



L'année 2005 a été une année qui tout, comme la précédente, a été marquée par de nombreux événements qui sont venus perturber le fonctionnement du transport aérien, international et domestique, en Polynésie française : je fais notamment référence aux trop nombreuses crises touchant à l'approvisionnement et l'avitaillement en carburants de la Polynésie française. Toutes ces crises récurrentes, en dépit des difficultés qu'elles ont générées pour tous les acteurs et les usagers du transport aérien, ont eu cependant le mérite d'avoir montré la fragilité de la situation de la Polynésie française en terme de transport des

hydrocarbures liquides et gazeux sans lesquels rien ne peut fonctionner. Elles ont également confirmé la nécessité, pour la Polynésie française, de prendre à bras le corps le dossier des stocks stratégiques et par voie de conséquence celui de l'autonomie de fonctionnement de la plate-forme de Tahiti-Faa'a ou celui du transport aérien domestique pour les liaisons interinsulaires.

Mais toute étude engagée sur ce sujet doit s'inscrire, du moins pour ce qui touche à l'aéroport international de Tahiti-Faa'a, dans la réflexion que l'Etat et la Polynésie française ont décidé de mener, de façon concertée, pour le développement à moyen et long terme de cette plate-forme aéroportuaire. Une instance de réflexion sur les problèmes liés aux aérodromes d'Etat en Polynésie française, co-présidée par Mme Anne BOQUET, Haut-commissaire de la République et M. Oscar TEMARU, Président de la Polynésie française, s'est réunie pour la première fois le 10 novembre 2005. Elle a décidé la création de deux groupes de travail chargés respectivement d'étudier les différentes hypothèses techniques et financières de développement de l'aéroport de Tahiti-Faa'a et les problèmes juridiques et économiques liés au renouvellement de la concession aéroportuaire. Ces deux groupes de travail sont composés de représentants des services de l'Etat (Défense, aviation civile), de la Polynésie (ministère de l'équipement) et de l'exploitant aéroportuaire, aidés en tant que de besoin par des représentants des usagers (essentiellement compagnies de transport aérien et assistant en escale) et des communes concernées par l'aéroport (Papeete, Faa'a et Punaauia). Ils sont chargés de présenter aux autorités de l'Etat et de la Polynésie française, les éléments qui permettront d'effectuer, en connaissance de cause, un choix concerté et partagé pour le développement futur de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Toutefois, le projet de développement de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, si important soit-il, n'est pas le seul pour lequel l'expertise des agents de la direction de l'aviation civile est fortement sollicitée. Ainsi, convient-il de citer, entre autres, le projet d'installation du radar fin 2007 à Tahiti, le projet TIARE qui vise à améliorer les conditions du contrôle de la circulation aérienne.

Et à titre exceptionnel, compte tenu de leur engagement personnel, je souhaite profiter de l'opportunité offerte par cet éditorial pour citer et remercier deux des principaux responsables de l'aviation civile qui se sont investis sans compter dans ces projets et qui vont quitter très prochainement la Polynésie française : Michel BOSCHAT, chef du service infrastructure aéronautique et Jean Louis STAUBLE, chef du service de la navigation aérienne.

Je voudrais terminer cet éditorial en soulignant tout l'espoir qu'a fait naître la bonne compréhension réciproque dont ont témoigné toutes les parties concernées par le développement de l'aéroport de Tahiti-Faa'a et en présentant aux lecteurs de Manureva mes vœux les plus sincères pour une fructueuse année 2006.

Guy Yeung,

Directeur de l'aviation civile
en Polynésie française

Manureva n°108

Page 3

INTERVIEW

- Alan Scotti : « L'aéroport de Tahiti-Faa'a : porte d'entrée du tourisme ».

Page 4

DE A À Z

- I comme... infrastructure

Pages 5-6-7

AÉROPORTS ET AÉRODROMES DE POLYNÉSIE

- A petits pas vers la certification ISO
- Gérer les fluides à Faa'a
- Hao : futur aérodrome de dégagement ?

Pages 8-9

PLEIN CIEL

- Avancement conforme du projet radar de Tahiti
- B 747 d'Air France : nouvelle configuration

Page 10

RÈGLEMENTATION

- Le SEAC.PF à l'heure de la LOLF

Page 11

OUTILS DU MANAGEMENT

- Charte informatique api à l'aviation civile

Page 12

MÉTIERS

- La gestion des aérodromes au quotidien

Pages 13-14-15

ÉCHOS DU MONDE AÉRIEN

- Ouverture des aérodromes de Raroia, Niau et Rimatara ■ Air Tahiti Nui choisit Papeete pour hub ■ La taxe sur les billets d'avions a été votée par le parlement

Manureva magazine n° 108 [1^{er} trimestre 2006] 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 : Armelle Millet avec Michel Boschat, Claude Bourcier, Yves Fuzeau, Marc Roussigné, Gilles Gabireau, Philippe Tumahai. 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 : Aérodrome de Hao, Marine nationale.

L'aéroport de Tahiti-Faa'a : porte d'entrée du tourisme

Manureva : Comment peut-on, selon vous, anticiper le développement de l'aéroport ?

