



J'attache une importance toute particulière à ce numéro de Manureva parce qu'en consacrant son dossier trimestriel au plan de secours spécialisé de l'aérodrome de Tahiti Faa'a, il aborde une notion qui est de toute première importance en Polynésie française : celle de la prévention des risques, qu'ils soient naturels ou non.

L'actualité récente a malheureusement montré, avec le tsunami qui a dévasté l'Asie du sud est le 26 décembre 2004, que l'improbable peut survenir. Ceci nous rappelle que tout doit être mis en œuvre pour tenter de se préparer au mieux à faire face aux conséquences de catastrophes ou d'accidents. Et si la lecture de ce numéro peut aider à mieux faire comprendre que tous ensemble, en nous préparant et en mettant en commun nos moyens et nos ressources, nous devons œuvrer pour minimiser les conséquences de ces risques, ce serait alors déjà un premier pas vers la nécessaire prise de conscience qui doit conduire à l'amélioration de la mise en œuvre des plans de secours liés aux accidents ou aux risques naturels.

J'invite donc tous les responsables concernés : les maires des communes, les services de la Polynésie française et de l'Etat, les personnels de santé, les personnels de police et de sécurité, les personnels des aéroports et du transport aérien à réellement prendre les mesures qui s'imposent de façon à pouvoir réagir dans les meilleurs délais dans les situations de crise.

Je voudrais également appeler l'attention du lecteur sur les challenges auxquels l'aérodrome de Tahiti-Faa'a devra faire face en 2005 avec notamment l'arrivée du 5<sup>ème</sup> Airbus de la compagnie Air Tahiti Nui et l'ouverture des nouvelles lignes vers New York et Sydney en juillet. Une action concertée et commune de tous les acteurs de la plate-forme aéroportuaire est nécessaire pour réussir à franchir ce nouveau cap. Et je souhaite à la compagnie Air Tahiti Nui un complet succès dans cette nouvelle aventure.

J'aimerais également formuler le vœu que l'année 2005 soit l'année de tous les espoirs dans le domaine de l'aviation civile, notamment pour un développement concerté entre la Polynésie française et l'Etat, durable et réaliste de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce numéro de MANUREVA.

Guy Yeung,

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

Directeur de l'aviation civile  
en Polynésie française

# Manureva n°106

## Page 3

### INTERVIEW

- Ron de Groot : « Air New Zealand répond présent en Polynésie »

## Page 4

### DE A À Z

- G comme... gros-porteur

## Pages 5-6-7

### AÉROPORTS ET AÉRODROMES DE POLYNÉSIE

- Lancement de l'opération « Radar Tahiti»
- Les pistes s'agrandissent dans les Tuamotu
- Les liaisons « air-sol » sur la voie de la modernisation

## Pages 8-9

### PLEIN CIEL

- Unis pour défendre la sécurité
- Un hélicoptère en kit

## Page 10

### RÈGLEMENTATION

- Objectif « certification »

## Page 11

### OUTILS DU MANAGEMENT

- Formation à la sécurité informatique

## Page 12

### MÉTIERS

- Pilote de l'aéronavale

## Pages 13-14-15

### ÉCHOS DU MONDE AÉRIEN

- Objectif « 3<sup>ème</sup> vol au départ » pour l'aéroport de Tahiti-Faa'a
- Air Tahiti Nui : opération séduction en Australie
- Les passagers mieux indemnisés

Manureva magazine n° 106 [1<sup>er</sup> trimestre 2005] 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 avec Michel Blum, Claude Bourcier, Christian Limongi, Marc Roussigné, Jeffrey Wong. 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. Impression : Polypress. Photos des couvertures 1 et 2 : Marine nationale (Reynald Boivin et Jean-Jacques Messenger).

# Air New Zealand répond présent en Polynésie

*La compagnie Air New Zealand (ANZ) est présente en Polynésie, sans interruption, depuis 53 ans. L'aventure a commencé fin 1951 avec la desserte de la fameuse « route de corail », reliant Auckland à Papeete, via les îles enchantées du Pacifique Sud, au moyen de Catalina exploités par la TEAL (Tasman Empire Airways Limited). C'était l'époque où chaque arrivée de l'avion donnait lieu à des festivités « ininterrompues » jusqu'au prochain décollage. Plus de 50 ans plus tard, la compagnie porte-drapeau de la Nouvelle-Zélande est toujours présente en Polynésie et entend bien le rester.*

**Manureva :** « Comment se caractérise la desserte de Tahiti par ANZ aujourd'hui ? »

Ron de Groot : « La desserte de Tahiti se fait à raison de cinq rotations hebdomadaires en moyenne et la majorité d'entre elles sont prolongées jusqu'à Los Angeles. De plus, trois des rotations hebdomadaires passent par les îles Cook (Rarotonga). La clientèle est constituée, en majorité, de passagers d'origine Américaine ou Européenne. Les Australiens et les Néo-zélandais sont moins représentés du fait de la cherté de la destination Tahiti. Ils ont déserté la Polynésie française, notamment à la suite de la fermeture du Club Med de Moorea au profit d'escapades touristiques à prix tout-à-fait abordables aux îles Fidji. Depuis quelques années, ANZ offre, au départ de Tahiti, avec de bons résultats, un produit qui vise le marché des scolaires, il s'agit de séjours linguistiques en collaboration avec des établissements d'enseignement de la langue anglaise en Nouvelle-Zélande.

**Manureva :** « ANZ dessert aujourd'hui Tahiti en Boeing 767. Des changements sont-ils à prévoir à court terme ? »

Ron de Groot : « La compagnie ANZ va recevoir dès l'année prochaine les premiers Boeing 777, les plus gros bi-réacteurs du monde. Dans un

premier temps, ces appareils seront déployés sur les liaisons avec le Sud-Est asiatique et la Chine tandis qu'il est également envisagé d'ouvrir, en Boeing 777, une liaison transpacifique Auckland – San Francisco. Tahiti continuera d'être desservi en Boeing 767 sur la route Auckland – Los Angeles et les Boeing 777 ne devraient pas se poser sur le tarmac de Tahiti avant deux années environ. Par ailleurs, ANZ est très intéressée par le prochain Boeing 7E7, baptisé Dreamliner, et destiné à remplacer le Boeing 767. Le Boeing 7E7 est un bi-réacteur, de nouvelle génération, utilisant davantage de matériaux composites, équipé de réacteurs moins gourmands en kérozène et moins polluants ; long courrier, il peut transporter 250 passagers. »

**Manureva :** « ANZ souffre-t-elle de la concurrence des compagnies à bas coûts qui se développent dans le Pacifique ? »

Ron de Groot : « Tant en Australie qu'en Nouvelle-Zélande, l'essentiel de la clientèle d'ANZ est concentré sur les hubs des grandes villes de Sydney, Brisbane, Melbourne, Auckland et Christchurch. La « menace » serait moins à craindre des compagnies low-cost comme Virgin Blue que des compagnies majors comme Emirates ou Thai. En effet, celles-ci peuvent embarquer et transporter des passagers entre les métropoles d'Australie et de la Nouvelle-Zélande à moitié prix. Elles pourraient donc écrémer, en proposant des tarifs très concurrentiels, le potentiel de trafic trans-Tasmanie.

**Manureva :** « La situation financière d'ANZ est-elle toujours préoccupante ? »

Ron de Groot : « On peut dire que la situation économique et financière d'ANZ est saine. C'était loin d'être le cas, dans un passé récent, à l'occasion de l'acquisition de la compagnie intérieure australienne Ansett. En effet, il a fallu une substantielle participation financière du gouvernement pour éviter la mise en faillite de la compagnie ANZ. A la suite de cet achat, les comptes d'exploitation consolidés d'ANZ, bien que bénéficiaire sur son propre réseau, étaient fortement « plombés » par le déficit d'Ansett. ■



*Ron de Groot a quitté la Polynésie française après deux années passées à la tête d'Air New Zealand à Tahiti. Il a rejoint la ville de Brisbane en Australie. Retour au pays pour cet australien né aux Pays-Bas et employé pendant de nombreuses années par la compagnie Air New Zealand.*

# G comme... gros-porteur

*Depuis le mythique Boeing 747 qui sillonne le ciel depuis 1969, jusqu'à l'Airbus A380 dont le premier vol commercial est prévu en 2006, Boeing et Airbus se partagent le marché des avions de grande capacité, les gros-porteurs. Gros plan sur leur stratégie respective.*

