deux ordres : dans cet arrêté du 21 juillet 2003, l'agrément des

pompiers est fonction de la nature et l'importance du trafic de leur aérodrome d'affectation. En Polynésie, de nombreux aérodromes ont un trafic très faible, de l'ordre d'un avion par semaine. Difficile voire impossible pour les pompiers qui y sont affectés d'obtenir leur agrément. Les textes d'extension qui seront bientôt publiés reviennent donc ces exigences à la baisse en contrepartie d'une formation continue régulière à Tahiti-Faa'a. Un centre de formation à vocation régionale est en cours de création sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a. Seconde adaptation majeure : les aménagements des aérodromes côtiers. La nouvelle réglementation métropolitaine impose des aménagements incompatibles avec la configuration lagunaire de nombreux aérodromes polynésiens. Une spécificité locale là encore prise en compte par les textes étendant à la Polynésie la nouvelle réglementation.

## Un investissement de 1,2 milliard

Alors que les pompiers attendent l'application de cette nouvelle réglementation, l'Aviation civile a travaillé à la mise en conformité des aérodromes de Polynésie. Tahiti-Faa'a est déjà très en avance, l'Aviation civile et la SETIL Aéroports ayant travaillé de concert pour le rendre conforme à l'arrêté du 9 janvier 2001. Le retard pris dans l'extension de ce texte à la Polynésie ne remet pas en cause les efforts déjà fournis dans le passé. La Polynésie française a elle aussi déployé des moyens conséquents à destination des aérodromes qu'elle exploite, puisque 44 nouveaux pompiers ont été recrutés et formés avant d'être affectés dans les îles et 34 nouveaux véhicules incendie ont été acquis depuis 2002, pour un montant de 1,2 milliard de Fcp. Certains de ces véhicules ont déjà rejoint leur aérodrome de destination, les autres ne tarderont pas à le faire.

L'arrêté du 9 janvier 2001 remanié devrait être publié au mois de juillet 2004. Les textes d'extension à la Polynésie doivent ensuite être publiés au Journal Officiel de la République française avant promulgation et publication au Journal Officiel de la Polynésie française.

Jean-David Bol

*La formation continue des pompiers est renforcée par la nouvelle réglementation*



## COMMUNICATION

# La culture du partage

Le dossier de la mise en service de la route de contournement a été sans conteste l'un des dossiers qui a le plus mobilisé le SEAC.PF l'an dernier. Depuis l'origine de ce projet, chacun des services du SEAC.PF a exercé son expertise et cette participation au projet a amené les uns et les autres à produire de l'information : définition de l'ouvrage, conduite des travaux, exploitation de la piste pendant les travaux, information des compagnies aériennes et des organismes installés en zone nord, mise en sûreté des installations, concertation avec l'exploitant aéroportuaire sur la gestion des barrières, etc. Ce type de projet transversal présente une difficulté récurrente : l'accès à l'information valide. Chaque service produisant de l'information a également besoin d'accéder à l'information produite par les autres services. De plus, un projet mené sur plusieurs années évolue. Ainsi, un dossier technique réalisé en début de projet peut devenir partiellement caduque après quelques années, voire quelques mois. Enfin, il peut arriver que des dossiers lourds occupent plusieurs fonctionnaires expatriés qui se succèdent sur un même poste. Dans ce contexte-là, la transmission et la mise à jour de l'information peuvent poser problème.