Alan Scotti : « Si on regarde les chiffres actuels, on remarque que c'est une nécessité de développer la plate-forme aéroportuaire. Car on a vraiment la sensation de devoir payer très cher pour une infrastructure vétuste. Il faut absolument améliorer le rapport qualité/prix. On s'interroge beaucoup en ce moment sur l'impact des coûts que ces changements pourraient engendrer. Pour l'instant on préfère travailler sur la réduction des coûts ou bien encore sur la meilleure manière de rationaliser l'organisation de l'aéroport afin d'apporter du modernisme. C'est un aéroport qui a été construit en 1966, les améliorations qui ont été apportées au niveau de l'infrastructure n'ont pas été assez conséquentes. Cela est, de toutes les façons, lié aux coûts de l'aéroport et notamment à celui de la touchée. Ces frais sont énormes, et touchent une multitude d'aspects comme les frais de la navigation aérienne, la sûreté, le carburant... Lorsqu'on analyse poste par poste, on se rend compte que la main d'œuvre est l'élément qui alourdit la facture. »

Que peut-on faire alors pour alléger ce coût de la touchée ?

AS : « Selon moi, malheureusement pas grand-chose ! Le coût de la touchée est le principal souci de tous les opérateurs, des compagnies aériennes, de tous les intervenants de la plate-forme. En Polynésie française, contrairement au reste du monde, la donne est particulière car du fait de l'éloignement et du fort coût salarial, ce service est peu concurrentiel par rapport aux aéroports de la planète. Une étude a été réalisée, il y a cinq ans, par l'ensemble des opérateurs, et il s'est avéré qu'en terme de touchée, l'aéroport de Tahiti-Faa'a est le troisième aéroport le plus cher du monde. »

Comment faire venir alors plus de touristes en Polynésie ?

AS : « Pour progresser, il faudrait intéresser les opérateurs, leur offrir de meilleures conditions

économiques. En Polynésie française, la clientèle est majoritairement composée de couples venus pour passer leur lune de miel. Le tourisme familial est très peu développé. Or, pour attirer les touristes vers cette nouvelle niche commerciale, il faudrait leur offrir un produit qui soit adéquat et économiquement intéressant. Car ces familles, pour le moment, choisissent d'autres destinations. Si on était capable d'attirer d'autres clientèles sur le fenua, alors oui on pourrait dépasser les 300 000 touristes par an. Il ne faut pas désespérer mais on a encore beaucoup de chemin à faire.

Il y a un rapport étroit entre le tourisme et l'aéroport de Tahiti-Faa'a. En effet, l'aéroport est la porte d'entrée, le premier endroit que visitent les touristes, et c'est aussi la dernière image qu'ils gardent en mémoire de notre destination avant de rentrer chez eux. Les différents organismes chargés du tourisme ont les moyens de faire beaucoup d'efforts pour améliorer la qualité de ce service, donner de la plus value au produit. Malheureusement les efforts des uns peuvent être anéantis lorsqu'un maillon de la chaîne fait défaut, je pense notamment à des plaintes de passagers qui estiment avoir été mal accueillis dans les files d'attente au moment des démarches de sûreté. »

Lan Airlines envisage-t-elle de s'étendre dans le Pacifique ?

AS : « Pour le moment, Lan réalise deux rotations hebdomadaires avec Papeete comme point névralgique du trafic. À terme, nous souhaiterions augmenter le nombre de fréquences en Polynésie française. Et nous pourrions aussi envisager, pourquoi pas, une extension des vols plus à l'Est, vers l'Asie. Vous savez, Lan a été le précurseur de la notion de hub car nous avons réalisé, au milieu des années 1990, le premier code share avec Air New Zealand pour acheminer des passagers entre l'Amérique du Sud et l'Australie. Lan ne compte donc pas s'arrêter en si bon chemin... »



Attirer plus de touristes en Polynésie, améliorer le rapport qualité/prix, anticiper le développement de l'aéroport de Tahiti-Faa'a sont autant d'actions qu'Alan Scotti, le président de l'association des transporteurs internationaux en Polynésie française et directeur régional de Lan Airlines espère voir mettre en place dans les années à venir à Tahiti.

LAN, UNE LONGUE HISTOIRE DEPUIS SA CRÉATION EN 1929

En 2005 :

- 56 appareils
- 80 % du marché domestique Chilien
- 6,6 millions de passagers dans le monde
- 28 771 passagers en Polynésie
- 670 469 kilos de fret transportés en Polynésie

I comme... infrastructure

L'ingénierie de l'infrastructure de l'aéronautique est très variée. Le domaine des aires aéronautiques est bien sûr imprégné : adhérence, planéité, maintenance, balisage... Mais, l'infrastructure doit aussi répondre à la volonté des acteurs économiques et politiques.

La définition donnée dans le dictionnaire propose pour l'infrastructure aéronautique, « ensemble des installations au sol indispensables aux avions ». De cette définition, on note la relation privilégiée entre installations et modules d'avions. On comprend alors qu'un Twin Otter n'a pas les mêmes besoins en installation au sol qu'un Airbus A340.

Doublement du trafic sur 30 ans

La piste et la bande aménagée actuelle de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a peuvent recevoir sans contrainte majeure, le trafic d'aujourd'hui. En revanche, l'accroissement du trafic avec son doublement prévu sur 30 ans dépassent les capacités des installations actuelles. Il faudra alors créer des bretelles d'échappement et des voies de circulation appelées « taxiway ». Mais, il faudra aussi prévoir des postes de stationnement « avions » en exploitation commerciale, de stationnement longue durée et de maintenance. Aujourd'hui, Tahiti-Faa'a peut assurer le départ simultané de trois vols internationaux et traiter deux vols « arrivée ». Au-delà, les équipements de traitement des passagers sont insuffisants. Les règles qu'impose l'ensemble des contrôles sûreté et sécurité organisent les besoins en équipements. Viennent s'ajouter les installations pour le traitement commercial du passager, de ses bagages et du fret transporté. De plus, l'aérodrome de Tahiti-Faa'a accueille trois compagnies basées : Air Tahiti Nui, Air Tahiti et Air Moorea. Il doit donc offrir la possibilité des équipements de maintenance des avions de ces compagnies avec hangars et aires de stationnement.