Le 9 février 1969, le Boeing 747 baptisé « jumbo jet » effectuait son premier vol d'essai aux Etats-Unis. Vendu à près de 1400 exemplaires à travers le monde, toutes versions confondues, il est aujourd'hui encore largement utilisé. Dans sa version 747-400 en configuration trois classes, il est capable de transporter 416 passagers sur près de 13 500 km. Sur le marché des gros-porteurs, face à Boeing, Airbus proposait jusqu'à présent sa famille des A330/A340. Il faudra bientôt compter avec l'A380, l'avion géant du constructeur européen, dont le vol commercial inaugural est prévu en avril 2006 sur la ligne Singapour-Londres. Avec l'A380, Airbus mise sur le marché des avions de très grande capacité desservant les aéroports les plus importants, qui frôlent aujourd'hui la saturation. L'A380 sera capable d'emporter jusqu'à 853 passagers dans sa version charter sur 15 000 km. Le constructeur promet également des coûts opérationnels inférieurs d'environ 15% par rapport au B747-400. Avec l'A380, Airbus compte mettre fin à 36 années de domination américaine dans le domaine des avions de très grande capacité. Jusqu'ici, 154 exemplaires de l'A380 ont été commandés par 15 clients différents, dont la compagnie Air France qui dessert Tahiti. Moyennant certains aménagements aéroportuaires, peut-être verra-t-on un jour l'A380 se poser à Tahiti-Faa'a. Pour l'instant, Air France a annoncé qu'elle desservirait, à partir de 2007, New York et Montréal puis en 2008 l'Asie, avec des liaisons sur Tokyo et Pékin. Avec l'A380, Airbus inaugure l'ère des très gros-porteurs, véritables paquebots du ciel. Virgin Atlantic, qui a commandé 6 exemplaires de l'A380, a annoncé qu'il souhaitait les équiper de casinos, salles de sport et de lits doubles isolés.

## Avion super économique

Alors qu'Airbus exhibait au mois de janvier son A380, le constructeur de Seattle présentait mi-février le Boeing 777-200 LR baptisé « worldliner ». Le dernier né de la famille 777 de Boeing sera capable de voler pendant près de 20 heures et de parcourir 17 400 km avec 300 passagers à bord. Le premier vol d'essai est prévu en mars 2005 et la première livraison en mars 2006. Le « worldliner » est présenté comme l'avion de ligne au plus grand rayon d'action jamais construit, titre jusqu'à présent décerné à l'A340-500, détenteur du record du plus long vol commercial entre Singapour et New York (18 heures). Parallèlement à ce projet, Boeing travaille sur le B787 (ex-7E7), le « dreamliner », avion super économique dont la mise en service est prévue en 2008. Long-courrier de 250 à 300 sièges selon la version, le 787 représente un bon technologique et permettra une économie de carburant de l'ordre de 20%. Il est amené à remplacer les 757 et 767 du catalogue de Boeing. Avec le 777 et le 787, le constructeur américain confirme sa vision du marché des gros porteurs : il compte davantage sur la multiplication des vols sans escale avec des appareils long-courriers de moyenne capacité (entre 250 et 350 sièges). Concernant le marché des très gros-porteurs, le constructeur estime que son Boeing 747 suffit, même s'il est prêt à en proposer une version à capacité accrue (le B747 Advanced), afin de relancer ses ventes.

Airbus, de son côté, ne souhaite pas laisser tout le marché des long-courriers de moyenne capacité à son rival. Face au 787, la nouvelle arme de Boeing, Airbus a obtenu en décembre 2004 de la part de ses deux actionnaires, EADS et BAE Systems, l'autorisation de lancer l'A350. Version améliorée de son A330 et à plus long rayon d'action, la mise en service de l'A350 est prévue pour 2010.

Ainsi entre les deux rivaux, la guerre commerciale continue. En 2004 pour la deuxième année consécutive, Airbus est passé devant Boeing en nombre d'avions livrés et de ventes enregistrées. Au vu des commandes déjà enregistrées, l'année 2005 s'annonce cependant plus favorable à Boeing. Le duel s'annonce passionnant.

### LES GROS-ORTEURS EN CHIFFRES

Chez Boeing	B747-400	416 à 525 sièges	rayon d'action : 13 500 km
	B777-200 LR	301 sièges	rayon d'action : 17 400 km
	B777-300 ER	368-550 sièges	rayon d'action : 11 000 km
	B787-9	257 (trois classes)	rayon d'action : 15 400 km
Chez Airbus	A340-300	295 sièges (trois classes)	rayon d'action : 13 700 km
	A340-500	313 sièges (trois classes)	rayon d'action : 16 600 km
	A340-600	380 sièges	rayon d'action : 14 640 km
	A350-800	245 sièges (trois classes)	rayon d'action : 15 900 km
	A380	555 à 853 sièges	rayon d'action : 14 800 km

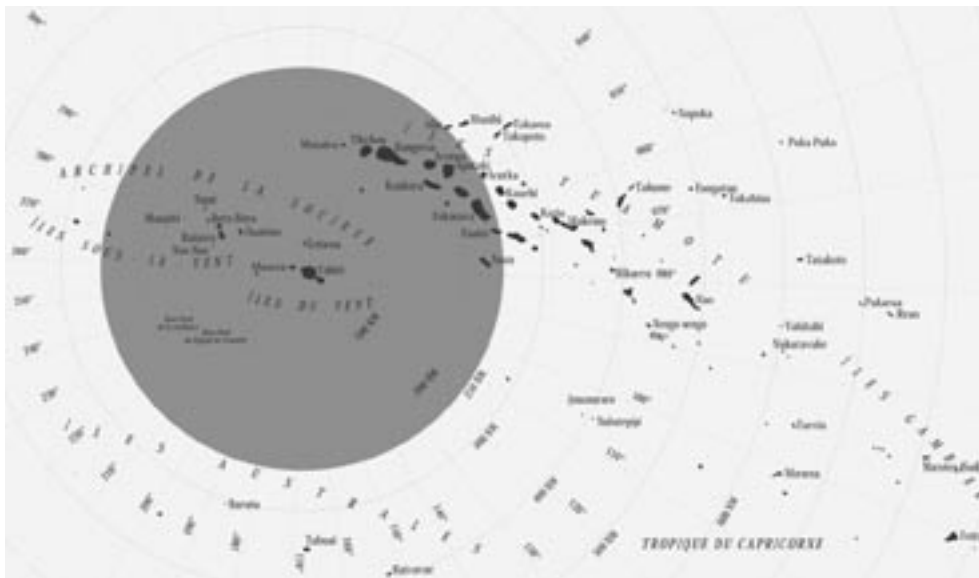
Axelle Buchwalter

AZERTY

# Lancement de l'opération «radar Tahiti»

La décision d'implanter un radar à Tahiti a été prise en août 2004 par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Cet équipement permettra d'améliorer les niveaux du service de contrôle aérien tout en optimisant, par un positionnement des différents trafics, la gestion d'un espace aérien de plus en plus encombré. Si la décision finale a été prise en août 2004, dès le mois de mai 2002 l'opération a débuté par la recherche d'un site d'implantation approprié. Après études des différentes solutions possibles, le choix s'est porté sur le mont Marau à proximité des antennes de l'OPT et de TDF. Ce site offre d'une part, une vision directe sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a pour les transmissions de données et d'autre part, compte tenu de son altitude (1370 m), une couverture aérienne la plus étendue possible en s'affranchissant notamment de l'obstacle que représente l'île de Moorea. En effet, le radar « surveillera » de manière préférentielle une zone de 200 à 250 NM (environ 350 km) au nord ouest de Tahiti c'est à dire notamment l'ensemble des îles Sous-le-Vent où le trafic aérien inter-îles est le plus important. La mise en service opérationnelle du radar a été fixée pour fin 2007, début 2008 par la DGAC dans sa décision du mois d'août 2004.

## Couverture radar



Aussi, dès septembre 2004, un comité de suivi a été créé au sein du service d'État de l'aviation civile afin de coordonner l'ensemble des actions concourant à atteindre l'objectif final.

Des chefs de projet, infrastructure, équipements techniques, formation des contrôleurs aériens, ont été nommés afin de diriger et conduire, chacun dans son domaine respectif, les opérations nécessaires à la bonne réalisation de l'opération.

S'agissant du bâtiment radar, celui-ci sera composé d'un fût de 14 à 18 m de haut surmonté d'une plate-forme de 150 m<sup>2</sup> supportant le radar par lui-même protégé par un radôme de 12 m de diamètre, 9 m de hauteur et d'un poids de 4 tonnes. Un bâtiment annexe abritant les équipements techniques complétera l'ouvrage.