## Une bibliothèque virtuelle

La route de contournement n'étant qu'un exemple des nombreux dossiers transversaux gérés par le SEAC.PF, une réflexion sur la mutualisation de l'information a été menée en interne. Objectif : bâtir une plate-forme commune, sorte de bibliothèque virtuelle (Infocenter), que chaque service peut alimenter et consulter en fonction de ses besoins. Le but étant d'optimiser le partage des connaissances et des expertises, capitaliser les savoir-faire et accroître la réactivité du service. L'Infocenter participe ainsi aux processus de transfert de connaissances dans le service, de la conservation des savoir-faire et constitue pour le SEAC.PF un levier d'efficacité pour l'exercice de ses missions. Accessoirement, ce nouveau fonctionnement génère une économie de papier qui n'est pas négligeable. Le

fonctionnement de l'Infocenter est simple. Quand un agent décide de l'alimenter en y déposant un document, il accède à l'Infocenter via l'intranet. Il remplit un formulaire numérique, sorte de carte d'identité du document : intitulé, thème (dans une liste pré-établie), résumé, type de document et date de validité. A l'opposé, un agent à la recherche d'un document dans l'Infocenter accède à une page de recherche, du même type que les pages de moteur de recherche sur internet et peut lancer une requête selon un ou plusieurs critères. Outre la pertinence des informations, l'Infocenter en garantit la validité. Chaque document classé comporte si besoin un accès réservé et une date de validité. Dans ce cas, un rappel par email est lancé automatiquement à son auteur pour son actualisation.

Si les technologies informatiques telles que l'intranet, à laquelle fait appel l'Infocenter, permettent aisément de récupérer les connaissances écrites, de les structurer, de les diffuser et de les mettre à jour, il reste que la réussite de cette démarche ne s'arrête pas au niveau de la mise en place de l'outil et de son lancement. D'une manière générale, lors du lancement de systèmes d'information tel que l'Infocenter, des freins peuvent être observés au niveau de la motivation des utilisateurs : alimenter un Infocenter prend du temps. La rémunération de cet investissement ne réside que dans l'accès aux documents déposés par les autres services. Et tous les services ne produisent pas la même quantité d'information. Les plus productifs joueront-ils le jeu ? En outre, la diffusion généralisée de la connaissance peut inquiéter car elle peut être assimilée à une perte d'expertise, de compétence ou de pouvoir. Et puis d'une manière générale, l'informatisation croissante des méthodes de travail n'a pas que des adeptes.

L'Infocenter du SEAC.PF est récent. Il va induire chez ses agents de nouveaux réflexes : partager son expertise avec les autres et profiter par la même occasion de celle des autres. Un passage de la culture du chacun pour soi à la culture du partage.

*Francis Sacault*

*Pas facile de diffuser efficacement l'information en interne quand on en produit beaucoup et dans de nombreux domaines différents. Le SEAC.PF cherche à relever le défi, grâce à un nouvel outil : l'Infocenter*



*Chaque document déposé dans l'Infocenter dispose d'une carte d'identité qui facilite son accès*

## AVIATION CIVILE

# Directeur d'Aérodrome

*A l'entendre, Christelle est une femme comblée. A 37 ans, elle a deux enfants, un mari attentionné et a la chance de faire un métier passionnant : elle est directrice de l'aérodrome de Bora Bora.*

Le métier de directeur d'aérodrome peut être comparé dans une certaine mesure à celui de chef d'entreprise. Il faut gérer et coordonner les relations avec son personnel, sa hiérarchie, le gestionnaire de l'aérodrome quand il ne s'agit pas des autres services de l'Etat, les usagers, les riverains. Autant de tâches qui incombent traditionnellement à tout directeur d'aérodrome. Mais à Bora Bora, il en va tout autrement. Compte tenu des spécificités de l'aérodrome de Bora Bora, les tâches de gestion et de coordination ne sont pas aussi lourdes que sur un aérodrome international. Ce qui permet à Christelle de faire aussi du contrôle aérien. Et cette spécificité n'est pas sans lui déplaire. Car Christelle aime le contrôle. C'est même la première chose qu'elle répond quand on lui demande ce qu'elle préfère dans son métier. Et à Bora Bora, Christelle a de quoi faire : avec ses quelques 274 000 passagers et ses 7 500 mouvements contrôlés en 2003, l'aérodrome de Bora Bora est le second aérodrome le plus fréquenté de Polynésie en terme de passagers.