Les Marquises frôlent l'exception

Mais l'aérodrome de Tahiti-Faa'a, c'est bien plus que cela. En effet, ses installations comprennent aussi un centre de contrôle en vol et assurent le contrôle d'approche. Ces missions imposent des équipements techniques très performants, très contraignants comme la tour de contrôle, le bloc technique, la centrale électrique, le VOR DME (équipement de radionavigation), un CED (centre d'émission déportée), un CRD (centre de réception déportée) et bientôt un radar. Toutes proportions gardées, les aérodromes

LES AÉRODROMES DE POLYNÉSIE

Il y a aujourd'hui en Polynésie française 53 aérodromes dont 47 ouverts à la circulation aérienne publique. L'ensemble de ces infrastructures représente 27,5 kilomètres de piste et une superficie revêtue équivalente à 230 terrains de football ou 4070 terrains de tennis.

des Tuamotu doivent également comprendre un ensemble d'équipements compatible avec le trafic reçu. Dans le volet infrastructure, ce sont les aérodromes de Marquises qui frôlent l'exception : Hiva Oa, qui possède une piste en montagne et en pente, Ua Pou, avec son altiport au niveau de la mer, Ua Uka, qui comprend une piste enchâssée par une aérologie montagnaise et Nuku Hiva, avec son aéroport sur un flan volcanique glissant. On note ici toute l'importance de la mission de sécurité des infrastructures aéronautiques sur l'ensemble des aérodromes de Polynésie assurée par le SEAC.PF en étroite collaboration avec les services du ministère chargé de l'Équipement.

I comme Ingénierie

L'ingénierie de l'infrastructure de l'aéronautique est donc nécessairement très variée. Le domaine des aires aéronautiques est bien sûr imprégné : adhérence, planéité, écoulements superficiels, pentes, maintenance, portance, balisage, etc... Mais on va aussi trouver de l'ingénierie en vidéo surveillance, en contrôle d'accès, en gestion patrimoniale, en conception de bureaux, de logements et de locaux techniques, en affaires foncières.

L'infrastructure aéronautique doit aussi répondre à la volonté des acteurs économiques et politiques : une dynamique volontariste autour d'un développement programmé. Les financements qui accompagnent tout développement des infrastructures sont très lourds. Il est donc nécessaire de prévoir, de vouloir et de s'en donner les moyens. L'infrastructure qui en découle n'est que l'image de cette volonté.

Michel Boschat

DEMARCHE QUALITE

A petits pas vers la certification ISO

L'apparition de la version 2000 de la norme ISO 9001, adaptée aux missions de prestations de services de toute nature, a permis à la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) de se lancer à son tour dans l'aventure. Rapidement, plusieurs services se sont engagés dans cette démarche afin d'obtenir une certification ISO. C'est également à cette période que le Conseil provisoire d'Eurocontrol a initié une démarche sécurité, avec la mise en œuvre des différents ESARR (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements), et notamment l'instauration d'un système de management de la sécurité (SMS) pour les différents prestataires de service.

La DGAC décide alors d'inciter d'abord les centres en route, puis les DACs¹ à entreprendre en parallèle du déploiement des ESARR, une démarche vers l'obtention d'une certification ISO 9001 version 2000. Au cours de l'année 2005, les centres en route d'Aix en Provence et de Bordeaux obtiennent leur certification.

La réorganisation de la DGAC, la création des SNA², et le pilotage par objectifs rendu nécessaire par la LOLF³ donnent un coup d'accélérateur au processus. La DGAC estime qu'un processus de certification formelle est un élément essentiel pour motiver et inciter à la permanence de l'effort. L'objectif est une certification des DAC fin 2006/courant 2007.

Et le SEAC.PF dans cette démarche ?

Au sein du service de l'aviation civile en Polynésie française, il a été décidé de traiter la sécurité en priorité et de n'entamer la démarche qualité qu'au moment opportun. Bien que doté d'un service de la navigation aérienne, il n'est pas encore organisé selon le nouveau schéma DGAC. La mise en œuvre du SMS au sein du SNA a débuté il y a deux ans et se poursuit avec plus ou moins de réussite. Les exigences communes entre ESARR et ISO se mettent en place et certaines fonctionnent bien (les revues de sécurité par exemple). Nous allons procéder à nos premiers audits internes. De plus, cette démarche qualité doit permettre aux

directions de l'aviation civile de mieux remplir leurs missions, d'harmoniser leurs méthodes de travail, et de renforcer leur crédibilité vis-à-vis de leurs partenaires et usagers. Le SEAC.PF ne peut qu'agréer ces trois grands axes d'amélioration, et cela en raison de son éloignement géographique et de l'importante rotation de personnels expatriés qui induisent, peut-être plus qu'ailleurs, une grande rigueur afin d'améliorer la traçabilité, et la réactivité de ses actions dans le domaine de la sécurité aéronautique. Nous constatons régulièrement que le manque d'harmonisation des méthodes de travail, la méconnaissance du passé, notamment au niveau de certaines procédures, l'absence de toute forme institutionnalisée de la mémoire conduisent à de grandes difficultés de fonctionnement et à des pertes de temps considérables. L'administration centrale s'impose un changement de comportement dont le SEAC.PF doit aussi être partie prenante. Certes, ce ne sera pas chose aisée, notamment du fait qu'une démarche qualité suppose l'implication et l'adhésion de la totalité des personnels soutenues par une motivation très forte de l'encadrement. Cette cartographie, permettra d'avoir une idée plus précise de l'ensemble des missions, illustrant ainsi la valeur ajoutée du service.