La date de mise en service opérationnelle étant connue, un simple compte à rebours a mis en évidence un certain nombre d'échéances à compter de fin 2004 (voir encadré).

Cette opération d'un coût global dépassant le milliard de francs CFP entièrement financée par l'État, représente un challenge pour le service d'État de l'aviation civile compte tenu de la particularité du site, de l'ouvrage, de son utilisation et du délai de livraison.

Marc Roussigné

*Un radar va « pousser » sur les pentes du Mont Marau d'ici fin 2007-début 2008. Le compte à rebours est d'ores et déjà lancé.*

### PRINCIPALES ÉCHÉANCES DU PROJET RADAR

Début 2005 : choix définitif du site par le STNA.

Premier semestre 2005 : études bâtiment et VRD (notamment les 9 kilomètres de la route d'accès au site et les terrassements de la plate-forme).

Deuxième semestre 2005 : travaux de réalisation de la route d'accès, terrassements de la plate-forme et choix des entreprises pour le bâtiment radar.

Année 2006 : construction du bâtiment radar pour une livraison début 2007 et début de la formation des contrôleurs aériens et des électroniciens.

Premier semestre 2007 : mise en place du radar et de ses équipements.

Fin 2007/début 2008 : validation du système et mise en service opérationnelle.

*Le radar installé sur l'île de Tahiti permettra de couvrir une zone de 200/250 milles nautiques (environ 350 km).*

## CONSTRUCTION

# Les pistes s'agrandissent dans les Tuamotu

*La Polynésie française a entrepris depuis quelques années un vaste chantier d'extension de pistes dans les Tuamotu, afin de permettre aux ATR de fréquenter un maximum d'atolls. Les Dornier 228 étant amenés à disparaître du paysage aérien polynésien en mars 2006, la question de la desserte des aérodromes non étendus se pose aujourd'hui.*

Moins de 250 passagers ont foulé en 2004 le sol de l'aérodrome de Hikueru, perdu dans le centre de l'archipel des Tuamotu. Pour cette desserte, la compagnie utilisait jusqu'ici un Dornier 228, mais bientôt les passagers pourront se rendre sur place en ATR 42. Hikueru fait partie, avec Faaite, Pukarua, Reao et Tatakoto, des cinq aérodromes ayant récemment bénéficié de travaux qui vont leur permettre d'accueillir des ATR 42. Après cette série de travaux, il ne restera plus que onze aérodromes limités aux Dornier 228 ou avions plus petits (voir notre encadré). Ce programme d'extension de pistes a été initié voici quelques années déjà, sous la houlette de la direction de l'équipement grâce au financement de la Polynésie française. Les aérodromes les plus récents sont conçus, quant à eux, pour accueillir dès leur ouverture les ATR 42 ou 72 d'Air Tahiti.

Le Dornier 228, qui peut transporter 19 passagers, apparaissait jusqu'à une date récente comme un avion adapté à la desserte des îles pourvues de pistes courtes. Pourtant, une réglementation étendue à la Polynésie française oblige Air Tahiti à équiper ses Dornier 228 d'un dispositif anti-collision d'un coût très élevé. Ce système embarqué, baptisé ACAS (« airborne collision avoidance system »), représente environ la moitié de la valeur résiduelle de l'avion. La compagnie a donc pris la décision d'abandonner l'exploitation de ses Dornier fin mars 2006. Ainsi, elle présentera bientôt une flotte homogène, constituée uniquement d'ATR 42 ou 72.

## Assurer le désenclavement

Reste le problème de la desserte des îles et atolls pour lesquels les travaux ne sont pas encore programmés. Sans oublier les quelques aérodromes qui, en raison de leurs caractéristiques techniques, pourront difficilement être étendus aux ATR 42. « *Nous avons tout récemment adressé un courrier au ministre chargé des transports aériens du nouveau gouvernement Temaru, afin d'attirer son attention sur la question. Nous voulons savoir, dans le meilleur délai possible, quels terrains vont être étendus et à quel date* » indique Manate Vivish directeur des opérations d'Air Tahiti. En fonction du programme établi par la Polynésie française, Air Tahiti étudiera les modalités de desserte des aérodromes concernés. « *Notre souci est de savoir comment nous allons pouvoir continuer à desservir toutes les îles de Polynésie, pour répondre au mieux aux besoins de nos passagers et assurer le désenclavement comme nous l'avons toujours fait* » commente Manate Vivish. Un Twin Otter d'Air Moorea pourra être utilisé ponctuellement, ou encore un B200 d'Air Archipels. « *Ces deux avions sont de type STOL\*, tout comme le Dornier 228, ils sont donc adaptés à la desserte des pistes courtes* » précise Cécile Ambrois, responsable du service exploitation d'Air Tahiti.

Le cas de aérodromes des Marquises a été résolu en novembre 2003 par la mise en place d'un Twin Otter basé à Atuona qui assure les liaisons à l'intérieur de l'archipel. Une solution équivalente pourrait-elle être trouvée pour la desserte inter-îles des Tuamotu ? « *Les aérodromes installés sur les atolls des Tuamotu sont beaucoup plus exposés à la mer que ceux des îles Marquises. L'environnement plus agressif rend difficile l'installation d'un avion sur place* » nous livre Manate Vivish. Ainsi, le problème reste entier. Les acteurs concernés par la desserte des îles éloignées ont jusqu'au mois de mars 2006 pour lui trouver une solution.

*Axelle Buchwalter*

### LES PISTES « DORNIER 228 » DE POLYNÉSIE FRANÇAISE

Aérodrome	Archipel	Année	Observations	Pax 2004
Apataki	Tuamotu	1977	Etudes d'extension réalisées	2 463
Fakahina	Tuamotu	1985		434
Fangatau	Tuamotu	1978	Etudes d'extension réalisées	512
Napuka	Tuamotu	1977		889
Nukutavake	Tuamotu	1980	Site peu adapté à l'extension	569
Puka Puka	Tuamotu	1978		443
Takume	Tuamotu	1995	Site peu adapté à l'extension	550
Tureia	Tuamotu	1984		652
Ua Huka	Marquises	1970	Piste desservie par Twin Otter	3 299
Ua Pou	Marquises	1976	Piste desservie par Twin Otter	6 908
Vahitahi	Tuamotu	1985	Site peu adapté à l'extension	971

\* STOL : « short take off and landing » (avions capables de décoller et d'atterrir sur des pistes courtes).

## RADIOCOMMUNICATIONS

# Les liaisons « air-sol » sur la voie de la modernisation

Le lundi 22 novembre 2004 a marqué la mise en service de la chaîne VHF<sup>1</sup> renouvelée. La dernière station mise en service est celle de Mahaena sur la côte est de Tahiti. Elle fait suite à la station du Marau, de Papara, des équipements de Faa'a et de l'antenne avancée de Bora-Bora. Au terme de ce chantier qui aura duré trois mois, tous les équipements, émetteurs, récepteurs ainsi que les alimentations électriques des chaînes VHF de Tahiti-Faa'a et de ses antennes avancées sont donc entièrement neuves.

Les liaisons VHF sont utilisées pour les communications entre pilotes et contrôleurs aériens. Elles offrent un confort d'utilisation très satisfaisant, leur principal inconvénient étant leur portée limitée (200 à 250 miles nautiques soit 370 à 450 km). Le relief des îles du Vent oblige la présence de quatre antennes à Tahiti, plus une à Bora Bora, pour couvrir le trafic des îles de la Société où se concentre l'essentiel du trafic.

La structure de la nouvelle chaîne apporte une fiabilité et une redondance très largement accrues par rapport à la précédente. On devrait également constater une portée légèrement améliorée, ainsi qu'une meilleure qualité de l'audition. L'ancienne chaîne datait des années 1970.

La principale difficulté du chantier consistait à garantir, en permanence, la continuité des liaisons VHF. Cette nécessité a conduit à mener de nombreuses opérations de nuit. Les équipes techniques chargées de l'installation ont travaillé en relation étroite avec les contrôleurs aériens afin de mener à bien cette opération sans aucune interruption, malgré les importantes contraintes techniques.