La passion de Christelle pour le contrôle aérien ne date pas d'hier. Après un Bac scientifique obtenu au Lycée Pomare et une première année de DEUG scientifique au Centre Universitaire, elle réussit le concours de Technicien de l'Aviation Civile (appelé aujourd'hui TSEEAC, technicien supérieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile). Elle part alors à Toulouse, où elle intègre l'ENAC pour sa formation (Ecole Nationale de l'Aviation Civile). En 1990, elle est de retour à Tahiti. Après son stage pratique, elle est affectée au bureau de piste de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Une première expé-

rience professionnelle qui la rapproche déjà du contrôle aérien. Christelle sait alors qu'elle a de la chance : les TSEEAC peuvent prendre des itinéraires professionnels très différents au sein de l'Aviation civile.

## De la fierté à plus d'un titre

Après quelques années passées au bureau de piste de Tahiti-Faa'a et à la tour de contrôle de Bora Bora, Christelle est nommée directrice de l'aérodrome de Bora Bora en 1997. Et aujourd'hui, elle avoue en retirer une certaine fierté. D'abord parce qu'elle est la première femme en Polynésie à être devenue directeur d'aérodrome. Un bel exemple de parité qui fait manifestement la particularité de l'aérodrome de Bora Bora puisque deux femmes et deux hommes y composent l'équipe des contrôleurs. Christelle avoue également être sensible au fait d'exercer son métier à Bora Bora, un nom qui jouit d'une renommée internationale et qui évoque immédiatement le rêve partout dans le monde. Pourtant, être directeur d'aérodrome à Bora Bora présente aussi quelques contraintes d'organisation. Cela tient principalement au fait que Christelle et sa famille vivent à proximité de l'aérodrome pour des raisons de nécessité de service et que l'aérodrome se trouve sur un motu. Mais cela n'enlève rien à la passion de Christelle pour son métier. Et puis, nous confie-t-elle, *« si un jour l'aérodrome de Bora Bora devenait international, il y aurait des choses encore plus intéressantes à faire ici ! »*

Jean-David Bol



*Christelle Roty est la première femme à être nommée directeur d'aérodrome en Polynésie.*

# Polynésie

## Un nouvel ATR pour Air Tahiti



Le 5 février dernier, la compagnie Air Tahiti a retiré de sa liste de flotte l'ATR 42-500 immatriculé F-OHJB. Ce départ avait été précédé par la mise en exploitation le 10 décembre 2003 d'un ATR 42-500 immatriculé F-OIQB. Ainsi à ce jour, la flotte d'Air Tahiti compte toujours 5 ATR 72-500, 4 ATR 42-500 et 2 Dornier 228-212. La mise en exploitation d'un nouvel avion d'un type déjà

exploité implique une autorisation du SEAC.PE Celle-ci est prise après avoir vérifié les documents de bord de l'avion, les documents d'exploitation et d'entretien de la compagnie (qui doivent avoir intégré les équipements et caractéristiques propres à l'avion) et après avoir effectué une visite de conformité de ses équipements (instruments de vol, de navigation, de communication, d'anticollision ainsi que tous équipements de sécurité) aux exigences réglementaires.

## Fréquentation stable des jets privés en 2003



Le trafic des avions privés en provenance de l'étranger est assez réduit et stable (entre 85 et 90 vols par an en 2002 et 2003 sur l'aéroport de Faa'a). Compte tenu des distances à parcourir pour accéder à Tahiti, ce trafic est essentiellement composé d'avions à réaction, dits jets, très performants. En 2003, ces avions ont été pour plus de la moitié des Gulfstream G4 et G5, pour 20% des Falcon 900 et 50 et pour 15% des avions habituellement utilisés pour les transports de passagers de petite ou moyenne capacité (CL 60, B 737). Les avions proviennent principalement des Etats-Unis (plus de la moitié des vols), puis du Mexique (15%) et de la Nouvelle-Zélande (12%). Ces avions ont en outre effectué 76 mouvements sur l'aérodrome de Faa'a pour des liaisons domestiques, avec Bora Bora principalement (56 mouvements, Rangiroa (12) et Nuku Hiva (8).