Claude Bourcier

¹ Directions régionales de l'aviation civile

² Service de la navigation aérienne

³ Loi Organique des Lois de Finances

Depuis quelques années, la mise en œuvre de règlements européens, la nécessaire recherche de l'amélioration de la sécurité, l'optimisation des coûts ont contraint les compagnies aériennes à se lancer dans des démarches « qualité », afin de répondre aux différentes exigences imposées par les autorités de surveillance. Il paraissait incohérent d'imposer cette démarche aux usagers et ne pas l'appliquer à notre administration.



Au sein du service de l'aviation civile en Polynésie française, il a été décidé de traiter la sécurité en priorité et de n'entamer la démarche qualité qu'au moment opportun.

AÉROPORT DE TAHITI-FAA'A

Gérer les fluides à Faa'a

La SETIL Aéroports, l'exploitant aéroportuaire de Tahiti-Faa'a, s'occupe du transport des fluides sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Il gère notamment une pompe de forage et un réservoir d'une capacité de 500 000 litres. D'autres sociétés prennent ensuite le relais de l'exploitant aéroportuaire. Quant au gaz, ce fluide ne concerne que la société SHRT.

Une des responsabilités de la SETIL Aéroports, l'exploitant aéroportuaire de Tahiti-Faa'a, est de s'occuper du transport des fluides sur le site aéroportuaire. Deux fluides sont plus particulièrement pris en charge par l'exploitant, il s'agit des eaux, réparties en trois secteurs, et du gaz.

Les eaux

En matière d'eau potable, la SETIL Aéroports gère une pompe de forage et un réservoir d'une capacité de 500 000 litres sur le site de la cité de l'air. L'eau forée dans la nappe phréatique à une profondeur de 42 mètres est distribuée vers l'aérogare. Mais d'autres sociétés prennent ensuite le relais de l'exploitant aéroportuaire. Ainsi, la société CAIRAP analyse l'eau et la société OCEA s'occupe plus spécifiquement du traitement de l'eau. Pour la tuyauterie et la plomberie, la société TAHITI SANITAIRE est chargée d'assurer les prestations adéquates. L'eau potable est acheminée par voie de tuyauterie depuis le réservoir situé à la cité de l'air vers l'aérogare. Sur site, au niveau des bâtiments de l'OPT, une canalisation est réservée pour la zone sud et l'autre pour la zone nord. Auparavant, les militaires étaient alimentés également. Aujourd'hui, cette vanne est fermée : c'est la commune de Faa'a qui a pris le relais. Depuis l'aérogare, l'ensemble des eaux usées tirées des toilettes (puisards) sont acheminées vers des postes de relevage ; ces derniers étant reliés à la station d'épuration. L'acheminement des eaux usées en zone sud est défini ainsi :

Le château d'eau au-dessus de l'aéroport de Tahiti-Faa'a représente une capacité de stockage de 500 000 litres.



QUELQUES SIGLES

PCO : Poste de coordination opérationnel

SPS : Service de prévention de sécurité

PAF : Police aux frontières

quatorze points de départ comprenant douze toilettes et deux puisards, six postes de relevage permettant de pallier le manque de pression dû aux différences de niveaux. Le tout est acheminé vers la station d'épuration. En zone nord, il n'y a pas de plan interne des réseaux. Les eaux pluviales sur l'aérogare proviennent des différents regards situés sur le site et sont reliées puis renvoyées vers deux grands sites : le canal longeant la piste d'atterrissage et le canal longeant le terrain ROPATI. En zone nord, les eaux pluviales sont dirigées vers le lagon.

Le gaz

Ce fluide ne concerne que la société SHRT qui, pour les besoins de son exploitation, s'approvisionne chez Gaz de Tahiti trois à quatre fois par an. Le cheminement du gaz est effectué par Gaz de Tahiti vers une zone de stockage située entre la zone « des arrivées bagages international » et le tarmac. Il est régi par une procédure liant la SHRT, Gaz de Tahiti, la PAF et la SETIL Aéroports.

Armelle Millet

LE GAZ : LE PARCOURS DU COMBATTANT

- Gaz de Tahiti appelle la SHRT 48 heures avant la livraison.
- La SHRT envoie un fax au PCO (SETIL Aéroports) pour information et demande la mise à disposition d'un agent SPS.
- La SHRT informe également la PAF pour l'obtention d'un badge accompagné.
- Le jour de la livraison, le chauffeur du camion de livraison est envoyé vers la PAF et vers le PCO par la SHRT. L'agent accompagne le chauffeur pendant toute la livraison.
- Le chauffeur restitue les badges à la fin de l'intervention. La livraison concerne 20 bonbonnes entreposées dans une cage grillagée. Une seconde cage adjacente permet le stockage des bonbonnes vides.

SECURITÉ DES VOLS

Hao: futur aérodrome de dégagement ?

L'équipage d'un avion doit, lors de la préparation du vol, prévoir l'utilisation d'au moins un aérodrome de dégagement :

- pour le cas où l'avion ne pourrait pas revenir atterrir sur l'aérodrome de départ (mauvaises conditions météorologiques ou problèmes de performances de l'avion), l'équipage doit prévoir l'utilisation d'un aérodrome de dégagement au décollage ;

- pour le cas où l'aérodrome de destination serait inaccessible au moment de l'arrivée de l'avion (conditions météorologiques mauvaises, piste inutilisable), l'équipage doit prévoir l'utilisation d'au moins un aérodrome de dégagement à destination, sauf cas particulier d'un aérodrome isolé ou d'aérodrome disposant d'au moins deux pistes distinctes.

