



Au moment de la rédaction de cet éditorial, l'actualité du transport aérien est marquée par une série d'accidents tragiques ; le SEAC-PF et moi-même tenons à exprimer ici notre très profonde sympathie aux familles des victimes.

Cependant, malgré les conséquences dramatiques de ces accidents, on ne doit pas oublier que le transport aérien reste, de tous les modes de transport, un des plus sûrs et que, même si le risque zéro n'existe pas, tous les acteurs du transport aérien, que ce soit en Polynésie française ou partout dans le monde, ont pour objectif majeur la sécurité des passagers.

L'actualité du transport aérien, est aussi marquée par une très forte augmentation des coûts de carburant qui se répercute dans les charges d'exploitation des compagnies aériennes, lesquelles connaissent de ce fait d'énormes difficultés financières.

L'actualité locale, c'est aussi, le démarrage, depuis le 3 juillet 2005, des nouvelles dessertes de la compagnie Air Tahiti Nui sur New York et Sydney, avec la mise en œuvre de nouvelles procédures de sûreté au niveau de l'enregistrement des passagers et des bagages et la possibilité de traiter simultanément trois vols internationaux au départ.

Enfin, dans le domaine aéroportuaire, l'actualité, c'est également la préparation de l'avenir de l'exploitation des aéroports d'Etat. Et, notamment celui de Tahiti Faa'a, avec la nécessité de proposer très rapidement, un nouveau régime de concession aéroportuaire qui prenne en compte à la fois les évolutions réglementaires en cours en métropole (basées sur les dispositions de la loi d'août 2004 sur la décentralisation et de la loi d'avril 2005 sur le statut d'Aéroports de Paris et les sociétés aéroportuaires), et les spécificités liées à la nature des investissements aéroportuaires (engagement sur le très long terme -de l'ordre de 30 ans-, financements très importants avec participation de l'exploitant aéroportuaire, du concédant et collectivités des organismes concernés par les activités de l'aéroport : Pays, Commune, CCISM).

C'est dans cet esprit, que l'Etat, et notamment l'aviation civile, participe avec des représentants de SETIL Aéroports et du ministère chargé des aéroports, aux travaux d'un groupe de travail chargé d'élaborer un rapport sur la modernisation de l'aéroport de Tahiti Faa'a prenant en compte l'évolution technologique des aéronefs et les hypothèses de développement du tourisme en Polynésie française.

Ce rapport qui abordera, outre le développement de Tahiti Faa'a, l'avenir de la concession aéroportuaire, devra être soumis très rapidement aux autorités de l'Etat et du Pays afin d'engager dans les prochains mois les travaux qui permettront à l'aéroport international de Tahiti Faa'a d'être un outil efficace pour le développement économique et social de la Polynésie française.

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°107

**Page 3****INTERVIEW**

- Dany Panero : « Attirer les touristes : un vrai challenge »

**Page 4****DE A À Z**

- H comme... hub

**Pages 5-6-7****AÉROPORTS ET AÉRODROMES DE POLYNÉSIE**

- Nouveaux aménagements à Tahiti Faa'a
- Animaux recensés à Faa'a
- L'entraînement sécurité-sauvetage des PNC

**Pages 8-9****PLEIN CIEL**

- Campagne de mesures WGS-84 dans les îles
- Faisceaux hertziens de 3<sup>e</sup> génération

**Page 10****RÈGLEMENTATION**

- L'application du droit en Polynésie française

**Page 11****OUTILS DU MANAGEMENT**

- Le courrier à l'heure de l'électronique

**Page 12****MÉTIERS**

- Instructeur régional

**Pages 13-14-15****ÉCHOS DU MONDE AÉRIEN**

- Plan «Pitate» pour ATN
- Nouvelle desserte d'Air Tahiti Nui
- Nouveaux droits pour les passagers débarqués

Manureva magazine n° 107 [2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</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 et Armelle Millet avec Richard Afeian, Olivier Marfaing, Charles Peretti, Francis Sacault. Tél Standard : [689] 86 10 10. Tél Rédaction : [689] 86 10 07. Fax [689] 86 12 39. Email : manureva@seac.pf - Site web : www.seac.pf. Impression : Polypress. Photo de couverture : Air Tahiti Nui.

# Attirer les touristes : un vrai challenge

**Manureva :** Quelles sont, selon le GIE Tahiti Tourisme, les perspectives de développement du tourisme en Polynésie française à moyen et à long terme ?

**Dany Panero :** « Notre métier consiste à « travailler » les marchés en profondeur avec constance et avec méthode. Cela s'appelle la promotion, terme sous lequel on désigne usuellement toutes les actions qui relèvent de la « préparation » du marché par rapport à celles qui relèvent de son « traitement » par la communication. Les actions promotionnelles, permettent donc de mettre en place la réceptivité et la réactivité à l'offre des consommateurs et des prescripteurs. La promotion est le vrai travail. Or, ce qui compte vraiment, c'est la partie du travail qui « ne se voit pas ». S'il arrive que la communication « fonctionne » et que les résultats augmentent, ce sera à 20 % en raison de la valeur du concept de communication et à 80 % grâce au travail déterminant mais « invisible » de conditionnement promotionnel du marché. Alors pour répondre à votre question, je dirai que les perspectives de développement seront avant tout celles qui auront été ménagées par l'effort et l'investissement promotionnel sur les marchés émetteurs. »

**Manureva :** Pour attirer les touristes en Polynésie française, faut-il commencer par augmenter l'offre hôtelière ou bien développer avant tout les liaisons aériennes internationales ?

**Dany Panero :** « Attirer des touristes est un challenge qui dépasse largement la question des fréquences aériennes comme celle des capacités hôtelières. Ce qui compte, c'est d'abord de susciter une demande pour le produit. Après, il faut la traiter logistiquement et penser en termes de capacités. Ces questions sont importantes dans la mesure où les meilleurs efforts promotionnels ne serviraient à rien à défaut de répondre logistiquement au niveau de l'aérien et de l'hôtelier. En fait, nous ne semblons pas avoir de problèmes au niveau des capacités aériennes fort bien pourvues par Air Tahiti Nui, sauf peut-être, sur l'axe Europe en haute saison, où une partie de la demande de sièges pourrait bien être insatis-

faite. Pour ce qui est des capacités hôtelières, ce qui compte est de faire évoluer la part relative de la gamme de produits intermédiaires pour répondre à la forte demande potentielle du segment « haut de gamme moyenne » actuellement en expansion. En fait, on pourrait presque affirmer que notre marché s'ouvrira par la classe moyenne ou il ne s'ouvrira pas. »

**Manureva :** Que pensez-vous de l'ouverture de Bora Bora au trafic aérien international qui pourrait se faire ainsi : une arrivée directe sur Bora Bora avec un retour avec escale à Tahiti-Faa'a ?

**Dany Panero :** « En théorie, l'hypothèse d'une arrivée directe des passagers sur l'aéroport de Bora Bora pourrait ravir les touristes qui atterrieraient immédiatement sur l'île de leur rêve polynésien. Mais, d'autres éléments importants doivent être considérés, comme le développement des packages sur cette seule île qui contribuerait à réduire l'intérêt pour d'autres composantes de la diversité polynésienne. Il faut également s'interroger sur les contraintes pour les transporteurs aériens internationaux qui auraient obligation de dimensionner les infrastructures techniques à Bora Bora. »

**Manureva :** La rénovation et l'agrandissement de l'aéroport international de Tahiti-Faa'a vous paraissent-ils indispensables pour garantir le développement du tourisme en Polynésie française ?

**Dany Panero :** « C'est indispensable pour des raisons évidentes de conformité des infrastructures aéroportuaires aux produits touristiques présentés et commercialisés sur les marchés extérieurs. L'aéroport est la porte d'entrée et de sortie d'une population de voyageurs étrangers qui viennent chercher du rêve et des services de qualité. Et ce ne sont ni les aménagements de quelques comptoirs d'enregistrement supplémentaires, ni les salles d'attente à peine ventilées qui contribueront durablement à améliorer le trafic de passagers au départ. c'est toute l'infrastructure aéroportuaire qu'il faudrait reconsidérer ».