## Certificats des compagnies reconduits

Au cours de l'année 2003, les Certificats de Transporteur Aérien (CTA) d'Air Tahiti Nui, Air Archipels, Air Moorea, et Wanair ont été respectivement renouvelés pour des durées de trois ans pour la première compagnie et un an pour les trois autres. Ces nouveaux CTA ont été signés par la DGAC, au nom du Ministre chargé des Transports, sur proposition du SEAC.PE dans l'attente d'un décret qui devrait donner compétence au Haut-Commissaire de la République. La proposition de renouvellement d'un CTA est fondée sur le bilan des constats effectués lors des actions de surveillance continue menées auprès de la compagnie au cours de la période de validité en cours du CTA.

## Le Twin Otter des Marquises équipé SAR

Le Twin Otter d'Air Moorea basé aux îles Marquises est désormais équipé pour remplir les missions de recherche et de sauvetage des personnes en mer, missions relevant de la responsabilité de l'Etat. L'appareil est ainsi équipé d'une "chaîne SAR" (Search And Rescue), composée d'un radeau pneumatique largable et de divers matériels de signalisation en mer.



## Un nouvel Airbus pour Air Tahiti Nui



Un nouvel Airbus d'Air Tahiti Nui est attendu pour juin 2005 : le Nuku-Hiva. Le financement du cinquième Airbus A340/300 a fait l'objet d'un avenant au pacte d'actionnaires portant sur un montant compris entre 500 à 800 millions FCFP. Ce nouvel Airbus coûtera 108 millions de dollars américains (10,182 milliards de FCFP). Il bénéficiera des mêmes équipements que les appareils actuels. Cependant, à cette heure aucune destination n'est encore définie, mais plusieurs sont convoitées.

## Forte progression du tourisme mondial en vue

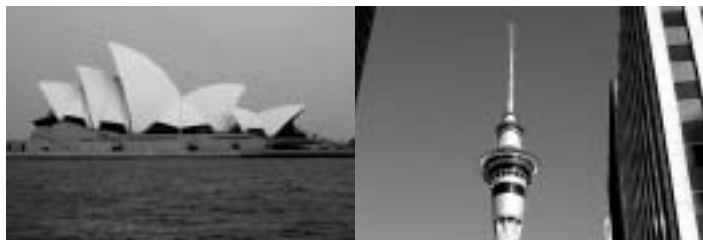


Selon une étude de l'association professionnelle de solidarité du tourisme (APS), le tourisme mondial devrait connaître la plus forte progression économique de son histoire entre 2010 et 2020. Cette évolution pourrait être due notamment, à l'arrivée

de marchés émergents tels que la Chine et l'Inde. Autre constat, la clientèle seniors apparaît comme une clientèle majeure, clientèle bientôt relayée par l'arrivée des baby-boomers. Leur venue sur le marché du tourisme se ressentira à partir de 2005, avant leur arrivée massive prévue dans la période de 2010 et 2020. Il semblerait donc qu'un fort développement du tourisme ait lieu dans les années à venir.

# Pacifique

## Australie, Nouvelle-Zélande, Fidji : le tiercé gagnant du tourisme dans le Pacifique en 2003



L'année 2003 a été bénéfique pour l'Australie qui sort première de ce tiercé avec 4 789 800 visiteurs, soit une baisse de 2,1 % par rapport à 2002. Cette baisse est due notamment à l'épidémie de pneumonie atypique, ainsi qu'à la guerre en Irak. La deuxième place revient à la Nouvelle-Zélande avec 2 100 000 de visiteurs venus pour différents motifs (vacances, visites, affaires). Elle atteint un record absolu de quelque 297 000 touristes en décembre. Fidji avec 430 000 visiteurs clôt le tiercé gagnant de 2003. Ce chiffre est le signe d'un rétablissement de son industrie touristique qui a été sérieusement endommagée par le coup d'état perpétré par le nationaliste George Speight.