En outre, si les prévisions météorologiques connues avant le départ sont mauvaises sur l'aérodrome de destination, l'équipage doit prévoir l'utilisation de deux aérodromes de dégagement à destination ou un aérodrome de dégagement à destination et un aérodrome de dégagement en route. Ces aérodromes de dégagement retenus lors de la préparation du vol par l'équipage doivent être « adéquats » pour les types d'avion et d'exploitation concernés.

Cette exigence implique qu'ils présentent une infrastructure dimensionnée pour les performances (longueur et largeur de piste à l'atterrissage) et les caractéristiques de l'avion (portance de piste, dimension des voies de circulation, des aires de stationnement, ...). En outre, à l'heure prévue d'arrivée, les aérodromes doivent être ouverts et pourvus des moyens, équipements et services nécessaires tels que service de la circulation aérienne, éclairage suffisant, système de communication, bulletins météorologiques, aides à la navigation aérienne, services d'incendie et de secours, aire de stationnement...

Prévoir suffisamment de carburant

L'équipage doit embarquer, outre le carburant nécessaire pour le trajet prévu entre les aérodromes de départ et de destination, le carburant nécessaire permettant de rejoindre

l'aérodrome de dégagement depuis l'aérodrome de destination, ainsi qu'une réserve de carburant en cas d'attente au-dessus de l'aérodrome de destination ou de dégagement. Cette réserve doit également couvrir les procédures que devra suivre l'équipage.

La proximité, par rapport à l'aérodrome de destination, de l'aérodrome de dégagement à destination réduit donc le besoin d'emport de carburant au départ du vol.

Projet Hao à l'étude

Jusqu'à présent, les compagnies aériennes internationales qui desservent Tahiti-Faa'a utilisent l'aérodrome de Rarotonga (îles Cook) comme aérodrome de dégagement. Air Tahiti Nui, qui exploite actuellement cinq avions A340-300 sur six liaisons internationales long-courrier depuis Tahiti, souhaiterait pouvoir disposer d'un aérodrome de dégagement plus proche qui lui permettrait de réduire la réserve de carburant à emporter depuis l'aérodrome de provenance. Dans l'éventualité où la compagnie Air Tahiti Nui pourrait retenir l'aérodrome de Hao comme dégagement de Tahiti-Faa'a au lieu de l'aérodrome de Rarotonga, la réduction de la masse au décollage sur l'ensemble des vols de la compagnie à destination de Tahiti conduirait annuellement à une diminution de la consommation de carburant estimée à environ 900 tonnes par an. Pour que cet aérodrome soit considéré comme aérodrome de dégagement, il faut qu'un camion SSIS (service de sécurité incendie et sauvetage) d'une capacité plus grande que celle déjà en place soit disponible et qu'on puisse également produire une protection météorologique, avec par exemple, la mise en place d'une station d'observation automatique. Le dossier concernant Hao a été transmis courant février au Ministère de l'équipement. Air Tahiti Nui espère une décision favorable sur ce dossier d'ici le mois de juillet.

L'aérodrome de dégagement est celui dont l'utilisation est prévue lors de la préparation du vol par l'équipage pour tous les cas où la réalisation du vol ne pourrait pas être poursuivie normalement jusqu'à destination.



L'aérodrome de Hao pourrait servir d'aérodrome de dégagement pour les vols long courriers desservant Tahiti-Faa'a.

Yves Fuzeau

NAVIGATION AÉRIENNE

Avancement conforme du projet radar de Tahiti

La décision de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) de lancer officiellement l'opération « Radar de Tahiti » a été prise en août 2004. Aujourd'hui, l'opération a bel et bien démarré avec le début des travaux d'aménagement de la route d'accès au Mont Marau. Gros plan sur l'avancement du projet.

L'objectif d'installer un radar à Tahiti est de fournir sur un écran, en temps réel, l'image du trafic aux services du contrôle aérien sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Atteindre cet objectif nécessite la réalisation de l'ensemble d'actions suivantes qu'il faut bâtir en structure, en délais mais aussi en contrôles qualité et sécurité :

- Arrêter un site d'implantation du radar en fonction des études de visibilité réalisées par la Direction de la Technologie et de l'Innovation (DTI), effectuer les études topographiques et géotechniques
- Appréhender rapidement le problème foncier afin d'obtenir dans les délais l'autorisation de construire
- Remettre en état de circulation la liaison routière pour l'accès au site sur le mont Marau
- Lancer les études de programme et d'avant-projet pour déterminer l'enveloppe technique et financière du génie civil du radar
- Engager les études de programme et d'avant-projet d'extension du bloc technique nécessaire à l'installation du matériel radar
- Planifier avec la DTI la fourniture et la mise en place des équipements techniques du radar
- Prévoir et organiser le canevas des formations pour les personnels techniques et de contrôle à engager avant la mise en service opérationnelle du radar pour être prêt à l'échéance qui nous est fixée par la validation DNA d'août 2004.

Route d'accès bientôt opérationnelle

Ces actions sont aujourd'hui toutes engagées, en pleine coordination avec les services métropolitains concernés. Dès le choix du site, effectué lors de la réunion de coordination du 21 mars 2005, les démarches d'occupation du domaine appartenant à la commune de Papeete ont permis le dépôt du permis de construire en novembre 2005. Les travaux d'aménagement sur 9 kilomètres de la route d'accès au Mont Marau sont pratiquement terminés en ce début d'année 2006. Cette opération conjointe ministère de l'Équipement de la Polynésie et service d'état de l'Aviation Civile s'est parfaitement déroulée.