*Promouvoir la Polynésie Française, son tourisme, sur le plan régional, national et international, telles sont les missions de Tahiti Tourisme. Ce groupement d'intérêt économique créé en décembre 1992 est placé sous la tutelle du ministère du tourisme. À travers un entretien avec Dany Panero, sa directrice générale, Manureva vous propose de découvrir ce groupement.*

# H comme... hub

*Hub, plaque tournante... Autant de noms pour évoquer les airshows des concentrations de correspondances d'une compagnie aérienne, dont l'un des buts est de regrouper les passagers en provenance de diverses villes, et d'assurer leur correspondance vers leur destination finale.*

Sur les 800 compagnies aériennes présentes dans le monde, une trentaine absorbent plus de 2/3 des dessertes proposées par les voyageurs français. Et pour arriver à tisser leur toile sur tous les marchés, les compagnies ont développé de véritables stratégies de réseaux et d'alliances. Chaque compagnie importante dispose ainsi de hub servant d'abord à regrouper les passagers en provenance de diverses villes ou pays avant de les acheminer, si possible avec des connexions rapides, vers leur destination finale.

Plutôt que de multiplier à outrance des dessertes entre villes à la fois coûteuses, mobilisatrices d'appareils, et pas toujours synonymes de taux de remplissage maximum, la plupart des compagnies aériennes appliquent le système du «hub», soit en français la «plaque tournante».

## «Hub» : le principe de la toile d'araignée

But recherché : regrouper un maximum de passagers en provenance de différentes villes avant de les acheminer par un système de correspondance rapide et efficace vers leur destination finale. Et ça marche. Sur ce principe, chaque compagnie entretient dans son pays une, voire deux bases prévues à cet effet. D'Amsterdam pour KLM, à Francfort et Munich pour Lufthansa, en passant par Rome pour Alitalia, ou bien encore Roissy pour Air France, la mise en place de hub a permis à chaque transporteur d'accroître considérablement son trafic.

## PAPEETE : LE DUBAI DU PACIFIQUE ?

C'est un objectif affiché par la compagnie aérienne polynésienne, que de vouloir faire de Tahiti Faa'a son hub. Mathieu Bechonnet, le directeur alliances d'Air Tahiti Nui (ATN), déclare d'ailleurs : « que lorsqu'on parle avec d'autres compagnies aériennes du Moyen-Orient ou d'Asie, on dit qu'Air Tahiti Nui a la mission de faire de la Polynésie le Dubai ou le Singapour du Pacifique ».

Le représentant d'ATN, s'explique : « ces compagnies avec des moyens plus importants ont réussi à se positionner sur l'axe géographique Europe-Asie. Elles proposent des connexions directes avec d'autres grandes compagnies de la région. Elles possèdent déjà des hubs, c'est le cas d'Emirates à Dubai et de Singapour Airlines à Singapour et peuvent ainsi développer des réseaux et un maillage particulièrement important.

Mathieu Bechonnet conclut en disant qu'« Air Tahiti Nui en drainant les flux de passagers entre le continent américain et l'Australie cherche à faire de la Polynésie un point central d'échanges ».

## LES CHIFFRES CLÉS DU HUB DE ROISSY CHARLES DE GAULLE 2

- 860 vols quotidiens
- 17 000 opportunités de correspondances hebdomadaires dans les deux sens
- 97 000 passagers par jour en moyenne (arrivées et départs)
- 26 000 passagers en correspondance chaque jour

Aujourd'hui, on peut dire aussi que dans la région Asie-Pacifique, Singapour et Dubai sont des aéroports incontournables pour faire passer des flux importants de passagers très éloignés. Ainsi, chaque compagnie aérienne peut mieux remplir ses avions, tout en offrant aux passagers de nombreuses villes, de vastes réseaux qu'ils n'auraient pu espérer au départ de chez eux.

## Air France et son hub de Roissy

Pour satisfaire les besoins de sa clientèle, Air France a installé son hub sur la plate-forme de Roissy. Car pour la compagnie aérienne française, Roissy répond à un ensemble de critères nécessaires en vue de mettre en place une plaque tournante. Le hub d'Air France à Paris Charles-de-Gaulle est le plus performant d'Europe pour le nombre de correspondances possibles entre les vols moyen et long courriers. Ce dispositif de plaque tournante, fondé sur l'objectif d'abaissement des coûts pour les compagnies, a donc conduit à une concentration des trafics autour des aéroports desservant les zones de chalandise les plus importantes.

Le système du «hubbing» amène également les compagnies à mettre en place des stratégies d'alliance afin de proposer à leurs passagers une offre globale de destinations. Il aboutit aussi à une concentration des trafics, autour de quelques places aéroportuaires dominantes, où la croissance du trafic devient à son tour une cause de l'expansion du nombre des mouvements aériens.

Armelle Millet

## AÉROPORT DE TAHITI-FAA'A

# Nouveaux aménagements à Tahiti Faa'a

Changement de décor dans le hall d'enregistrement des vols internationaux de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2005, l'espace a été entièrement réaménagé. Première innovation, l'extension et la redistribution des zones d'enregistrement A et B qui a permis d'introduire une zone C supplémentaire. Au total, le nombre de banques d'enregistrement est passé de 17 à 21. Du nouveau également du côté des équipements de convoyage des bagages de soute. La ligne de convoyage de la zone B a été étendue de manière à pouvoir traiter deux vols en même temps. En parallèle, le contrôle des bagages de soute a été renforcé par l'installation d'un tomographe et la mise en œuvre de nouvelles procédures d'inspection manuelle. La zone stérile est désormais supprimée. Cette opération rend l'accès aux comptoirs plus fluide et aère la zone pour le confort de tous. Tous ces aménagements visaient à traiter trois vols départ en simultané dès le début du mois de juillet, opération rendue nécessaire avec l'arrivée du cinquième A340-300 d'Air Tahiti Nui et la mise en service de nouvelles lignes sur New York et Sydney. « *Depuis la mise en service du nouvel espace, nous constatons que le dispositif fonctionne bien* » note Olivier Baric, directeur d'exploitation des aéroports de la SETIL Aéroports qui a mené le projet à bon port. « *La principale difficulté posée par le nouveau dispositif résidait dans la gestion des flux des passagers au moment de l'enregistrement. Nous avons placé des agents de régulation à certains points stratégiques afin de guider les passagers et éviter les engorgements* ». Pour fluidifier davantage le flux des passagers, des améliorations doivent encore être apportées. Des écrans d'affichage vont ainsi être installés au niveau du passage à l'immigration qui permettront de mieux gérer les priorités. Au total, près de 300 millions de FCP auront été investis dans ces travaux par la SETIL Aéroports et l'Etat.

## Configuration ultime pour l'aéroport de Tahiti-Faa'a

Malgré ces aménagements, les capacités de l'aéroport de Tahiti-Faa'a restent limitées.