## Liaison satellite

Au-delà des 250 miles nautiques, les liaisons air-sol passent par la HF<sup>2</sup> qui permettent de couvrir des grandes distances. En revanche, les liaisons HF sont très dépendantes des conditions météorologiques, posant un évident problème de fiabilité et de performance. Devant la qualité médiocre des liaisons HF, les services techniques de l'aviation civile étudient

la possibilité d'étendre la couverture VHF par l'utilisation de la technologie VSAT<sup>3</sup>. Avec cette technologie, la parole contrôleur ou celle du pilote est acheminée par liaison satellite. Il ne s'agit pas d'une liaison satellitaire avec les avions : la partie air-sol est classique avec une antenne déportée VHF standard. C'est la liaison antenne déportée vers le centre de contrôle qui est couverte par le canal satellite. L'espace aérien serait découpé en quatre secteurs de contrôle qui pourraient recouvrir la zone de Tahiti, la zone des îles Sous-le-Vent, les Tuamotu nord et Marquises, les Gambier et les Australes. Une dizaine d'antennes paraboliques serait suffisante avec une antenne maîtresse à Faa'a.

Compte tenu des limites des portées VHF, il resterait malgré tout des espaces non couverts par cette extension, en particulier entre les archipels. Pour combler « ces vides », la technologie HF continuerait d'être utilisée. Dans ce cadre, un projet de renouvellement des antennes émettrices HF est à l'étude. Le principe du renouvellement des antennes HF est d'ores et déjà acquis et la recherche du site d'implantation sur l'île de Tahiti est en cours. Quant au projet VSAT, il devrait voir le jour dans les années qui viennent.

*Axelle Buchwalter*

<sup>1</sup> Very high frequency (bande de fréquences comprises entre 30 et 300 MHz).

<sup>2</sup> High frequency (bande de fréquences comprises entre 3 à 30 MHz).

<sup>3</sup> Very small aperture terminal (antenne satellite de petit diamètre).



*Dans le domaine des communication air-sol, un important chantier a été mené dans le courant du dernier trimestre 2004. L'objectif était de mettre en service de nouveaux ensembles émetteur/récepteur VHF. Deux autres projets sont à l'étude : l'extension de la couverture VHF à l'aide de la technologie VSAT et le renouvellement des émetteurs HF.*

## COMITÉ DE PROMOTION DE LA SÉCURITÉ

# Unis pour défendre la sécurité

*Pour améliorer la sécurité sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, les principaux intervenants se sont réunis au sein du comité de promotion de la sécurité, nouvellement créé. Retour sur les points évoqués au cours de la première réunion de cette assemblée.*

La première réunion du comité de promotion de la sécurité (CPS) s'est tenue le 30 septembre 2004 à l'aéroport de Tahiti-Faa'a sous la présidence du directeur de l'aviation civile. Ce comité a réuni une trentaine de participants, représentants des compagnies aériennes basées, des organismes civils et militaires, l'encadrement du service d'État de l'aviation civile et des responsables « qualité de service ».

L'objectif du comité de promotion de la sécurité de Tahiti-Faa'a est d'analyser les événements dans le domaine de la gestion du trafic aérien ayant eu un impact sur la sécurité afin d'en tirer des enseignements et de proposer d'éventuelles actions correctives, au travers d'un retour d'expérience commun à l'ensemble des intervenants, chez les exploitants comme chez le prestataire aviation civile.

Il ne se substitue donc ni aux nécessaires réunions bilatérales entre ce dernier et les exploitants, ni à la réunion annuelle des usagers à vocation plus informative et généraliste.

## Création d'un bulletin sécurité commun

Après une brève présentation des objectifs, trois incidents dans lesquels les compagnies présentes étaient impliquées, ont été présentés à la fois pour montrer notre méthode de travail et pour sensibiliser chacun à certains dysfonc-

tionnements préjudiciables à la sécurité.

Après discussion, cinq recommandations ont été retenues afin de donner les moyens à ce comité d'atteindre ses objectifs :

- Une action portant sur l'amélioration de l'utilisation de la phraséologie sera menée conjointement au sein des compagnies et usagers de la plate-forme, ainsi qu'au sein des organismes circulation aérienne.

- Une action de sensibilisation sera entreprise auprès des pilotes et des contrôleurs afin de rappeler les conditions de séparation à vue.

- La troisième recommandation porte sur les dangers que représentent les similitudes d'indicatifs. Le CPS recommande que les divisions circulation aérienne et aéroportuaire du service d'État de l'aviation civile se rapprochent du service concerné d'Air Tahiti afin d'envisager la mise en application du logiciel de traitement spécifique.

- Afin de permettre un bon retour d'expérience auprès des différents acteurs, la diffusion d'un bulletin d'information sécurité commun, alimenté par chacun des organismes sur une base semestrielle au départ, sera mise en oeuvre.

- Enfin, pour assurer une meilleure efficacité à la fois dans l'analyse des événements au jour le jour, mais aussi pour l'aider dans ses travaux, le CPS souhaite se doter d'une équipe réactive parmi les personnes chargées de la gestion des événements touchant à la sécurité au sein de leur organisme. Cette équipe sera constituée d'un représentant des bureaux sécurité des vols des compagnies et des responsables qualité de service et système de management de la sécurité de l'aviation civile.

L'amélioration de la sécurité au sein de l'espace aérien polynésien est l'affaire de tous. L'outil qu'est le CPS doit être réactif, et être un lieu d'échanges dans une confiance partagée entre tous les acteurs. Il ne sera que ce que la volonté de chacun décidera d'en faire.

Rendez vous prochainement pour un premier « Bulletin Sécurité » de la plate-forme de Tahiti-Faa'a.

*L'idée d'un comité qui rassemble tous les acteurs d'un aéroport pour aborder les questions liées à la sécurité est apparu pour la première fois dans le « Plan d'Action Sécurité Aéroport 2004 » de la direction générale de l'aviation civile. Ce plan s'appuie sur un plan d'action européen destiné en premier lieu à lutter contre les incursions de piste.*



Claude Bourcier

## AVIATION PRIVÉE

# Un hélicoptère en kit

Il y a dix ans déjà, Paul Trondle rêvait de construire un hélicoptère de ses propres mains. Il faut dire que les hélicoptères, il les connaît bien. Entré dans l'aviation légère de l'armée de l'air (ALAT) en 1957, il devient pilote d'hélicoptère deux ans plus tard. A la retraite en 1980, il décide de s'installer à Tahiti et fonde Tahiti Hélicoptères qu'il vend quelques années plus tard<sup>1</sup>. Malgré sa « seconde » retraite, pas question pour Paul Trondle de renoncer à sa passion.

En 2003, il décide de concrétiser son rêve et achète un modèle livré exclusivement en kit : le EXEC 162 HDF du constructeur américain Rotorway. Le modèle vient tout juste d'être homologué par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) grâce à l'action d'un intermédiaire basé en métropole. L'hélicoptère débarque à Tahiti le 1<sup>er</sup> octobre 2003, arrivé par la voie des mers. Tous les éléments sont là, empilés dans neuf caisses de 10 m<sup>3</sup> chacune, pour un poids avoisinant les 900 kg. Paul Trondle ne perd pas une minute. Dès la fin octobre, il commence le montage de l'appareil, chez lui à Punaauia dans son garage. « *Le constructeur précise dans sa documentation que l'assemblage de l'hélicoptère est à la portée d'un bricoleur moyen. Pourtant, le montage de l'appareil n'a pas toujours été une mince affaire !* » explique Paul Trondle, avant de rajouter : « *mes 46 années passées dans le domaine des hélicoptères n'ont pas été de trop.* » Le constructeur amateur se souvient notamment de grand nombre de pièces à fabriquer soi-même, à partir de plaques en aluminium et de calques. Sous le regard de sa femme, dans le jardin familial, il faudra une année à Paul Trondle pour voir son rêve prendre forme.

## Cours de pilotage

En octobre 2004, après 1500 heures de travail, l'hélicoptère paré de ses couleurs bleues et blanches, peut enfin être transféré sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Avant que l'appareil quitte le domicile qui l'a vu naître, le représentant local du groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC) vient procéder à une première visite. Une deuxième visite aura lieu juste avant le premier vol. Le propriétaire se voit délivrer une immatriculation provisoire : il doit voler pendant 15 heures et procéder à

30 atterrissages pour voir son immatriculation devenir définitive. Quand nous avons rencontré Paul Trondle sur le tarmac de l'aéroport, son hélicoptère affichait déjà 6 heures au compteur. Et quel effet cela fait-il lorsque la machine que l'on a construite soi-même quitte le sol pour la première fois ? « *Lors du tout premier décollage, je n'ai pas éprouvé de véritable appréhension. Je dois avouer que j'ai tout de même ressenti une sorte de pincement, une excitation particulière !* » raconte Paul Trondle. Les sorties ont été limitées pour l'instant à des survols de la piste de Tahiti-Faa'a. « *Le seul problème qui subsiste est un léger track du rotor. Les pales de l'hélice doivent passer exactement dans le même plan et ce n'est pas encore le cas. J'ai encore des réglages à faire* ». Paul Trondle espère obtenir son immatriculation définitive d'ici le mois de mai 2005. Son hélicoptère pourra alors fièrement arborer les lettres F-PTRD qui rappellent le nom de son propriétaire. L'appareil a une autonomie de deux heures, il peut parcourir jusqu'à 300 km et voler à une vitesse de 80 nœuds. Paul Trondle a prévu de s'en servir pour satisfaire ses besoins personnels, mais aussi pour proposer des cours de pilotage. Cela lui permettra d'amortir le coût de l'appareil dont la construction, kit, outillage et matériel radio compris lui est revenu approximativement à 10 millions de FCP.