Les études de programme et d'avant-projet du génie civil du radar ont été réalisées par le groupement de maîtrise d'œuvre SIA, l'architecte Gérald de KERSAUSON et les bureaux d'études API INGENIERIE et ECEP. Le lancement de l'appel d'offres travaux pour la construction du radar a été lancé en janvier 2006.

Aménagement du bloc technique de Tahiti-Faa'a

Parallèlement, les études de programme et d'avant-projet du génie civil pour l'extension et l'aménagement du bloc technique de Tahiti-Faa'a ont été développées par le groupement de maîtrise d'œuvre SIA, l'architecte Jean-Hugues TRICARD, les bureaux d'études ATELIER 3 et SPEED. Ces travaux d'extension et d'aménagement permettront d'une part, d'accueillir le matériel technique nécessaire au fonctionnement opérationnel du radar et d'autre part, d'ajuster les postes de travail aux missions des personnels techniques. Après cette année 2005 où le service d'État de l'aviation civile a commencé à diligenter les premières opérations, 2006 sera l'année de première construction avec la réalisation des ouvrages de génie civil tant sur le mont Marau qu'au bloc technique en zone Nord de l'aéroport.

Marc Roussigné



Dessin du futur radar de Tahiti au Mont Marau

COMPAGNIE AÉRIENNE

B 747 d'Air France : nouvelle configuration

Depuis novembre 2003, sur une partie des appareils long-courriers de la compagnie aérienne Air France, les passagers bénéficient progressivement des Nouveaux Espaces du Voyage (NEV), ainsi l'Espace Affaires leur offre un espace personnel augmenté de 27 %. La cabine Tempo a été renouvelée avec des harmonies repensées, la mise en place d'un nouveau siège et l'accès à la vidéo numérique.



Le nouvel Espace Affaires d'Air France

En Polynésie, la compagnie aérienne française dispose dorénavant des Boeing 747-400, qui ne sont plus configurés en classe première. Désormais, seules les classes affaires et économiques sont proposées aux passagers désirant se rendre à Los Angeles ou à Paris. Les Nouveaux Espaces du Voyage (NEV) sont donc proposés aux clients polynésiens qui peuvent ainsi profiter du nouvel Espace Affaires d'Air France. Cet espace propose un fauteuil qui se transforme en lit, puisque le passager peut être allongé à 180°. Dorénavant, la capacité totale des avions affrétés par Air France a considérablement augmenté, passant de 395 sièges à 434 sièges. La classe économique a été non seulement repensée mais également agrandie. Trois Boeing permettent maintenant aux passagers polynésiens d'accéder à la vidéo numérique depuis leur siège. Les autres avions affrétés par la compagnie aérienne ne disposent pas en effet de ce nouvel aménagement. Quoi qu'il en soit, tous sont configurés avec les classes affaires et économiques et non plus avec la classe première. Dorénavant, la classe économique dispose de 393 sièges contre 324. Dans

le monde entier, Air France compte 16 Boeing 747-400. Enfin, comme l'explique, Marie-joseph Malé, le Directeur général d'Air France pour les Etats-Unis : «Air France a fait des progrès spectaculaires grâce au lancement cette année de ses Nouveaux Espaces du Voyage, dont ont notamment profité les passagers transatlantiques».

Armelle Millet

Depuis l'année 2003, la compagnie aérienne Air France améliore la vie des passagers en leur faisant bénéficier progressivement des Nouveaux Espaces du Voyage (NEV). En Polynésie, la compagnie aérienne française dispose dorénavant des Boeing 747-400, qui sont configurés uniquement en classes affaires et économiques et non plus avec une classe première.

LES CHIFFRES CLES DU GROUPE AIR FRANCE-KLM

Air France a été élue «meilleure compagnie transatlantique 2005» par le mensuel américain «global Traveler Magazine».

1^{er} rang mondial en chiffre d'affaires du groupe : 15 milliards d'euros, en hausse de 6,8 %.

1^{er} rang européen en termes de passagers kilomètres transportés.

225 escales dont 106 long-courriers et 119 court et moyen-courriers

3^e rang mondial en terme de ponctualité avec 73,8 %.



La nouvelle cabine Tempo d'Air France

BUDGET DE L'ÉTAT

Le SEAC.PF à l'heure de la LOLF

La nouvelle Loi Organique relative aux Lois de Finances (LOLF) votée en 2001 est entrée en application le 1^{er} janvier 2006. Elle permet de mieux suivre le budget de l'Etat en exerçant un meilleur contrôle sur les dépenses.

La nouvelle Loi Organique relative aux Lois de Finances (LOLF) votée en 2001 à l'unanimité par les parlementaires est entrée en application le 1^{er} janvier 2006. Elle permet à la représentation nationale de mieux suivre le budget de l'Etat en exerçant son contrôle sur les dépenses dès le premier Euro contrairement aux procédures préalablement en vigueur qui ne la faisait intervenir réellement que pour les mesures nouvelles.

Le budget de l'Etat n'est plus ventilé par ministères et chapitres budgétaires mais par missions, programmes et actions :

- la mission devient l'unité de vote du Parlement : une cinquantaine de missions retraçant les différentes politiques publiques sont actuellement définies ;
- le programme va consister à répartir cette mission en dotations budgétaires que sont les crédits limitatifs : plus de 150 programmes sont actuellement définis ;
- l'action va être la répartition concrète des dépenses au sein des programmes (actions de management, de soutien, ...).