Quatre vols gros porteur au maximum peuvent être traités en simultané : deux à l'arrivée et deux au départ, ou bien un vol arrivée et trois vols départ. « *Nous pouvons apporter un peu de souplesse en créant un poste de stationnement gros porteur supplémentaire, ce qui permettrait de traiter en même temps deux vols à l'arrivée et trois vols au départ* » précise Michel Boschat, chef du service de l'infrastructure aéronautique de l'aviation civile. Ce poste de stationnement pourrait être aménagé entre les postes de stationnement existant et le parking avion d'Air Moorea. Avec ce 5<sup>ème</sup> poste de stationnement « en exploitation », l'aéroport aura atteint sa configuration actuelle, son stade ultime d'exploitation. Il devient donc nécessaire de mettre en place un schéma directeur pour le développement de l'aéroport permettant d'envisager un accroissement raisonnable et durable des capacités d'accueil de la plate-forme. Cette question de l'aménagement de la plate-forme de Tahiti-Faa'a, intimement liée au dossier de renouvellement de la concession, a été abordée en juin 2005 lors de la rencontre d'Oscar Temaru, Président de la Polynésie française, avec Dominique Perben, Ministre de l'équipement et des transports. Un groupe de travail composé de représentants de l'Etat et de représentants du Pays a été envisagé lors de cette rencontre. Son objectif vise à jeter les bases, d'ici fin 2005, du schéma directeur de développement de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Axelle Buchwalter

*Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2005, l'aéroport de Tahiti-Faa'a peut traiter trois vols internationaux au départ en simultané. Avec ce nouvel aménagement, l'aérogare actuelle a presque atteint ses limites de capacité. Pour aller plus loin, il faut désormais mettre sur pied un schéma directeur pour le développement aéroportuaire de Tahiti-Faa'a.*



## CAPTURE D'ANIMAUX

# Animaux recensés à Faa'a

*Nos amis, les bêtes sont sur la sellette du côté de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a. Chiens, pigeons, et autres bêtes errantes peuvent être la cause d'importants dégâts voire d'accidents pour les avions fréquentant l'aéroport. Il est devenu urgent d'agir, au-delà de la lutte contre le péril aviaire qui est en vigueur depuis longtemps, de recenser la population animale qui divague autour de la piste de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.*

Un recensement de la population animale a débuté lundi 13 juin dans un quartier proche du magasin « Cash & Carry » à Faa'a. Ce recensement, fruit d'un partenariat entre l'aviation civile et la mairie de Faa'a, doit s'étaler encore sur plusieurs semaines et concerne tous les quartiers situés en bordure de piste. Ainsi, de janvier à juin 2005, 29 captures d'animaux ont pu être réalisées. Au bout d'un mois, un premier bilan a pu être dressé : les associations des quartiers se sont dites prêtes à lancer une campagne de nettoyage dans le canal dit « Mississipi », le canal sud en bordure de la piste de l'aéroport, avec l'aide de l'Aviation Civile. Elles sont prêtes à coopérer avec les services de l'Etat pour régler le gros problème de surpopulation canine et de la présence d'oiseaux. Germain Tetavahi, 7<sup>e</sup> adjoint au maire, souhaite également que des actions se concrétisent avec tous les partenaires et propose une prochaine rencontre à la mairie de Faa'a.

## Fruit d'un partenariat entre Aviation Civile et commune de Faa'a

Concrètement, sur le terrain, Gisèle Roche de la cellule d'intervention et de ramassage des animaux du service d'Etat de l'aviation civile, est accompagnée de Yves Johnston, *mutoi* de la mairie de Faa'a. Ils ont la lourde tâche de faire le tour de tous les quartiers afin de recueillir des informations et de sensibiliser la population aux risques que représente la présence d'un animal sur la piste de Tahiti-Faa'a. La sensibilisation au péril canine est en effet le premier objectif poursuivi par l'aviation civile à travers cette enquête. Déjà, début 2004, date de la création de la CIRA, 33 chiens ont été capturés alors qu'ils se trouvaient sur la piste. Pour Gisèle Roche, « *il faut maintenant aller plus loin et agir à la source* », en essayant de limiter le nombre de chiens en divagation. Autre cible de cette enquête dans les quartiers : l'élevage de pigeons qui semble connaître une certaine recrudescence. Selon Gisèle Roche « *Nous profiterons de notre passage parmi les habitations pour tenter de repérer les lieux où se concentrent les pigeons, qui peuvent être la cause d'importants dégâts en cas d'ingestion par les moteurs des avions* ».

## Eradiquer aussi la prolifération des pigeons

En effet, l'aviation civile entend aussi à travers cette enquête éradiquer l'élevage des pigeons près de la zone aéroportuaire dans le cadre de la prévention du péril aviaire sur les aérodromes. Plusieurs moyens ont donc été mis en place pour limiter la prolifération des pigeons, comme l'utilisation de trappes à oiseaux ou la distribution de tracts dans les quartiers et commerces avoisinant la zone aéroportuaire demandant l'arrêt de l'élevage des oiseaux. De janvier à juin 2005, 122 oiseaux ont pu être capturés. Du côté de la mairie de Faa'a, on attend beaucoup de la campagne de recensement de chiens. Germain Tetavahi, le précise : « *la multiplication des animaux errants posent de nombreux problèmes auxquels nous devons apporter des solutions : problèmes de nuisances sonores, de sécurité mais aussi d'hygiène. Ce recensement va nous aider, j'en suis persuadé, à mieux cerner la nature du problème afin de mettre en place cette année les solutions appropriées.* »

Armelle Millet

Nid d'oiseaux près du bâtiment de Météo France



## FORMATION DES PERSONNELS NAVIGANTS COMMERCIAUX

# L'entraînement sécurité-sauvetage des PNC

Au détour d'une servitude dans un quartier de Faa'a, un nouveau hangar vient de voir le jour. A l'intérieur, une reproduction d'une partie de la carlingue d'un A340-300 surplombe un toboggan d'évacuation déployé. Le hangar, qui a ouvert ses portes en juin, commence tout juste à accueillir ses premières sessions de formation. La séance du jour est consacrée à l'entraînement aux techniques de sécurité et de sauvetage. « Elle s'inscrit dans le programme annuel de maintien des compétences des PNC, qui allie théorie et pratique et comprend également des cours de secourisme et des simulations d'incident sur A340-300 », explique Yann Amaru adjoint au chef PNC d'Air Tahiti Nui et instructeur.

L'assistance est composée d'une quinzaine de PNC d'Air Tahiti Nui qui exercent leur métier d'hôtesse ou de steward depuis au moins une année. Pour débiter, élèves et professeur détaillent l'ensemble du matériel de sécurité disponible à bord du toboggan, convertible en canot de sauvetage en cas d'amerrissage. Ancre flottante, kit de survie, pharmacie, matériel de signalisation : tout est passé en revue pour s'assurer que les PNC connaissent le maniement de ces matériels. Puis, la petite troupe se dirige vers l'atelier « descente du toboggan », pour lequel ils veillent à adopter la position la meilleure pour éviter d'être déstabilisé. Passage ensuite à l'atelier fumée. Les PNC doivent, à tour de rôle entrer dans un caisson enfumé, se coiffer d'une cagoule, attraper un extincteur. Ainsi équipé, ils se dirigent au fond du caisson en empruntant un couloir bordé de fauteuils, vers un téléphone. Ils doivent appeler l'instructeur resté à l'extérieur et répondre à une de ses questions. De retour à l'air libre, les PNC toujours cagoulés reçoivent pour mission d'éteindre deux foyers allumés au fond de la « cabine feu ».

## Obligation réglementaire

« Avant la création du centre, nous utilisions pour la formation pratique les installations d'Air France sur l'aéroport. Aujourd'hui, ATN compte 370 PNC donc il devenait indispensable de disposer d'une structure de formation adaptée » précise Yann Amaru. En plus des stages de maintien des

compétences, le centre de formation d'Air Tahiti Nui a également vocation à accueillir les stages pratiques inscrits dans la formation initiale à la sécurité et au sauvetage auxquels est soumis chaque PNC lors de son entrée dans la compagnie. Les stages de formation initiale, tout comme les séances consacrées au maintien des compétences représentent une obligation réglementaire. A l'issue de chaque session, une attestation d'aptitude professionnelle, avec date de validité baptisée ITRI est délivrée au PNC. « A chaque vol, le PNC doit avoir avec lui son CSS (voir encadré), son ITRI et son attestation médicale d'aptitude. En cas de contrôle et en l'absence d'un de ces documents, il sera prié d'aller rejoindre un siège passager pour le reste du vol » souligne Stéphanie Raymond, chef de secteur PNC de la compagnie Air France.