## Hawaiian Airlines dans le rouge



La compagnie américaine est toujours sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites. Un nouveau plan de restructuration a été proposé le 26 janvier 2004 à l'administration américaine en vue de sortir de la protection de l'article 11, qui a été maintenue jusqu'en septembre 2004. Cette situation n'affecte pas les prestataires de la compagnie en Polynésie française dont les services continuent à être rémunérés normalement. Hawaiian Airlines assure une desserte hebdomadaire de la Polynésie tous les samedis soirs.

14

## Le « low cost » dans le Pacifique



Deux grandes compagnies du Pacifique, Virgin Blue et Qantas se mettent au « low cost ». Le « low cost » est une pratique commerciale qui propose des tarifs réduits, moyennant notamment le retrait à bord des prestations gratuites et de la classe affaires. Effectivement, Pacific Blue, filiale « low cost » de la compagnie Virgin lance des prix réduits à destination du Pacifique. Sa première liaison sera Australie - Fidji en Septembre et, en 2005, elle espère proposer six liaisons hebdomadaires avec Suva. De son côté, Qantas entend riposter. La compagnie australienne proposera prochainement des vols à un coût inférieur à celui de sa rivale Pacific Blue. La bataille des prix est lancée.

## Un troisième Airbus pour Aircalin



La compagnie internationale de la Nouvelle-Calédonie a fait l'acquisition d'un Airbus A320. Ce troisième appareil est un moyen-courrier de taille plus modeste que les A330. D'un montant d'investissement s'élevant à 5,7 milliards de Fcp, ce nouvel Airbus est destiné à prendre la relève du Boeing 737 vieillissant sur le réseau régional. A son programme, la desserte de Sydney, Brisbane, Auckland, Port-Villa, Wallis et Nandi.

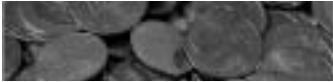
## Air Tahiti Nui s'implante sur la Nouvelle-Zélande



Air Tahiti Nui a signé un accord avec une compagnie régionale néo-zélandaise Origin Pacific Airways. Cet accord est une solution pour faciliter l'accès à Auckland des passagers en provenance de certains secteurs géographiques non desservis par Air New Zealand. En effet, certains secteurs néo-zélandais ne sont pas desservis par Air New Zealand. Dorénavant, ces touristes voyageront sur les vols de Origin Pacific Airways avant d'être pris en charge par Air Tahiti Nui. L'avantage est que la réservation des deux vols se fera en une seule opération.

# Passagers

## Question d'indemnisation pour les retards



Une recommandation sur l'indemnisation des passagers aériens victimes de retard sera adressée au Ministre des Transports par le Conseil national des clients aériens (CNCA) le 6 avril. Effectivement, selon le bilan 2003 de la ponctualité des vols, sur les 14 plus grands aéroports français, 26,3% des vols ont subi un retard de 15 minutes ou plus. Cependant l'idée de faire payer les compagnies aériennes se heurte à un problème juridique. Ces dernières ne sont en cause que dans moins de 30% des retards, le reste étant dû notamment aux aéroports, aux contrôles aériens et aux passagers eux-mêmes.



## Après les Etats-Unis et la France, l'Allemagne teste la biométrie



La biométrie fondée sur le caractère unique de l'iris est à l'essai à l'aéroport de Francfort. Le contrôle biométrique sera testé par des passagers volontaires pendant six mois. Celle-ci consiste à stocker sur un support (carte à puce, code barre), une ou plusieurs caractéristiques physiques d'un individu (empreintes digitales, iris de l'œil, ...) afin de vérifier que le porteur du document en est bien le propriétaire. Ce nouveau système de sécurité permettra aux personnes enregistrées par les douanes, de passer un contrôle automatisé et rapide.