Il convient de noter le principe de fongibilité asymétrique des crédits qui consiste à assouplir la séparation rigide entre crédits de fonctionnement et crédits d'investissements, les crédits de personnels pouvant également faire l'objet d'une réorientation vers des crédits permettant aux différents services de fonctionner mais pas l'inverse, chaque programme se voyant doter d'un plafond d'emplois.

Application de la LOLF au sein du SEAC.PF

L'application de la LOLF à la DGAC et par voie de conséquence au SEAC.PF, conduit à s'intéresser à quatre programmes : trois concernent le nouveau Budget Annexe du Contrôle et de l'Exploitation Aérienne (un programme soutien, un programme navigation aérienne et un programme surveillance et certification). Le quatrième s'occupe du budget général de l'Etat. Dans la mission « transports » du budget de l'Etat, un programme « transports aériens » destiné à recouvrir l'ensemble des activités régaliennes des services de l'Etat a été créé



regroupant, entre autres, les moyens actuels liés à la sûreté et au SSLIA¹. Sur un plan concret, trois domaines d'actions sont actuellement engagés. En premier lieu, ce domaine s'applique à la paye des agents (adaptation du logiciel « fenua » aux nouvelles procédures LOLF, répartition des effectifs par programmes du BACEA et du budget général et élaboration de procédures spécifiques avec le Haut-commissariat et la Trésorerie Générale). Dans un second temps, la gestion des dépenses est concernée (adaptation du logiciel « moana » aux nouvelles procédures LOLF, connexion à l'application NDL (nouvelles dépenses locales) pour la partie budget général et définition de circuits d'engagements de dépenses qui s'affranchissent de l'organisation actuelle du SEAC.PF qui n'a pas été modifiée, mais qui ne correspond plus à la logique LOLF).

En dehors des aspects liés à l'informatique de gestion assurés par le service administratif, le SEAC.PF aura maintenant, au niveau procédures budgétaires, un nombre plus important d'interlocuteurs notamment au niveau de l'administration centrale de la DGAC.

Une petite révolution donc dans la gestion au quotidien des dépenses du SEAC.PF et surtout un effort de meilleur compte-rendu pour l'administration centrale à travers un contrôle de gestion renforcé des moyens du service en effectifs et en dotations budgétaires.

Gilles Gabireau

¹ SSLIA : Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes.

INFORMATIQUE

Charte informatique api à l'aviation civile

L'implication croissante de l'outil informatique dans les métiers du SEAC.PF contribue à l'amélioration des conditions de travail de ses agents. Un exemple évident que l'on peut citer est l'automatisation des tâches répétitives et/ou laborieuses.

Par ailleurs, il est également un outil de communication rapide et efficace grâce au réseau informatique local, au réseau Internet et REGIS (interconnexion du réseau informatique du SEAC.PF avec celui de la DGAC et par extension au réseau inter ministériel) qui permet un échange d'informations par le partage de documents, par la messagerie, par l'accès aux sites Internet, par l'accès aux intranets...

Mais ces facilités ne sont pas sans risques : virus et autres programmes malveillants ainsi qu'une mauvaise utilisation des moyens informatiques pourraient rendre le système d'information indisponible, voire porter atteinte à son intégrité. Pour résoudre ces problèmes impliquant la disponibilité, l'intégrité et la confidentialité des données et plus généralement des ressources, la DGAC a initié un projet de sécurisation du système d'information dans lequel une formation à la sécurité informatique a été dispensée.

Sécurité du système d'information

Cette formation, « passeport informatique et Internet », a permis de sensibiliser ses agents aux risques informatiques. Le SEAC.PF, sensible à cette problématique, a poursuivi cette démarche par l'élaboration d'une charte informatique qui complète des outils techniques déjà en place. En effet, ces derniers à eux seuls ne peuvent assurer efficacement la sécurité du système d'information si on ne tient pas compte des principaux acteurs que sont les utilisateurs. L'objectif étant de les responsabiliser en préconisant des règles.

La charte définit donc les règles et obligations d'utilisation des moyens informatiques ainsi que des ressources extérieures accessibles via le réseau informatique et rappelle les responsabilités des utilisateurs. Elle a été adoptée par le comité technique paritaire le 15 septembre 2005, diffusée à tous les agents du SEAC.PF et

consultable sur l'intranet du service. La charte est composée de six sections traitant des points sensibles de l'informatique du SEAC.PF : l'Internet, la messagerie, l'accès au réseau informatique, l'installation des logiciels, l'utilisation des ordinateurs portables et le rôle des informaticiens. Ce règlement est applicable à l'ensemble des agents du SEAC.PF et plus généralement à l'ensemble des personnes employées à titre permanent ou temporaire, utilisant les moyens informatiques du service.

En annexe de la charte informatique, quelques règles de bon usage des moyens informatiques sont proposées comme, par exemple, éviter les manipulations anormales qui pourraient interrompre le fonctionnement du réseau ou des systèmes connectés au réseau, ne pas prêter son compte, ni usurper l'identité d'une autre personne, ou bien encore s'abstenir de consulter et de diffuser des documents à caractère subversif, pornographique ou raciste !

La sécurité étant l'affaire de tous, il ne faut donc pas hésiter à signaler à l'ASSI (Agent de Sécurité du Système d'Information) tout problème éventuel ou toute violation suspectée d'un système informatique.