Axelle Buchwalter

<sup>1</sup> Tahiti Hélicoptères deviendra Pacific Hélicoptères avant de cesser son activité en 2004.



## SECURITÉ DES AÉROPORTS

# Objectif « certification »

*Le processus de certification des aéroports, initié par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), a débuté en France. En 2005, les principaux aéroports français recevront leur certificat de sécurité. Tahiti-Faa'a fera l'objet de la seconde vague de certification.*

L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) impose aux Etats membres de « certifier » leurs aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et recevant du trafic international. Ce processus a été initié à la fin des années 90. Les Etats se doivent de mettre en place les réglementations nationales définissant les procédures et le contenu de la certification en accord avec leurs contextes réglementaires respectifs. En France, ces procédures ont vocation à être intégrées dans le Code de l'Aviation civile. La certification des aérodromes porte à la fois sur la conception des ouvrages et sur leur exploitation. Par cette action de certification des aérodromes, l'Etat s'engage envers l'OACI sur la base du contenu de l'annexe 14 à la convention de Chicago (volume 1 et manuels associés). Ce contenu correspond principalement aux deux textes réglementaires français suivants :

- L'arrêté CHEA du 28 août 2003 (conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes).
- Le futur « arrêté ITAC » en phase finale de préparation et qui reprendra un certain nombre des recommandations de l'Instruction Technique sur les Aérodromes Civils pour les élever au niveau de normes.

De plus, le référentiel réglementaire de la certification comprend aussi d'autres textes réglementaires français plus ciblés comme par exemple ceux relatifs au péril aviaire, à l'inspection de l'aire de mouvement, aux servitudes aéronautiques de dégagement ou au suivi des travaux sur les aérodromes.

## 13 aérodromes français certifiés en 2005

L'OACI procède à des audits des Etats pour s'assurer de la bonne mise en œuvre de la démarche par chacun d'eux. L'Etat reste responsable de l'ensemble des engagements pris envers l'OACI. Toutefois, parmi l'ensemble des obligations d'un Etat envers l'OACI certaines sont assurées directement par l'Etat lui-même. Il devra pour celles-là, justifier, lors des audits OACI, des procédures et des règlements qu'il a mis en place pour assurer leur respect. D'autres incombent à l'exploitant d'aérodrome auquel l'Etat a confié la gestion de l'aéroport. Ce sont ces dernières qui font l'objet de la démarche de

certification actuellement menée par la DGAC qui constitue donc un deuxième niveau d'audit. La répartition de ce partage est fonction du cahier des charges liant l'exploitant à l'Etat. Elle peut donc être variable d'un aérodrome à l'autre. La certification sera l'occasion de mieux préciser les responsabilités de chacun des intervenants sur une plate-forme et de s'assurer que l'ensemble des acteurs connaît et assume les responsabilités qui lui sont confiées.

C'est l'exploitant d'aérodrome qui propose son « manuel d'aérodrome » sur la base d'un modèle OACI et constitue la revue documentaire composée de tous les justificatifs sur l'accomplissement de ses missions et tâches et sur les procédures qui leur sont associées. C'est lui qui demande à être « certifié ». L'Etat délivre un certificat à l'exploitant d'aérodrome (le gestionnaire) après réalisation d'un audit couvrant les missions de l'exploitant définies par le cahier des charges de la concession.

L'Etat français a déjà commencé à certifier ses principaux aéroports en 2004. En 2005, ce sont treize aérodromes qui seront certifiés. Le cadre et les outils d'audit ont été mis au point par la DGAC qui a constitué un pool d'environ une trentaine d'auditeurs. Chaque audit mobilisera environ quatre auditeurs, en principe étrangers à la plate-forme auditée. Le rapport d'audit est un rapport factuel établissant la conformité (ou la non-conformité) de l'aérodrome et de son exploitation par le gestionnaire. La France, dans un premier temps, ne certifie que les aérodromes d'un trafic supérieur à 1,5 million de passagers, soit 13 aérodromes d'intérêt national (voir encadré). Une deuxième phase de certification est prévue pour les aérodromes dont le trafic est supérieur à 200 000 passagers. L'aéroport de Tahiti-Faa'a sera concerné par cette seconde vague de certification. Etant donné l'important travail que représente la revue documentaire préalable à l'audit, les premières réunions de travail seront bientôt programmées.

Michel Blum

### LES AÉROPORTS AUDITÉS EN 2004 ET 2005

Toulouse-Blagnac (mars 2004)  
 Paris-Orly (mars 2004)  
 Bâle-Mulhouse (mai 2004)  
 Bordeaux-Mérignac (juillet 2004)  
 Paris-CDG (novembre 2004)  
 Nice-Côte d'Azur (nov. 2004)  
 Nantes-Atlantique (dec. 2004)  
 Lyon-Saint Exupéry (2005)  
 Strasbourg-Entzheim (2005)  
 Pointe-à-Pitre (2005)  
 Marseille-Provence (2005)  
 Montpellier-Méditerranée (2005)  
 Fort-de-France (2005)

## SYSTEMES D'INFORMATION

# Formation à la sécurité informatique

La délinquance informatique qui progresse et l'interconnexion de nos réseaux avec l'Internet rendent indispensables la sécurisation de nos systèmes d'information. Les efforts techniques, pour être efficaces, supposent des acteurs, techniciens informatiques et utilisateurs, sensibilisés et formés à la mise en œuvre ou à l'utilisation appropriée des matériels. Des dispositifs de formation à destination de chacun des acteurs ont paru nécessaires.

En métropole, les prestations ont été réalisées, dans le cadre d'un marché, par la société IBM et ont porté sur un effectif de plus de 6000 agents formés. En ce qui concerne le service de l'aviation civile de Polynésie, cette action de formation, dispensée par un intervenant venu de métropole, s'est déroulée du 6 au 15 septembre 2004.

La formation s'est déroulée en deux phases. La première partie a consisté à former l'ensemble des agents qui utilisent les systèmes dédiés à l'informatique de gestion dans le cadre de leur activité professionnelle. Cette formation, d'une durée d'une journée a réuni 100 stagiaires. Elle a permis de présenter les systèmes d'information de la direction générale de l'aviation civile et leur sécurité, en particulier sous l'approche juridique. Ce premier niveau de sensibilisation avait pour objectif de responsabiliser les utilisateurs à la sécurité des systèmes d'information en leur dispensant une formation légère mais suffisante pour leur permettre de respecter les dispositions légales et ne pas mettre en jeu la sécurité des systèmes.

## Secret de la vie privée

La deuxième partie de la formation a concerné les agents manipulant des données ou des systèmes dits « sensibles ». Cette formation d'une journée complémentaire à la précédente a réuni 25 participants. Elle était destinée à transmettre les règles et techniques devant permettre de garantir la disponibilité, l'intégrité et la confidentialité des données. Elle s'adressait aux agents traitant les données attachées de confidentialité légale. Les utilisateurs sensibles sont les agents qui manient dans le cadre de leurs

fonctions des données à caractère confidentiel car elles sont :

- nominatives, touchant au secret de la vie privée (dossiers médicaux, ressources humaines, traitements et salaires, concours administratifs...). Elles sont protégées par la loi relative à l'informatique et aux libertés ;
- industrielles ou commerciales : ce sont des données à forte valeur économique dont la divulgation est susceptible de porter atteinte au secret ;
- professionnelles, c'est-à-dire vitales pour le fonctionnement des services, par exemple les données relatives à la gestion des badges.

Ces formations ont revêtu un caractère obligatoire et ont donné lieu à un contrôle de connaissances réalisé sous forme de quiz en cours de formation, en vue de la délivrance du « Passeport informatique et internet » témoignant de la capacité des participants à utiliser les nouveaux outils de la société de l'information. L'ensemble des stagiaires du service ont eu une note au moins égale à 15/20 leur permettant l'obtention de la délivrance du « passeport informatique et Internet ».