## Le dispositif « US-Visit » s'est renforcé



Les conditions exigées par les Etats-Unis pour l'obtention d'un visa se sont renforcées par la prise d'empreintes et de photos du demandeur. L'empreinte digitale des deux index gauche et droit ainsi que les photos de tous les visiteurs qui demandent un visa sont inscrites dans une puce qui est couplée avec le passeport à lecture optique « Delphine ». Ce nouveau dispositif accélère les mouvements et la sécurité des voyageurs, facilite les déplacements légitimes, permet aux services d'immigration d'assurer le suivi des séjours des non immigrants et garantit protection et discrétion aux visiteurs.

## Bagages en cabine



Les bagages en cabine sont soumis à des normes. Sur Air France, par exemple, la mensuration totale du bagage doit être inférieure ou égale à 115 cm, pour un poids maximum de 12 kg en classe économique. En classe-affaire et en première, deux bagages ayant un poids total de 18 kg sont acceptés. De plus, de nombreux objets sont interdits à bord de l'avion pour raison de sûreté (couteaux, pince à épiler, ...) Cependant toutes ces normes varient selon la compagnie choisie. En conséquence, se renseigner auprès de votre compagnie est préférable. En effet, tous bagages excédant les normes imposées par la compagnie choisie peuvent être refusés.

## Une bouffée d'air frais pour les passagers

D'après une étude européenne, la qualité de l'air en cabine est mauvaise. Il semblerait que les symptômes inconfortables relevés (nez bouché, maux de tête, ...) proviennent de la durée de vol, du confort et de la température. En conséquence, différentes solutions ont été étudiées telles que la réalisation de sièges munis d'appui-tête doté d'une sortie d'air frais provenant de l'extérieur. Autre solution, un circuit de ventilation spécifique au plafond qui répartirait de l'air frais dans les couloirs. Et pour le confort de tous, un système d'extraction qui éloignerait les odeurs gênantes des toilettes. Ainsi, dans un futur proche, les vols pourraient être plus plaisants.

## Bon à savoir

Quand on a la chance de voyager dans un avion peu rempli, il est parfois possible de quitter son siège pour en trouver un autre plus à son goût. Voilà quelques conseils dont il est bon de se rappeler avant de choisir son nouveau siège. C'est au niveau des ailes que l'on ressent le moins les turbulences. En revanche, c'est à l'avant que l'on est le moins dérangé par les bruits de l'appareil en vol. Attention : incliner son siège n'est pas toujours possible pour la ou les dernières rangées de chaque zone. A éviter également : l'arrière de l'appareil, à cause notamment du va et vient ou des queues d'après repas que peuvent susciter les toilettes. Enfin, pour mieux s'installer, monter à bord le dernier permet de repérer les rangées de sièges inoccupés.



**17,3 % DE PASSAGERS EN PLUS EN 2003**

En 2003, 695 342 passagers internationaux ont voyagé à destination ou au départ de Tahiti-Faa'a (transit compris). C'est 17,3 % de mieux qu'en 2002. Les évènements de l'année 2003 pouvaient pourtant laisser craindre une évolution moindre du transport aérien, notamment en provenance des Etats-Unis et d'Asie : guerre en Irak, épidémie du SRAS sur le plan international et arrêt d'exploitation des compagnies Corsair et Polynesian Airlines au plan régional.