## Après le feu, passage à l'eau

Après le feu, changement d'élément avec passage à l'eau. Les PNC enfilent leur maillot de bain, la prochaine étape de leur entraînement a lieu dans le lagon. L'équipe rejoint l'aéroport de Tahiti-Faa'a où la vedette des pompiers les attend. Au programme de cette fin de journée : technique de tractage et de rassemblement des passagers sur l'eau. A tour de rôle, ils doivent ensuite hisser un de leurs camarades à bord du canot de sauvetage déployé pour l'occasion.

La collaboration avec les pompiers de l'aéroport ne s'arrête pas là. La caserne a en effet mis en place, depuis cette année, une formation informelle sur les procédures d'urgence. « Grâce à cette formation, explique Stéphanie Raymond, nous avons pris connaissance des procédures utilisées par les pompiers. Pouvoir échanger ainsi sur nos procédures respectives ne peut être que bénéfique en cas d'incident. » Il est 16h30, c'est la sortie du bain. Sur le chemin du retour vers la marina de l'aéroport, les PNC évoque les vols à venir et leurs destinations. Prochaine formation pratique pour cette équipe : dans douze mois. D'ici-là, avec leur attestation de formation en poche, ils pourront veiller en toute sérénité à la sécurité de leurs passagers.

Axelle Buchwalter

**PNC. Derrière ces trois lettres se cachent les hôtesse, les stewards et leurs chefs de cabine. Au contact avec les passagers pendant le vol, ils sont surtout connus pour le service qu'ils effectuent à bord. Pourtant, une partie importante de leur activité est ailleurs et concerne les domaines de la sécurité et du sauvetage. Manureva a suivi les PNC d'Air Tahiti Nui au cours d'une séance d'entraînement. (Voir nos photos au verso de la page de couverture).**

### LA FORMATION DES PNC PAR ÉTAPE

Le certificat sécurité sauvetage (CSS) est le prérequis indispensable pour exercer le métier de navigant. Il est délivré par l'Aviation civile.

Le centre de formation pratique d'ATN devrait prochainement être homologué comme centre d'examen agréé pour la partie pratique du CSS.

Une fois recruté, le PNC suit un stage de formation initiale, propre à chaque compagnie et adapté au type d'avion utilisé. Chaque année, le PNC doit ensuite suivre une session de maintien des compétences.

## INFORMATION AÉRONAUTIQUE

# Campagne de mesures WGS-84 dans les îles

*Une campagne de mesures WGS-84 s'est déroulée entre mi-juillet et mi-septembre sur 38 aérodromes de la Polynésie française. Grâce à ces mesures, des procédures d'approche basées sur le positionnement par satellites vont pouvoir être définies.*

Entre mi-juillet et mi-septembre 2005, un groupe de géomètres a sillonné les aérodromes de la Polynésie française pour réaliser une campagne de relevés WGS-84. Le WGS-84 ou World Geodesic System 1984, est un référentiel mondial qui permet d'exprimer, où que l'on soit, les coordonnées géographiques d'un point aéronautique, plus communément appelé coordonnées GPS (Global positioning System). Depuis le 1er janvier 1998, conformément aux spécifications de l'OACI, les coordonnées géographiques publiées par le Service de l'Information Aéronautique (SIA) basé à Bordeaux sont exprimées dans le système géodésique mondial 1984. Au niveau local, deux campagnes de mesures avaient déjà été menées. La première, en 1997 a concerné les aérodromes d'Etat (Tahiti-Faa'a, Rangiroa, Bora Bora et Raiatea). Une campagne complémentaire a été menée en 2000 sur l'aérodrome territorial de Huahine. Ces différentes campagnes n'avaient toutefois pas permis d'établir une base de données WGS-84 complète, car à l'exception de Huahine, les aérodromes territoriaux n'avaient pas fait l'objet de relevés. C'est désormais chose faite, grâce à la campagne de 2005 menée par la société métropolitaine Fugro Geoid. Le marché attribué par le SIA avait pour objet l'ensemble des prestations de relevés WGS-84 des points essentiels d'infrastructure de navigation aérienne sur et au voisinage des aérodromes de la Polynésie française : points caractéristiques des aérodromes, aides radioélectriques et obstacles.

## Elaboration de nouvelles procédures d'approche

Concrètement sur le terrain, les techniciens de cette société ont passé une journée par aérodrome pour faire le relevé de tous les points nécessaires à l'élaboration de la base de données (points de référence, extrémités piste, seuils, obstacles, emplacements des aides radioélectriques). Une borne spécifique WGS-84 a été implantée sur chaque terrain, attestant du passage de l'équipe Fugro. L'ensemble de ces données sera exploitable trois mois après la fin de la campagne sur le terrain. Parallèlement, une équipe du SIA était également présente au lancement du programme afin d'auditer cette entreprise sur le terrain, mais aussi recueillir les éléments nécessaires à l'élaboration des procédures d'approche basées sur le positionnement par satellites.

Les retombées attendues de ce programme sont nombreuses, on peut citer :

- L'augmentation de la précision de navigation et l'introduction de la navigation de surface (en anglais « area navigation » ou RNAV).
- L'utilisation du système de positionnement global par satellites en navigation aérienne basée sur le WGS-84 pour l'approche et l'atterrissage, avec la réalisation de procédures « RNAV/GNSS » qui permettent à des avions d'atterrir par mauvaises conditions de visibilité sur une piste sans le concours d'aides radioélectriques au sol.
- La capacité à opérer des routes directes sans passer par des verticales radioélectriques.
- D'autres applications futures sont également envisageables comme la séparation entre avions basée sur le WGS-84.

Ainsi, le WGS-84 apportera à terme de nombreux changements, la navigation aérienne et l'approche aux instruments étant principalement basées, aujourd'hui en Polynésie française, sur l'utilisation d'aides radioélectriques.

### UN PEU D'HISTOIRE...

Au niveau mondial, l'organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté, en juillet 1994, une proposition d'amendement aux annexes à la convention sur l'aviation civile internationale préconisant l'utilisation du Système Géodésique Mondial de 1984 (WGS-84) comme référence géodésique commune pour l'aviation civile. La date de mise en vigueur du WGS-84 a été fixée, pour tous les Etats membres de l'OACI, au 1er janvier 1998.

Au niveau national, la France, afin de répondre à ses obligations internationales, a donc décidé des mesures nécessaires à la mise en oeuvre de ce système géodésique et en particulier de détermination dans le système WGS-84, des coordonnées géographiques des infrastructures aéronautiques et des aides à la navigation aérienne situées sur son territoire. Ces aides sont des éléments fondamentaux de l'infrastructure aéroportuaire.

Charles Peretti

## RADIOCOMMUNICATIONS

# Faisceaux hertziens de 3<sup>e</sup> génération

L'impératif pour toutes les télécommunications, c'est de disposer de zones dégagées de toute installation domestique ou industrielle. Les obstacles génèrent des parasites radioélectriques incompatibles avec une veille continue de la fréquence. Sur l'île de Tahiti, peu de sites peuvent donc accueillir ces installations.



## Gare de triage pour signaux

L'usage des fréquences VHF, exige quant à lui, d'être à portée visuelle des avions. Les sites les plus adaptés sont ceux situés en altitude. C'est ainsi que le site du Mont Marau (pour la VHF) et celui de la Huna-Tepa (pour la réception HF) ont été sélectionnés. Restait à être relié à ces sites de manière permanente et très fiable. La moindre panne entraîne, en effet, une absence de contact avec les avions en vol. Nos propres moyens de télécommunication ont été installés lors de la création du centre de Tahiti. Ce sont des faisceaux hertziens (FH), sortes de « tuyaux » radioélectriques par lesquels transitent, dans les deux sens, nos signaux. Le plus important de ces signaux est la voix des pilotes et des contrôleurs, mais ce n'est pas le seul. Émetteurs et récepteurs sont aussi tributaires de signaux de télécommande. Il en est de même des télésurveillances. Elles permettent à la division technique du service de la navigation aérienne de l'aviation civile de connaître en temps réel l'état de fonctionnement des équipements. En cas de panne, c'est aussi par ce canal que les équipements peuvent être reconfigurés, si nécessaire, directement depuis Faa'a.