Les retombées de la formation pourront être mesurées, outre par le taux important de réussite au quiz et l'obtention du passeport, également par la réduction du nombre de postes contaminés par un virus, par la disponibilité plus grande des postes de travail et l'amélioration du confort ressenti par les agents grâce à une meilleure maîtrise de l'utilisation des matériels informatiques.

Jeffrey Wong



*Une formation à la sécurité des systèmes d'information a été organisée par le service de l'aviation civile dans le cadre de la réforme de l'Etat qui prévoit que l'ensemble des agents publics devront obtenir un « passeport informatique et bureautique ».*

## ARMÉES

# Pilote de l'aéronavale

*Pour les jeunes attirés par un métier en liaison avec le monde aéronautique, les armées propose un grand choix de métiers et carrières possibles dont celui de pilote de l'aéronavale. Eric Mahoudo, pilote de la 25 F, explique le mode de recrutement et présente, à travers les missions de la flottille, certaines facettes du métier.*

## DEVENIR OFFICIER PILOTE DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

### Conditions initiales

- Être titulaire du baccalauréat ou d'un titre reconnu équivalent.
- Avoir entre 17 et 23 ans.
- Être médicalement et physiquement apte.
- Avoir un bon niveau d'anglais.

### La sélection

- Présélection avant engagement (tests psychologiques, épreuves d'anglais, épreuves sportives, épreuves sur simulateur d'évaluation d'aptitude au pilotage, entretiens).
- Sélection en vol (cours au sol, vols).

### Cursus de formation

Les candidats sélectionnés poursuivent leur cursus de formation par des vols de pré-orientation par filière, à l'issue desquels ils sont orientés vers un cursus de formation avion ou « hélicoptère ».

### Pour en savoir plus

Bureau d'information sur les carrières de la marine, base navale de Papete.  
Tél : 46 50 09  
[www.marinerecrute.gouv.fr](http://www.marinerecrute.gouv.fr)

Sur la piste de Tahiti-Faa'a, un Gardian de la flottille 25 F vient de décoller. A son bord, six hommes. Leur mission : participer à la recherche d'un *poti marara* sorti pour une partie de pêche et qui n'a pas donné signe de vie depuis la veille. Deux pilotes sont à son bord, accompagnés d'un navigateur, un radariste, un radio et un mécanicien. Le capitaine de corvette Eric Mahoudo est aux commandes. C'est un officier sous contrat comme il y en a beaucoup dans la Marine. Il décrit le parcours pour devenir pilote de l'aéronavale : « *on distingue d'une part les officiers de marine, issus de l'Ecole navale, qui choisissent de devenir pilotes. Ils suivent pour cela une formation complémentaire. D'autre part, la Marine recrute des officiers sous contrat de niveau bac au minimum, qui reçoivent une formation spécifiquement axée sur l'aéronautique navale. Ces officiers accèdent aux mêmes responsabilités de pilote que les officiers issus de l'Ecole navale, en revanche leur contrat ne peut pas excéder 20 ans* ».

Quel que soit le mode de recrutement, trois filières s'offrent au candidat. Il pourra devenir pilote de chasse, pilote de multimoteurs ou bien pilote d'hélicoptères. Le pilote de chasse de l'aéronavale est amené à piloter des Rafale et Super Etendard et il reçoit une formation qui lui permet de se poser sur des porte-avions. Cette formation à l'appontage dure 16 mois et se déroule aux Etats-Unis. Le pilote de multimoteurs sera aux commandes d'avions de type Atlantique 2, Falcon 50 ou encore Gardian comme c'est le cas en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie. Les missions qui lui sont confiées sont notamment des missions de patrouille et de surveillance maritime. Enfin les pilotes d'hélicoptères, également habilités à se poser sur des bâtiments de la Marine, embarqueront à bord de Lynx, Panther, Super-Frelon. La frégate de surveillance Prairial, basée à Tahiti, dispose pour sa part d'un hélicoptère de type Alouette 3. « *L'orientation entre les filières se fait en fonction du choix du candidat et de ses aptitudes, sans oublier le facteur chance qui entre aussi en jeu* » précise Eric Mahoudo. Pour un officier sous contrat, la durée de la

formation varie entre deux et trois ans en fonction de la filière suivie.

## Recherche et sauvetage

La flottille 25 F basée sur la plate-forme de Tahiti-Faa'a compte cinq Gardian et treize pilotes, dont deux Gardian et six pilotes qui sont détachés en Nouvelle-Calédonie. A Tahiti, les sept pilotes se relaient 24 heures/24 et 365 jours par an, prêts à décoller dans un délai de quatre heures pour assurer la recherche et le sauvetage d'un avion qui aurait rompu toute liaison radio avec le centre de contrôle aérien de Tahiti-Faa'a. Ils interviennent également pour aller retrouver, en liaison avec le centre opérationnel du Taaone (COT), le marin imprudent ou le voilier perdu en mer. A bord du Gardian, les hommes sont entraînés à larguer des canots de sauvetage pourvus de lignes de vie que l'on nomme « chaîne SAR<sup>1</sup> » (voir photos sur la deuxième page de couverture). Parfois, ils larguent des contenants avec du matériel médical, en attendant l'arrivée des bateaux guidés sur la zone de naufrage ou d'accident. Outre les missions de recherche et de sauvetage (SAR), la flottille 25 F est également affectée à la surveillance de la zone économique exclusive (ZEE), qui s'étend à 200 miles nautiques (environ 350 km) au-delà des côtes polynésiennes soit une zone de 5 000 000 km<sup>2</sup>. « *C'est une demande forte de la part des autorités : nous survolons la ZEE selon un programme défini, afin de nous assurer que les bateaux de pêche présents dans nos eaux sont bien polynésiens* » explique Eric Mahoudo. Les Gardian s'aventurent parfois au-delà des limites de la ZEE et apportent leur concours pour la lutte contre la pêche illégale aux îles Cook et Kiribati dans le cadre d'accords passés entre la France et ces pays. Les pilotes de la 25 F effectuent également d'autres types de mission comme la reconnaissance photo et peuvent également intervenir dans les îles du Pacifique sud dans le cadre des accords FRANZ<sup>2</sup>.

Axelle Buchwalter

<sup>1</sup> SAR : search and rescue.

<sup>2</sup> Accords FRANZ : accords entre la France, l'Australie et la Nouvelle-Zélande pour lutter contre les effets des catastrophes naturelles dans le Pacifique sud.

# Polynésie

## Objectif «3<sup>ème</sup> vol au départ» pour l'aéroport de Tahiti-Faa'a

Avec l'arrivée du cinquième A340 d'Air Tahiti Nui et l'ouverture de la ligne Papeete-New York, l'aéroport de Tahiti-Faa'a a l'obligation, dès juillet 2005, de satisfaire la possibilité de trois vols départ en simultané. Pour assurer cette contrainte, des travaux sont nécessaires dans l'aérogare. Premièrement, passer de 17 à 21 banques d'enregistrement pour les passagers de deux Airbus A340 et d'un Boeing 747. Deuxièmement, augmenter la capacité des convoyeurs de bagages de soute pour passer de deux trains (cinq à six containers avion) à trois trains. Les travaux pour l'extension et l'adaptation des convoyeurs ont démarré le 18 janvier 2005. Ils dureront jusqu'à la fin juin. La SETIL Aéroports est le maître d'ouvrage de cette opération. L'ensemble de ces adaptations s'accompagne du renforcement parallèle du contrôle des bagages de soute.

## Travaux sur la bretelle internationale

Les travaux de réfection de la bretelle, qui ont consisté à renouveler « l'enrobé » d'une partie de la bretelle se sont déroulés en deux temps. Une première phase réalisée en décembre 2004, suivie d'une deuxième un mois plus tard. La surface traitée correspond à l'équivalence de trois terrains de tennis pour près de 700 tonnes d'enrobés mis en oeuvre. Cette bretelle, qui permet la circulation des avions entre la piste et les parkings, est la seule à pouvoir accueillir les ATR et les gros-porteurs. La réussite du chantier passait donc par une organisation précise, visant à ne pas perturber l'exploitation des compagnies aériennes. Les travaux, financés par la SETIL Aéroports pour un montant de 40 millions de FCP, ont été réalisés par l'entreprise Interoute. Cette société intervient sur la plate-forme aéroportuaire de Faa'a dans le cadre d'un marché à « bons de commande » passé avec la SETIL Aéroports, maître d'ouvrage. Ce marché, renouvelé début 2004 pour une durée de trois ans après appel d'offres, porte sur les travaux de mise à niveau et d'entretien de la piste, de la bretelle et des aires de stationnement.