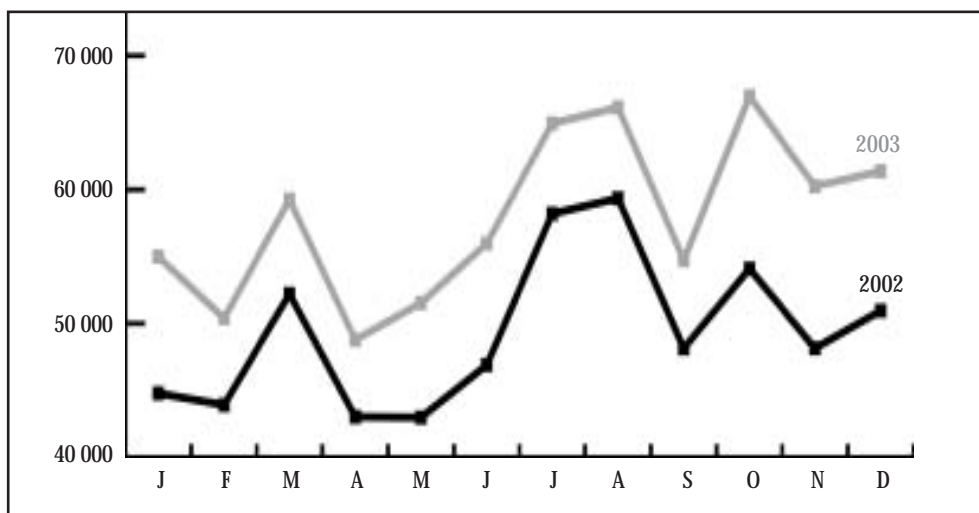
Le trafic régulier enregistre une hausse de 12,4 % par rapport à 2002. Cette progression s'explique en premier lieu par la mise en service par Air Tahiti Nui de deux Airbus A340-300 supplémentaires. Ainsi, sur l'année 2003, la compagnie au tiare a augmenté sa capacité en sièges offerts de 59,8 % et son volume de passagers de 53,3 %. A l'heure actuelle, ATN transporte 51,5 % des passagers réguliers au départ ou à destination de Polynésie française. A l'exception d'Air France et d'Hawaiian Airlines, les autres compagnies aériennes affichent également des progressions, dans des proportions bien moindres.

Le nombre de vols non réguliers (vols charters notamment) est passé de 28 en 2002 à 136 en 2003. Ce sont en tout 37 108 personnes qui ont été transportées l'an dernier, des croisiéristes pour la grande majorité. Le nombre de passagers non réguliers est plus de quatre fois supérieur à celui de 2002.

**Pour accéder à l'ensemble de nos statistiques, consultez le site web : [www.seac.pf](http://www.seac.pf)**

**TRAFIC INTERNATIONAL**

Trafic international en 2002 et 2003 en nombre de passagers par mois (vols réguliers et vols non réguliers) :



Trafic international par compagnie, sur l'année 2003 :

COMPAGNIE	PASSAGERS + TRANSIT	VAR / 2002	CMR 2003
Air France	95 882	- 5,7 %	78,7 %
Air New Zealand	160 034	+ 22,4 %	71,2 %
Corsair (trois mois)	11 819	- 79,9 %	78,4 %
Lan Chile	23 674	+ 3,9 %	53,7 %
Polynesian Airlines (trois mois)	2 302	- 84 %	62,3 %
Hawaiian Airlines	21 470	- 2,5 %	69,9 %
Air Calin	17 536	+ 4,5 %	63 %
Air Tahiti Nui	325 517	+ 56 %	70,5 %
Total vols réguliers	658 234	+ 12,4 %	70,8 %
Total vols non réguliers	37 108	+ 408,9 %	78,8 %
Total	695 342	+ 17,3 %	71,2 %

*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 aéroports de Polynésie française sur l'année 2003

AÉRODROMES	NOMBRE DE PASSAGERS	VAR/2002	TRANSIT A + D
Tahiti-Faa'a (trafic domestique)	803 842	0 %	0
Bora Bora	244 023	- 3,9 %	29 863
Moorea	223 427	- 5,7 %	21 723
Raiatea	175 778	+ 10,3 %	67 852
Huahine	108 655	+ 1,2 %	105 784
Rangiroa	70 840	+ 3,9 %	28 811
Total aéroports (hors Faa'a)	1 089 227	+ 1,2 %	
Total domestique	1 893 069	+ 0,7 %	