## Le triangle d'or : Mont Marau, CRD, motu Tahiri

Les faisceaux hertziens ont d'abord été installés, au

début des années 1980, pour joindre le site de la Huna-Tepa où se trouve le centre de réception HF déporté. Aujourd'hui, le service d'Etat de l'aviation civile installe sa troisième génération de FH. Désormais, un véritable réseau lie le Mont Marau, le centre de réception déporté (CRD), et le centre technique sur le motu Tahiri. À chaque génération, les concepts les plus modernes ont été appliqués. Une phase de test opérationnel de deux mois et demi a permis d'arrêter la méthode. La mise en service de la nouvelle génération, en août dernier, se différencie des deux liaisons précédentes. Ce nouveau réseau s'appuie sur du matériel très performant. Leurs capacités nouvelles ont ainsi permis aux concepteurs de viser une fiabilité tout à fait inédite des chaînes radio. Ils prévoient en outre des possibilités de reconfiguration rapides à partir de Faa'a. Autrefois, c'était le concept : une chaîne radio = un FH. Aujourd'hui, chaque fréquence est transportée simultanément par deux « tuyaux » différents, deux FH complètement indépendants, jusqu'à leurs alimentations électriques, secourues, évidemment.

Demain, ces installations permettront, sans changement, d'ajouter des voies de communication supplémentaires, de nouvelles fréquences de réception HF (dont une fréquence supplétive en cours de négociation), de nouvelles liaisons VHF. Des équipements de même type viendront très prochainement relier le futur radar à la salle technique. Le maillage hertzien sera alors complet et ultraperformant.

*Richard Afeian*

### DES ÉQUIPEMENTS ULTRA PERFORMANTS

Les nouveaux équipements sont de marque SODIELEC et travaillent sur 1,5 Gigahertz (10 voies de communication) et 13 Gigahertz (30 voies de communication). Au mont Marau sont installés deux FH 1,5 GHz, reconnaissables à leurs antennes « cigares », qui transportent cinq fréquences VHF et les signaux annexes.

La liaison avec le CRD emploie deux FH 13 GHz, aux antennes paraboliques sous radômes, permettant d'avoir toutes les fréquences en réception HF du centre de contrôle en route et, chose nouvelle, du bureau de piste, depuis un site performant et moins bruyant.

*Août 2005 : nouvelle étape particulièrement importante pour les moyens de communication à Tahiti-Faa'a. Aujourd'hui, le service d'Etat de l'Aviation civile en Polynésie française vient de recevoir sa troisième génération de faisceaux hertziens (FH). La maîtrise des moyens de télécommunication est un élément essentiel de la sécurité des vols.*

## AVIATION CIVILE ET AUTONOMIE ELARGIE

# L'application du droit en Polynésie française

*« Pays d'outre-mer au sein de la République », la Polynésie française obéit à un corpus réglementaire particulier au nom d'un statut institutionnel de large autonomie. Au gré des avancées statutaires, les compétences dites de principe de la Polynésie française progressent alors que les compétences de l'Etat dites d'attribution sont de plus en plus limitées. De cette dichotomie juridique va naître des incertitudes sur l'application du droit en Polynésie française.*

Le droit applicable en Polynésie française est dominé par le principe ancien de la « spécialité législative » qui signifie que les lois édictées pour la France métropolitaine n'y sont pas applicables de plein droit. Il en résulte que les règles de droit applicables sont issues soit de textes propres au Pays d'Outre-mer, soit de textes métropolitains qui comportent une mention expresse d'applicabilité.

Dans ce contexte, la loi organique du 27 février 2004 réorganise le partage de compétences entre l'Etat et la Collectivité d'Outre-mer et accroît très sensiblement les domaines de compétences dévolues aux institutions locales.

## Applicabilité des textes « Aviation Civile » à la Polynésie

De nouvelles compétences ont donc été octroyées, notamment dans certaines matières relevant de l'Aviation Civile.

Ce nouvel environnement normatif, conjugué avec la non - application automatique de la réglementation européenne en Polynésie française, impose désormais une plus grande lisibilité des textes. Ainsi, en ce qui concerne le SEAC.PF, l'un des écueils réside dans l'incertitude du corpus normatif applicable locale-

ment, ce qui est source d'une grande insécurité juridique au quotidien.

Dans cette perspective, un recensement exhaustif de ces textes applicables s'avère indispensable.

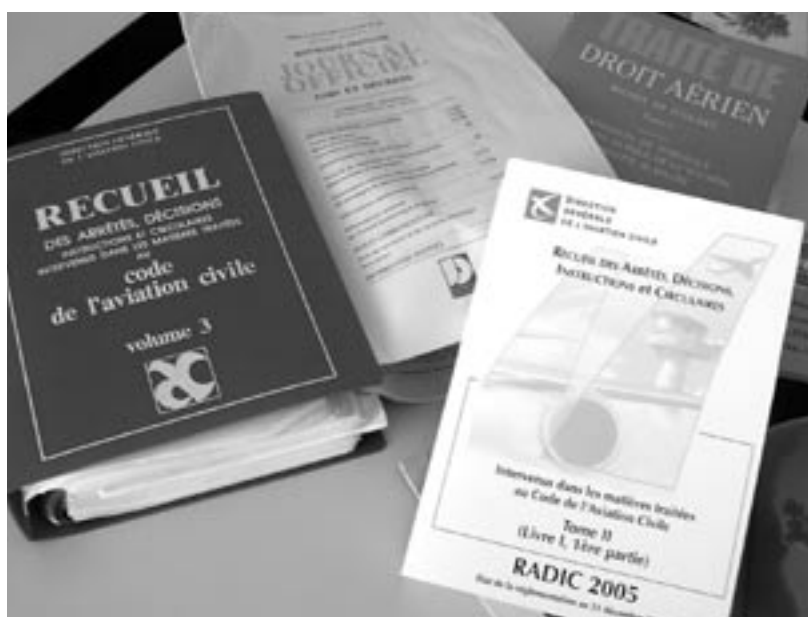
Un premier travail d'inventaire avait été réalisé en 1996 par le bureau des affaires juridiques de la DGAC, complété en 2002 par un projet de codification à droit constant des nombreuses dispositions réglementaires éparses.

Ce dernier projet est maintenant inclus dans la réalisation – en cours- du code général des transports au sein duquel trouvera place le code de l'aviation civile.

Ces deux actions doivent servir de fondement à la relance d'un projet de recensement des dispositions réglementaires applicables, ou qui devraient l'être, en Polynésie française, piloté par la sous direction des affaires juridiques de la DGAC en liaison notamment avec le SEAC.PF. La première action à réaliser est donc d'actualiser la liste des textes dont l'application a été étendue à la Polynésie française depuis 1996. Cela passe par une connaissance complète de l'environnement réglementaire technique applicable localement.

Le SEAC.PF disposera alors des moyens et outils pour faire face aux multiples interrogations de la Polynésie française et des usagers au regard de l'obligation d'appliquer ou non certaines dispositions techniques ayant des conséquences financières parfois importantes pour les acteurs de l'aéronautique civile notamment dans les domaines de la sécurité.

Le SEAC.PF a anticipé la mise en place de ces travaux en créant un pôle juridique chargé d'accompagner les réflexions juridiques intéressant l'aviation civile en Polynésie française.



Service ADM

## PROJET ECHOPPE

# Le courrier à l'heure de l'électronique

C'est en 2004 que la direction générale de l'aviation civile (DGAC) décide de lancer le projet ECHOPPE qui signifie « enregistrement du courrier hiérarchique officiel papier plus électronique ». Ce programme a pour but de traiter tous les types de courriers quel que soit l'expéditeur, y compris les courriers électroniques. Cette application permet notamment d'enregistrer les courriers « départ » et les courriers « arrivée », de faciliter les échanges électroniques entre les services, ainsi que les échanges électroniques entre les entités d'un service pour la diffusion et l'affectation des courriers « arrivée ». D'autres fonctions sont disponibles, comme la recherche performante du courrier (sélection par date ou par type de courrier), ou bien encore, la numérisation des courriers « arrivée » afin d'éviter d'en faire des copies papier.