## Une nouvelle équipe bientôt nommée à la tête de la SETIL Aéroports

A l'heure où nous mettons sous presse, les noms des nouveaux membres du conseil d'administration de la SETIL Aéroports ne sont pas encore connus. D'importants défis attendent néanmoins cette future équipe pour l'année 2005. L'autorisation de gestion dont bénéficie la SETIL Aéroports prendra fin au 31 décembre 2005 et il devient nécessaire de mettre en place un dispositif qui permettra de préparer l'avenir, dans le cadre des dispositions de la loi organique et du développement souhaité pour la plate-forme aéroportuaire de Tahiti Faa'a.

Dans ce domaine, un comité aéroportuaire pourrait voir le jour : composé des autorités décisionnelles de l'État, de la Polynésie et des partenaires majeurs (commune de Faa'a, compagnies aériennes internationales et locales), il définirait les grands objectifs que l'aviation civile et l'exploitant aéroportuaire seraient amenés à décliner. Cette réflexion est étroitement liée au développement de la plate-forme de Tahiti Faa'a.

## Du côté des compagnies aériennes locales

Les certificats de transporteur aérien (CTA) des compagnies Air Moorea et Air Archipels viennent d'être renouvelés pour une durée de respectivement deux ans et un an. Le CTA complète l'autorisation délivrée par la Polynésie française et constitue l'agrément des aptitudes techniques d'une compagnie aérienne qui l'autorise à assurer du transport aérien public. Les compagnies détentrices d'un CTA sont soumises à des audits réguliers, réalisés pour les compagnies basées à Tahiti par le service de l'aviation civile. Le renouvellement des CTA d'Air Moorea et Air Archipels a été signé, c'est une première, par Guy Yeung, directeur du service, en vertu d'un décret du 29 juillet 2004 relatif au contrôle technique des aéronefs. Jusqu'à présent, les autorisations étaient délivrées par Paris. La compagnie Wanair a pour sa part demandé le retrait de son CTA, intervenu en février 2005.



## Fin des travaux d'aménagement de l'aire Golf

Les travaux d'aménagement de l'aire Golf, située devant l'aérogare Air Moorea, et de la bretelle de liaison avec l'aire internationale ont pris fin le 22 novembre 2004 après quatre mois de travaux. Dans une première phase et dans l'attente du transfert des activités d'Air Moorea aux côtés d'Air Tahiti dans l'aérogare domestique, Air Moorea et Air

Tahiti Nui utiliseront conjointement l'aire Golf. Une procédure spécifique a été définie afin de gérer en toute sécurité la cohabitation entre les gros porteurs de l'aire de stationnement internationale et le trafic d'Air Moorea. La construction d'un hangar de maintenance pour les A340-300 d'Air Tahiti Nui est prévue d'ici trois à cinq ans. Dans l'intervalle, ATN pourra réaliser sur l'aire Golf la mise à niveau de ses appareils dans des conditions validées par le groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC). Les travaux d'aménagement de l'aire Golf, dont le coût s'élève à 45 millions de FCP, ont été financés conjointement par l'État et la SETIL Aéroports.

# Pacifique

## Air Tahiti Nui : opération séduction en Australie

Dans le cadre de l'ouverture prochaine de sa ligne directe vers Sydney, Air Tahiti Nui a organisé un vol promotionnel de trois jours dans cette ville en février dernier avec pour objectif de présenter aux visiteurs potentiels une vitrine de la destination Tahiti. Au menu : échanges avec les professionnels du tourisme, soirée de gala et vol « découverte » au dessus de la Gold Coast. A cette occasion, Christian Vernaudon, directeur général de la compagnie, a rappelé l'objectif des 300 000 touristes en Polynésie à l'horizon 2007. Après six années d'exploitation, la compagnie aérienne polynésienne Air Tahiti Nui, qui a connu quelques débuts difficiles, a réussi à équilibrer ses comptes. Elle compte par ailleurs accroître son développement avec l'arrivée en juin prochain, de son cinquième Airbus A 340, nécessaire à l'ouverture des lignes directes vers New York et Sydney en juillet prochain. Ces deux destinations s'ajouteront à celles de Los Angeles, Osaka, Tokyo, Paris et Auckland.

Christian Vernaudon a expliqué le défi que représentait le marché australien : « Il y a 20 ans, la Polynésie française accueillait 15 000 touristes australiens par an. On a chuté à 6 et 7 000 touristes, et notre objectif avec l'ouverture des nouvelles lignes directes, c'est de pouvoir retrouver 10 à 12 000 touristes australiens par an ». Autre marché potentiel pour la Polynésie : l'Asie. Elle sera plus accessible, l'aéroport de Sydney proposant des correspondances internationales à destination de cette partie du monde. Par ailleurs, avec sa ligne sur New York, dont le vol promotionnel se déroulera du 26 au 29 avril prochains, Air Tahiti Nui entend bien engranger entre 25 et 30 000 touristes sur cette seule destination.



14

## Trafic aérien 2004 : + 17,2% pour l'Asie-Pacifique

Après la succession de crises ayant fortement impacté le trafic aérien depuis 2001, les compagnies aériennes ont retrouvé en 2004 des niveaux proches de ceux de 2000. Les trois principaux marchés mondiaux, l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie-Pacifique affichent des hausses. Après une année noire en 2003, les compagnies asiatiques ont affiché un gain de trafic de 17,2%. En Asie-Pacifique, le phénomène low-cost va poursuivre son essor notamment en Chine avec à la fois la création de compagnies nationales mais aussi l'arrivée des low-cost asiatiques. Concernant les prévisions de croissance à moyen et à long terme, les professionnels du secteur sont optimistes. Les prévisionnistes sont d'ailleurs unanimes pour considérer que la croissance sera tirée par les compagnies domiciliées en Asie. La croissance du tourisme dans ces régions, la mise en place de hubs internationaux, la croissance économique de ces marchés, en seraient à l'origine.

### Trafic mondial 2004 mesuré en PKT (passagers-kilomètres transportés). Source ID Aéro

Monde	+13,6 %	dont	Amérique du Nord	+10,5 %
			Europe	+10,3 %
			Asie-Pacifique	+17,2 %

## Vers une liaison aérienne entre la Chine et l'Amérique du Sud ?

Après la visite officielle du chef de l'Etat chinois au Brésil, Pékin a entamé des négociations commerciales avec le Pérou. Parmi les objectifs de l'administration, figure la signature d'un accord aérien avec Lima, qui permettrait aux transporteurs chinois d'inaugurer des vols vers l'Amérique du Sud comportant une ou plusieurs escales. De son côté, le président de LAN a demandé au gouvernement chilien d'engager des négociations avec Pékin en vue d'amender l'accord bilatéral existant entre les deux pays. Le groupe aérien chilien cherche à obtenir des droits de trafic en cinquième liberté, qui lui permettrait d'inaugurer des dessertes de la Chine, tout en assurant la rentabilité de ces opérations.

Source : ITA Press

## Aloha Airlines se place sous la protection du Chapitre 11

Alors que sa concurrente Hawaiian Airlines s'appête à en sortir, Aloha Airlines a annoncé début janvier s'être placée sous la protection du Chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites dans l'espoir de se restructurer à l'abri de ses créanciers. Elle a récemment signé avec ses trois principaux syndicats – mécaniciens, personnel de cabine et pilotes – des accords de réduction salariale qui se solderont par une baisse de ses dépenses salariales annuelles de 40 millions USD. Selon ces accords, les salaires des personnels concernés seront amputés de 10 % en 2005 et 2006, une mesure que ceux-ci devront approuver par vote mais que le tribunal des faillites a déjà avalisée.

Source : ITA Press



# Passagers

## Les passagers mieux indemnisés

Depuis le 17 février 2005, un nouveau règlement européen renforce les règles d'indemnisation des passagers aériens. L'objectif de ce règlement est de remédier aux insuffisances et lacunes de la législation de 1991 qui ne couvrait qu'une partie des vols et ne s'appliquait ni aux annulations pour raison commerciales, ni aux retards importants. Jusqu'à présent, les droits des passagers ne s'appliquaient qu'aux vols réguliers. Désormais, tous les vols sont concernés (charters, avions affrétés des voyagistes...) Par ailleurs, les nouvelles dispositions visent non seulement les avions qui décollent d'un Etat membre de l'Union européenne, mais également d'un aéroport hors d'Europe à destination d'un pays membre, à condition que le vol soit assuré par un transporteur européen. Le dispositif prévoit également que chaque Etat membre mette en place un autorité chargée de traiter les contentieux en cas de litige.