## Phase-pilote en Polynésie

Une phase-pilote a été initiée afin de tester le programme avant son déploiement dans l'ensemble de la DGAC. Douze secrétariats ont été retenus pour essayer et proposer des adaptations pour ce projet ECHOPPE. Pour le service de l'aviation civile en Polynésie française (SEAC.PF), le système a été pré-implanté, dès octobre 2004, sur deux sites.

Une équipe de pilotage local s'est chargée de l'assistance aux utilisateurs, de remonter les propositions d'amélioration et de tirer les enseignements utiles de la phase-pilote.

## Bilan provisoire mitigé sur le fenua

Le 1<sup>er</sup> février 2005, le démarrage de l'expérimentation a pu commencer, et des actions de formation ont été menées au bénéfice de l'ensemble des secrétaires en même temps que des sessions de présentation de l'application ECHOPPE aux cadres. Des guides détaillés et illustrés ont été élaborés et distribués. Les problèmes rencontrés, aussi bien que les demandes de renseignements, sont évoqués directement avec les membres de l'équipe de

pilotage locale ou par la voie d'une boîte locale mail. Le bilan, au 30 juin 2005, s'avère mitigé, peu de bénéfices en ont été tirés. Bien que l'implication des membres de l'équipe projet et des secrétaires du SEAC.PF ait été totale, pour preuve, le forum national était abondamment et régulièrement alimenté par leurs remarques, il n'en demeure pas moins que les points noirs de la version initiale de l'application soumise à expérimentation, identifiés par les utilisateurs du SEAC.PF ont été très nombreux. Exemples : les nombreux clics souris nécessaires pour valider une action, la nécessité de réitérer la procédure d'authentification pour accéder à chaque nouvelle fiche courrier ou encore l'interruption inexplicable de la fonctionnalité « notification par mail » de l'affectation d'un courrier.

## Version « api » livrée en août

Depuis le mois d'août, une nouvelle version a été livrée intégrant des améliorations, dont certaines ont été suggérées par le SEAC.PF et des fonctionnalités inédites. Un nouveau bilan sera établi pour le début septembre 2005. Le SEAC.PF garde tout son intérêt pour le projet ECHOPPE, dont il espère un déploiement opérationnel avant la fin 2005. En effet, ce programme s'est substitué à un projet retenu par le comité de pilotage du SEAC.PF qui visait à créer une application destinée à harmoniser les procédures de traitement du courrier.

Sur le plan national, la DAST et le Cabinet du Directeur Général ont pris part à l'expérimentation ECHOPPE depuis juillet 2005.

*Francis Sacault*



*Cathy Frogier,  
un des maillons  
forts chargé de  
l'expérimentation du  
nouveau logiciel.*

***Le projet ECHOPPE a été lancé en octobre 2004 au sein du service de l'aviation civile. Phase pilote pour ce programme qui vise à gérer le courrier papier, sous forme électronique, afin de faciliter les échanges entre les services.***

## AVIATION CIVILE

# Instructeur régional

*Marcel Buluc est chargé d'assurer la formation initiale et continue des contrôleurs aériens des îles et des agents AFIS\*. Concrètement, cela signifie que Marcel sillonne les aéroports tout au long de l'année. Entre deux missions, il a pris le temps de décrire ses activités à Manureva.*

## LES 21 AÉRODROMES AFIS DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Iles Sous-le-Vent : Maupiti

Marquises : Nuku Hiva, Hiva Oa, Ua Huka et Ua Pou

Tuamotu-Gambier : Manihi, Anaa, Makemo, Mataiva, Takaroa, Takapoto, Tikehau, Totegegje, Fakarava, Kaukura, Arutua, Ahe, Hao

Australes : Rurutu, Tubuai et Ravivavae

Marcel Buluc, technicien supérieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile (TSEEAC), est instructeur régional. Sa première mission consiste à assurer la formation des contrôleurs aériens affectés sur les aéroports des îles dont l'espace aérien est contrôlé : Bora Bora, Raiatea, Rangiroa, Huahine et Moorea. Tous les contrôleurs sur ces aéroports, à l'exception des agents affectés à Moorea, sont des TSEEAC. A l'issue de leur formation à l'école nationale de l'aviation civile à Toulouse, ils sont mis entre les mains de l'instructeur régional qui assure leur formation initiale de contrôleur sur l'aéroport d'affectation. La formation débute à Faa'a et se poursuit sur l'aéroport qui accueillera le contrôleur. L'instructeur régional élabore le programme de formation et accompagne le stagiaire jusqu'à ce qu'il obtienne sa qualification de contrôleur. Pour les contrôleurs qualifiés, il assure également des stages de maintien de compétence et prépare les agents pour le renouvellement de leur qualification qui a lieu tous les trois ans. Avant d'être nommé instructeur régional, Marcel Buluc a exercé le métier de contrôleur aérien à Raiatea pendant treize ans, dont six ans pendant lesquels il était également le directeur de l'aéroport. « C'est en raison de cette expérience, à la fois dans le domaine du contrôle mais aussi de la formation que j'ai été choisi pour ce poste ».

## Fournir des renseignements aux pilotes

Mais le rôle de Marcel ne s'arrête pas là. Il est également chargé de la formation des agents AFIS en poste sur 21 aéroports de Polynésie française, soit 45 agents au total si l'on tient compte des agents itinérants. Sur chaque aéroport, le rôle de l'agent AFIS consiste à fournir aux pilotes des renseignements sur les paramètres météo, sur le trafic connu aux abords de l'aéroport et sur l'état des infrastructures au sol. Par ailleurs, il

donne l'alerte et aide les organismes de recherche et de sauvetage en cas de perte de contact radio, d'incident ou d'accident. Il n'est pas contrôleur aérien, car il n'assure pas le service de contrôle de la circulation aérienne. Les agents AFIS sont recrutés par la Polynésie française. La formation théorique initiale, assurée par Marcel Buluc, se déroule sur deux semaines dans les locaux de l'aviation civile à Faa'a. A l'issue de ces deux semaines, si ses résultats sont concluants, l'agent est déclaré apte à exercer en double sur son aéroport d'affectation. Après deux mois sur place, l'instructeur régional vient parfaire la formation pratique. Un agrément provisoire d'exercer est ensuite délivré pour une période probatoire de six mois, à l'issue de laquelle un agrément définitif est délivré si l'agent confirme ses bonnes aptitudes.

## Visite de chaque aéroport

En dehors des périodes de formation, Marcel fait régulièrement la tournée des îles. « Les 64 agents dont je dois assurer la formation sont répartis sur 26 aéroports aux quatre coins de la Polynésie française. J'ai pour ambition de visiter chaque aéroport tous les deux ans pour le recyclage des agents, ce qui fait 13 aéroports par an, sans compter les visites supplémentaires si un événement quelconque l'exige ». Certains aéroports AFIS réputés plus difficiles demandent une présence plus fréquente de Marcel, notamment les aéroports des Marquises. C'est justement la prochaine destination de Marcel. « Au programme de ce déplacement : un recyclage des agents AFIS d'Atuona, l'agrément définitif d'un agent de Nuku Hiva, une mission de formation pratique en vue d'un agrément provisoire et le recyclage d'un ancien à Ua Pou ». Autant dire qu'un important travail de planification est nécessaire pour Marcel afin d'optimiser chaque déplacement. « Être par monts et par vaux une grande partie de mon temps ne me dérange pas plus que ça. Ce que j'apprécie par-dessus tout, c'est le contact direct avec les agents. Avec ce métier, je suis bien servi ! ».

Axelle Buchwalter

\*Agents AFIS (air flight information service) : agents chargés du service d'information de vol d'aéroport et du service d'alerte sur 21 aéroports non contrôlés de la Polynésie française.

*Agent AFIS en compagnie de son collègue pompier en attente d'un vol sur l'aéroport de Takaroa dans les Tuamotu.*



# Polynésie

## Maeva aux Beechcraft et à Tamaterai

- Mate Galenon, directeur général de la compagnie Air Tahiti, a officiellement présenté le 25 avril dernier les deux nouveaux Beechcraft Super King B200 acquis par Air Archipels. Les deux avions sont en exploitation depuis le mois de mai.

L'un d'entre eux sera totalement dédié aux « EVASAN urgentes » sur toutes les îles de la Polynésie. Les appareils sont tous les deux équipés de portes cargo permettant un accès facilité des civières à bord pour les EVASAN urgentes et de téléphones satellites Iridium pouvant être utilisés en vol.

Le B200, F- OHJK, anciennement exploité par Air Archipels a été racheté par le Haut-commissariat pour remplacer le Beech 200 F- OH CP.

- L'ATR Tamaterai, quant à lui, vient d'agrandir la flotte d'Air Tahiti. Le 31 mars dernier, la compagnie aérienne locale Air Tahiti a signé un contrat afin d'acquérir cinq nouveaux appareils : un ATR 42-500 et quatre ATR 72-500. Les livraisons sont étalées sur quatre années de 2004 à 2008, et le nouveau venu, nommé Tamaterai est entré en exploitation le 24 juin. Depuis le début des années 1980, le trafic domestique de la Polynésie française a enregistré un taux annuel moyen de croissance de 7 à 10 %.



## Plan « Pitate » pour ATN

La compagnie aérienne Polynésienne Air Tahiti Nui a estimé qu'en l'absence de mesures correctrices, l'exercice 2005 ferait apparaître un déficit prévisionnel d'environ deux milliards de francs CFP.

Le principal facteur de déséquilibre auquel est confrontée la compagnie est la flambée des cours du brut qui n'arrête plus d'aligner les records. Pour contenir les conséquences de cette hausse, ATN aurait conclu début juillet une assurance.

Mais les charges fixes du transporteur aérien ont également augmenté de manière considérable : plus 20 % par rapport à l'an dernier. Et les deux nouvelles lignes ouvertes cette année vers New York et Sydney n'atteignent pas les niveaux de remplissage espérés.

Le Plan « Pitate » proposé par le Directeur général, Nelson Levy, prévoit en conséquence de geler les salaires et les recrutements et de réduire de dix pour cent toutes les charges fixes de la société. Et ce, sur dix-huit mois. La compagnie envisage aussi de réduire la fréquence de ses rotations sur le Japon.

## Radar de Tahiti : le site du Mont Marau choisi

Des étapes importantes viennent d'être franchies sur le dossier du radar de Tahiti, depuis le mois de février 2005. L'une des problématiques du chantier de construction du radar de Tahiti, est l'accessibilité au site retenu à partir de la route de ceinture. Le service d'Etat de l'Aviation civile en Polynésie française (SEAC.PF) a lancé au mois d'août un appel d'offres concernant l'aménagement de cette route d'accès au Mont Marau pour des travaux à terminer avant la fin de l'année 2005.

La direction de l'Équipement de la Polynésie et le SEAC.PF vont participer conjointement à la réfection de la route. L'ensemble de la voie sera reprofilée et des travaux d'assainissement vont être réalisés : curage, création de fossés et construction de radiers en béton pour faciliter l'écoulement pluvial. Cette opération se monte à 41,5 millions de francs CFP.

## Fréquentation touristique en baisse

Au premier semestre 2005, la fréquentation touristique en Polynésie a enregistré une baisse de 3,47 %. Par rapport à la même période de l'an dernier, 3.045 visiteurs de moins ont séjourné à Tahiti et ses îles ( en 2004, 211 893 visiteurs ont séjourné en Polynésie).

Ce recul fait suite à trois années moroses et les professionnels restent très réservés quant à une reprise au second semestre, la cause : « des campagnes de promotion lancées trop tardivement » selon le Président du conseil des professionnels de l'hôtellerie, Jean-Marc Mocelin, interrogé par le quotidien « les Nouvelles de Tahiti ».

C'est principalement depuis le mois d'avril que les grands hôtels observent une chute des réservations qui régresse de 6 à 13 % par rapport à l'an dernier. Les hôteliers concèdent avoir « manifesté un niveau d'attente trop élevé sur l'impact de l'ouverture des lignes Air Tahiti Nui vers New York et Sydney ».

# Pacifique

## Nouvelle desserte d'Air Tahiti Nui



Tokyo, Sydney, Auckland, sont maintenant mieux desservies par ATN avec l'acquisition du cinquième Airbus de la compagnie polynésienne.

Ce nouvel A 340-300 a été présenté en vedette au Salon International de l'aéronautique et de l'espace du Bourget, le 16 juin.

Trois jours plus tard, le nouveau long courrier achevait son vol inaugural (et commercial) à l'aéroport de Tahiti Faa'a. Le Nuku-Hiva (du nom de l'île marquisienne) a été conduit à bon port par une copilote marquisienne, elle aussi, à laquelle est revenu le privilège de poser l'appareil.

Dans l'immédiat, ce nouvel avion permettra à la compagnie à la fleur de Tiare d'assurer l'ouverture de ses nouvelles lignes vers New York et Sydney.

Depuis le 4 juillet, Air Tahiti Nui opère trois vols par semaine Papeete New-York. Le rythme en direction de Sydney est de deux rotations hebdomadaires assurées depuis le 8 juillet.

La bénédiction de ce cinquième appareil de fabrication européenne a été marquée par une cérémonie aux tonalités marquisiennes où la traditionnelle « danse de l'oiseau » était évidemment de circonstance.

14

## Maintien de la qualité du service sur Air Tahiti Nui

Le Président d'ATN, Patrick LÉBOUCHER, a précisé que l'agence internationale SKYTRAX vient de décerner à sa compagnie pour la troisième année consécutive, la première place dans la catégorie Best Cabin Staff pour la zone Asie Pacifique. « Mais surtout SKYTRAX nous accorde la septième place mondiale, plaçant Air Tahiti Nui devant les autres compagnies américaines et européennes. » Le numéro un de la société concluait que « c'est un véritable tour de force que réussit une nouvelle fois Air Tahiti Nui face à plus de 2.000 compagnies aériennes ».



## L'énigme japonaise

« Il est difficile de comprendre comment se construit le prix de la destination Tahiti au Japon ». C'est la conclusion à laquelle parvient Jacqui DROLLET, Vice-président de la Polynésie française et Ministre chargé du tourisme.

Au pays du soleil levant, les intermédiaires absorberaient, en effet, plus de la moitié du prix payé par un touriste pour se rendre en Polynésie. A titre de comparaison, ces mêmes intermédiaires se contentent d'une marge de 5% en ce qui concerne un déplacement à Hawaï.

Le Ministre du tourisme, Jacqui DROLLET, Dany PANERO, Directrice du GIE Tahiti Tourisme et Richard HALL, Directeur de la promotion de la compagnie ATN, ont rencontré les tours opérateurs et les responsables de la promotion de la destination Tahiti au Japon pour tenter de comprendre cette énigme.

L'objectif est de convaincre les tours opérateurs de réduire le coût pour les passagers japonais dont la fréquentation en Polynésie Française a chuté de 26%.

Pour essayer de mettre un terme à cette situation, le Vice-président de la Polynésie française a invité les professionnels japonais à un « éduc-tour » à Tahiti en septembre 2005.

# Passagers

## La biométrie à l'essai

- Depuis fin janvier 2005, les passagers volontaires (résidents européens) peuvent expérimenter la biométrie par empreinte digitale lors du passage des frontières arrivées et départs au Terminal 2F2 de Roissy-CDG.

Le projet Pégase (Programme d'expérimentation d'une gestion automatisée et sécurisée) d'Air France doit être mis en place pour une durée de six mois.