### Le point sur les indemnités

- ❶ Refus d'embarquement pour cause de surréservation et annulation sans préavis :
  - 250 euros d'indemnités pour les vols de moins de 1500 km
  - 400 euros pour les vols de 1500 km à 3500 km
  - 600 euros pour les vols de plus de 3500 km
  - en cas d'annulation, le passager doit avoir le choix entre le remboursement ou un acheminement par un autre vol.
- ❷ Retards importants :
  - rafraîchissements, repas, communications et éventuellement un séjour à l'hôtel selon le nombre d'heures d'attente.
  - remboursement du billet et vol gratuit vers le point de départ pour un retard de plus de 5 heures.
- ❸ Bagages retardés, perdus ou détruits :
  - jusqu'à 1180 euros d'indemnités selon les cas.

## Zoom sur le UM, les enfants non accompagnés

A partir de quatre ans (ou de cinq ans sur certaines compagnies dont Air France pour les vols autres que métropole et DOM) jusqu'à la veille de leurs douze ans, les enfants peuvent voyager seuls, en qualité de passagers UM (pour "unaccompanied minor"), s'ils ne souffrent d'aucun handicap physique ou mental. Attention ! Certaines compagnies facturent désormais le coût de ce service. Les passagers UM doivent être présents à l'enregistrement au plus tard trente minutes (vols intérieurs) ou une heure avant l'heure limite d'enregistrement sur le vol concerné. L'enfant non accompagné est assisté par le personnel de la compagnie, qui le prendra en charge et l'accompagnera lors de l'embarquement puis à la sortie de l'avion. A l'aéroport de départ, lors des formalités d'enregistrement de l'enfant, il vous sera remis une pochette spéciale UM, qu'il devra conserver pendant la durée de son voyage. Elle contiendra son billet d'avion, ses papiers d'identité, l'autorisation parentale, ainsi qu'une fiche d'identification à compléter par vos soins comportant notamment le nom et l'adresse de la personne chargée de le réceptionner à l'aéroport d'arrivée. Pour éviter toute difficulté, il est impératif que la personne dont l'identité a été indiquée à la compagnie soit présente à l'arrivée de l'enfant et qu'elle soit en outre munie d'un document justifiant de son identité. Pendant le voyage, une surveillance sera assurée par le personnel navigant commercial. Si votre enfant doit effectuer une correspondance pour emprunter un appareil de la même compagnie, il reste sous la surveillance de celle-ci. S'il doit, en revanche, faire une correspondance pour un vol sur une autre compagnie, il vous sera demandé de signer une décharge de responsabilité pour la suite de son parcours, selon les recommandations internationales. Pour ce qui concerne les enfants de plus de douze ans voyageant seuls, la compagnie n'assume pas leur garde juridique. Elle s'efforcera néanmoins, en cas de difficulté, de leur porter assistance dans la mesure de ses possibilités.



15

## L'aéroport de demain

Masseur, fleuriste, chaîne de télévision interne... Aéroports de Paris a, en plus d'augmenter le nombre de boutiques dans ses terminaux, développé toute une gamme de nouveaux services. Une démarche qui sera, à terme, déployée. Pour preuve, ADP a lancé, le 7 décembre dernier, une enquête qualité auprès de 10 000 de ses clients sur les plateformes de Roissy et d'Orly. L'objectif ? Savoir quels autres services pourraient intéresser les voyageurs en partance ou en transit : consignes à bagages, cybercafés, salles de jeux pour enfants, coiffeur ou voiturier...

Si les résultats de l'enquête permettront d'en savoir davantage sur les attentes des passagers pour faire de l'aérogare un lieu agréable à vivre, ils permettront aussi de rédiger une « charte d'engagement et de services » qui sera mise en œuvre à partir de mars.

Source : Passager aérien

**STABILITÉ DU TRAFIC AÉRIEN EN 2004**

En 2004, 708 077 passagers ont emprunté les lignes internationales à destination ou au départ de la Polynésie française (transit compris), soit une hausse de 1,8% par rapport à l'année 2003.

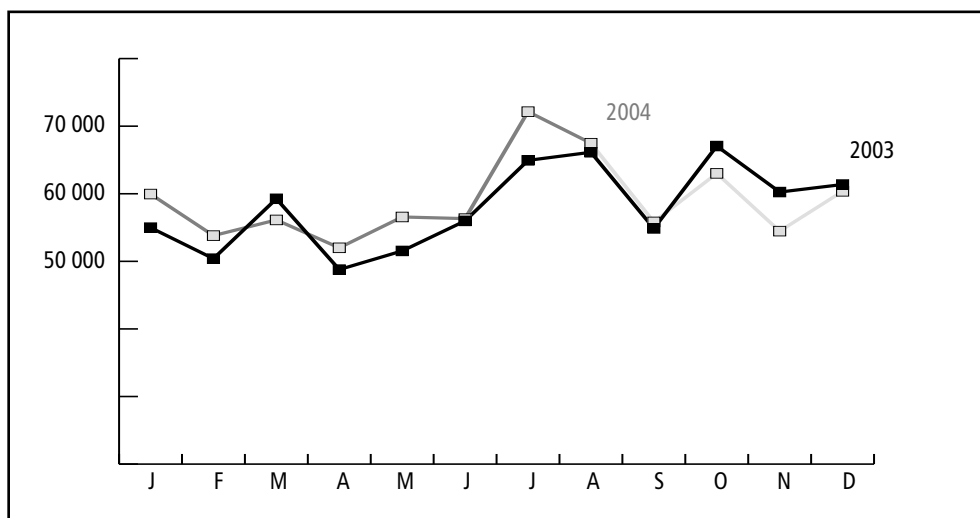
**Le trafic international régulier** affiche une hausse de 5,6% avec 695 440 passagers transportés. Air Tahiti Nui arrive en tête du nombre de passagers transportés avec un total de 380 103, soit une hausse de 16,8% par rapport à 2003. La compagnie aérienne transporte aujourd'hui plus de la moitié des passagers qui fréquentent l'aérogare internationale de Tahiti-Faa'a avec 55% des passagers transportés, devant Air New Zealand (21% des passagers internationaux) et Air France (14% des passagers internationaux). Lan Airlines connaît la meilleure progression sur l'année, +17,9%, grâce à un meilleur coefficient moyen de remplissage (CMR). Il atteint 61,5% en 2004 contre 53,7% en 2003.

**Le trafic international non régulier**, avec 12 637 passagers transportés, accuse une baisse de 65,9% en 2004. Cette baisse est due en mai 2004, à l'arrêt des vols de la compagnie Omniair transportant les croisiéristes. La compagnie Air Tahiti Nui transporte désormais les croisiéristes sur ses vols réguliers.

Air Tahiti, acteur principal du **transport domestique**, a transporté au départ et à destination de Tahiti-Faa'a 598 837 passagers en 2004 (+0,8%). Air Moorea, malgré la concurrence des ferries, a transporté 179 205 passagers sur le tronçon Tahiti-Moorea en 2004 (-2,6%). Le nombre total de passagers domestiques ayant fréquenté les aéroports de Polynésie française en 2004 reste stable avec 1 881 713 passagers (hors transit), soit une baisse de 0,6%.

**TRAFIC INTERNATIONAL**

Trafic international en 2003 et 2004 en nombre de passagers par mois (vols réguliers et vols non réguliers) :



Trafic international par compagnie, sur l'année 2004 :

COMPAGNIE	PASSAGERS + TRANSIT	VAR / 2003	CMR 2004
Air France	98 659	+2,9	79,8
Air New Zealand	150 940	-5,8	66,9
Lan Airlines	27 915	+17,9	61,5
Hawaiian Airlines	20 448	-4,8	74
Air Calin	17 375	-0,9	61,6
Air Tahiti Nui	380 103	+16,8	72,1
Total vols réguliers	695 440	+5,6%	71,2
Total vols non réguliers	12 637	-65,9%	77,5
<b>Total</b>	<b>708 077</b>	<b>+1,8%</b>	<b>71,3</b>

*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 2004 :

AÉRODROMES	NOMBRE DE PASSAGERS	VAR/2003	TRANSIT A+D
Tahiti-Faa'a	786 415	-2,2 %	30 704
Bora Bora	253 526	+3,9 %	25 826
Moorea	222 452	-0,4 %	73 539
Raiatea	178 995	+1,8 %	98 172
Huahine	107 483	-1,0 %	29 461
Total hors Faa'a	1 095 298	+0,6 %	
<b>Total domestique</b>	<b>1 881 713</b>	<b>-0,6 %</b>	