- Le gouvernement américain a décidé de reporter d'un an, au 26 octobre 2006, le délai pour que les voyageurs européens se rendant aux Etats-Unis soient dotés de passeports biométriques.

Le département à la Sécurité intérieure impose, en effet, qu'à la date butoir du 26 octobre 2006, une puce électronique, ou e-passeport, capable de stocker des informations biographiques, une photo digitalisée et d'autres informations biométriques apparaissent sur les documents de voyage.



## Nouveau calendrier de délivrance des passeports pour séjourner ou transiter aux Etats-Unis

Les autorités américaines viennent de préciser les conditions d'application du programme américain d'exemption de visa dans les 27 pays concernés par cette exemption dont fait partie la France.

À compter du 25 octobre 2005, pour séjourner ou effectuer un transit aux Etats-Unis sans visa, le voyageur français devra détenir :

> soit un passeport sécurisé dit « Delphine » délivré avant le 25 octobre 2005

> soit un passeport lisible en machine dont la photographie est numérisée et imprimée (sur le passeport « Delphine » actuellement délivré, la photographie est collée et non imprimée).

Le ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire travaille avec le ministère des Affaires étrangères à la mise en place de ce nouveau type de passeport pour qu'il puisse être délivré dans les meilleurs délais. L'attention de ces ministères a été appelée sur la nécessité de trouver une solution rapide, cette situation étant particulièrement préjudiciable en Polynésie française du fait de sa situation géographique.

Un passeport « Delphine » dans sa configuration actuelle délivré après le 24 octobre 2005 ne permettra donc pas de se rendre aux Etats-Unis ou d'y transiter. La délivrance d'un titre conforme aux nouvelles exigences des Etats-Unis suppose une adaptation juridique et technique des conditions de délivrance des passeports, il n'est pas certain que les services du haut-commissariat puissent délivrer dès le 25 octobre un passeport répondant à ces nouvelles exigences.

Il est donc vivement recommandé aux personnes devant séjourner aux Etats-Unis ou transiter par ce pays dans les prochains mois de solliciter dès à présent et avant le 25 octobre 2005 la délivrance d'un passeport « Delphine » pour disposer d'un titre de voyage permettant d'accéder dans ce pays sans visa à partir du 25 octobre 2005. Toutes dispositions seront prises pour que toutes les demandes complètes transmises avant cette date soient satisfaites. Il est toutefois demandé aux personnes concernées de déposer leur dossier dès que possible afin qu'il puisse être vérifié, éventuellement complété et le passeport délivré dans les meilleures conditions de sécurité. Il est rappelé que les enfants, quel que soit leur âge, doivent être munis de leur propre passeport.

Communiqué du Haut-Commissariat

## Nouveaux droits pour les passagers débarqués

Depuis le 17 février 2005, de nouvelles règles ont été édictées en matière d'indemnisation et d'assistance en faveur du passager victime de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol. Tous les vols au départ des aéroports de la Communauté européenne sont **concernés, même les charters**, quelle que soit la nationalité de la compagnie aérienne.

Dans un premier temps, le transporteur est tenu de faire appel au volontariat des passagers. Le volontaire peut négocier certaines prestations avec la compagnie aérienne. Il peut notamment choisir entre un autre vol et le remboursement du billet.

L'indemnisation forfaitaire varie de 250 à 600 €. Les passagers peuvent aussi prétendre à une prise en charge dans l'attente d'un vol ultérieur (hébergement si nécessaire, restauration, frais de communication ou de transmission de deux messages)...

(Source Aviation civile).

Plus de détails : [www.dgac.fr](http://www.dgac.fr)



**STABILITÉ DU TRAFIC AÉRIEN**

Le trafic international est resté stable sur les six premiers mois de l'année 2005 avec 328 646 passagers transportés, contre 326 316 l'année précédente (+0,7 %). Hawaiian Airlines connaît la plus forte progression (+7,7 %), suivi de près par Air Tahiti Nui (+7 %). Air New Zealand affiche pour sa part une baisse de 15,4 %, due en partie à la suppression d'une fréquence Auckland/Papeete/Los Angeles et retour.

Le trafic international non régulier accuse une baisse de 61 % en raison de l'arrêt, en mai 2004, des vols de la compagnie Omniair transportant les croisiéristes. La compagnie Air Tahiti Nui transporte désormais les croisiéristes sur ses vols réguliers.

Le trafic domestique reste également stable avec 879 976 passagers transportés, soit une légère baisse de 0,2 % par rapport aux six premiers mois de l'année 2004.

**RAPPEL DES CHIFFRES 2004**

■ Total passagers :

- Internationaux : 708 077
- Domestiques Faa'a : 786 415
- Total domestiques : 1 885 944

■ Trafic des compagnies basées (aéroport de Faa'a) :

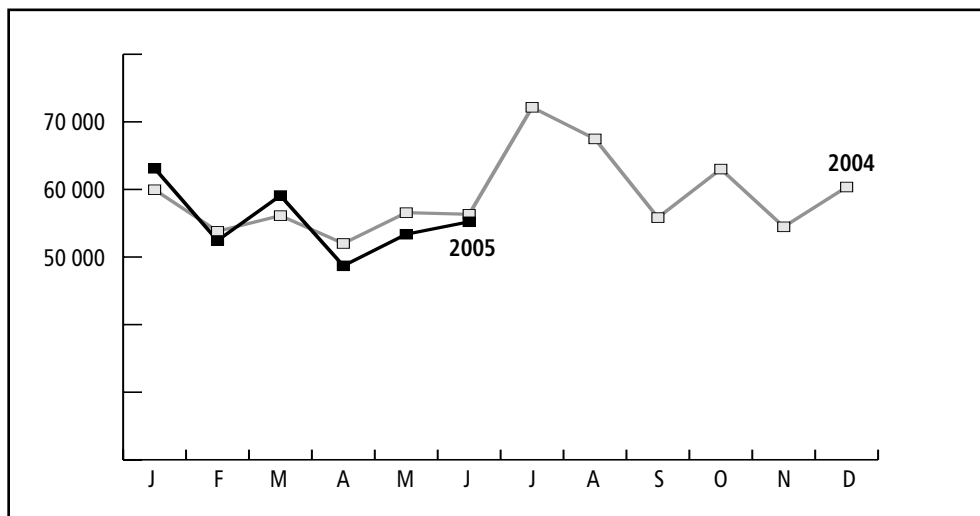
- Air Tahiti Nui : 380 103
- Air Tahiti : 598 837
- Air Moorea : 180 659
- Wanair : 4 687
- Air Archipels : 2 232

■ Mouvements contrôlés par le centre de contrôle de Faa'a :

- Total vols IFR : 68 067
- Total vols VFR : 31 500

**TRAFIC INTERNATIONAL**

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



Trafic international par compagnie de janvier à juin 2005 :

COMPAGNIE	PASSAGERS + TRANSIT	VAR / 2004	CMR 2005
Air France	47 568	0,7 %	77,5 %
Air New Zealand	62 994	-15,4 %	62,7 %
Lan Airlines	14 059	4,2 %	60,9 %
Hawaiian Airlines	10 352	7,7 %	76,3 %
Air Calin	8 497	-0,9 %	60,3 %
Air Tahiti Nui	185 176	7 %	71,2 %
Total vols réguliers	328 646	0,7 %	69,5 %
Total vols non réguliers	3 298	-61 %	76 %
Total	331 944	-0,8 %	69,6 %

*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, de janvier à juin 2005 :

AÉRODROMES	NOMBRE DE PASSAGERS	VAR/2004	TRANSIT A+D
Tahiti-Faa'a	372 482	0,7 %	0
Bora Bora	115 508	1,2 %	20 116
Moorea	102 033	-3,2 %	9 605
Raiatea	85 773	1,6 %	35 539
Huahine	48 027	-3,8 %	46 315
Total hors Faa'a	507 494	-1 %	
Total domestique	879 976	-0,2 %	