L'outil informatique est de plus en plus présent au sein des métiers du SEAC.PF puisqu'il permet notamment de contribuer à l'amélioration des conditions de travail de ses agents. En contrepartie, des règles de bon usage de cet outil doivent être portées à la connaissance des utilisateurs et être respectées. Tel est l'objet de la charte informatique, récemment adoptée au SEAC.PF.

Chaque agent de l'aviation civile a été sensibilisé aux règles et obligations d'utilisation des moyens informatiques.

Jeffrey Wong



DIVISION DES AÉRODROMES DES ÎLES

La gestion des aérodromes au quotidien

La division des Aérodro-mes des Îles du service de l'aviation civile assure, avec l'assistance des autres divisions, l'exploitation technique et administrative de tous les aérodromes hors Tahiti-Faa'a et aérodromes privés.



L'aérodrome de Manihi dans les Tuamotu.

La Division des Aérodro-mes des Îles (DAI) gère 47 aérodromes, dont trois relèvent du domaine de l'Etat (Bora-Bora, Rangiroa, Raiatea ayant vocation à être transférés à la Polynésie française) et représentent plus de la moitié des aérodromes d'outre-mer.

Les aérodromes appartenant à la Polynésie française, au nombre de 44 sont confiés en gestion au Service d'Etat de l'Aviation Civile (SEAC.PF) par le biais de la convention n° 61-89 du 03 avril 1989 (et son avenant n° 1 du 15 juillet 1994) qui met le SEAC.PF à disposition de la Polynésie française pour l'exécution des missions définies en annexe de cette convention. Pour une gestion globale et coordonnée de l'ensemble des aérodromes et afin de bénéficier d'économie d'échelle, un échelon central composé de 23 agents est basé à Faa'a pour assurer l'ensemble des tâches centralisées.

Les trois aérodromes d'Etat émargent en budget du SEAC.PF tant au niveau des charges de personnels que de crédits de fonctionnement et d'investissement. Pour l'exécution des missions confiées par le Pays au SEAC.PF dans le cadre de la convention de mise à disposition susmentionnée, la Division des Aérodro-mes des Îles élabore chaque année à l'instar des autres services de l'Administration du Pays, un projet de budget de fonctionnement et d'investissement qui est présenté au Ministère en charge des aérodromes du Pays (Ministère de l'Équipement, des Transports terrestres et maritimes, des Ports et Aéroports) et soumis ensuite à l'approbation de l'Assemblée de Polynésie française. Ce projet de budget définit l'expression des besoins en termes de personnels, d'opérations

d'équipement et de crédits nécessaires au bon fonctionnement des aérodromes. En ce qui concerne la section d'investissement, les crédits de paiement sont d'un montant variable d'une année sur l'autre. L'instruction des contrôleurs de la circulation aérienne ainsi que celle des agents AFIS¹ sont assurées en situation sur site par la cellule Instruction Régionale jusqu'à l'obtention de la qualification correspondante.

Il en va de même pour les agents SSIS (Service de Sécurité Incendie et Sauvetage) qui sont pris en charge par le responsable SSIS sur site et sur le véhicule adéquat. Un agrément de pompier d'aérodrome leur est alors délivré à l'issue de la formation. Le maintien en bon fonctionnement opérationnel des moyens humains et matériels mis en œuvre sur les aérodromes exige de la part de la division une surveillance continue des paramètres en jeu. Des procédures de fonctionnement sont décrites dans des manuels d'exploitation propres à chaque aérodrome (contrôle et AFIS) et accompagnée de consignes d'application. La remontée des informations des aérodromes vers l'échelon central se fait régulièrement au travers de compte-rendu d'exploitation.

Philippe Tumahai

¹AFIS : Aérodrome non contrôlé où le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome

CHIFFRES CLÉS DES AÉRODROMES DES ÎLES

Trafic annuel (2004) :

- 59 000 mouvements d'aéronefs commerciaux (à comparer à Tahiti-Faa'a = 36 000 mouvements).
- 1 455 000 passagers (y compris les transits).

Personnel :

- 34 agents de l'Etat + 118 agents Polynésie française = 152 agents.

Véhicules SSIS :

59 unités : valeur du parc = 1,3 milliard de F CFP.

5 aérodromes sur lesquels existe un service du contrôle de la circulation aérienne.

21 aérodromes AFIS (Service d'Information du Vol d'Aérodrome).

21 aérodromes où n'existe que le service SSIS.

LA GESTION TECHNIQUE DES AÉRODROMES DES ÎLES

Le SEAC.PF intervient dans la gestion technique des aérodrome territoriaux pour le compte de la Polynésie française. Cette activité comprend notamment la fourniture des services de contrôle, d'information de vol et de sécurité incendie. La formation des personnels affectés à ces missions est également confiée au SEAC.PF.

Polynésie

Réfection de l'axe de piste de Tahiti-Faa'a

Des dégâts occasionnés en 2005 sur des Airbus A340 de la compagnie Air Tahiti Nui par des projections de matériaux semblant provenir des zones revêtues de peinture d'axe de piste, ont conduit la SETIL Aéroports à faire comparer en laboratoire les échantillons d'axe de piste de Tahiti-Faa'a et ceux relevés sur les avions. En l'absence de résultats probants, la SETIL Aéroports a décidé l'application du principe de précaution en reprenant les zones d'axe des pistes dégradées.

Les zones à traiter sont des bandes de 30 m de longueur par 0,60 m de largeur principalement situées dans les zones de toucher des roues vers les deux seuils sur une superficie globale de 1.300 m² environ.

La technique de réfection retenue est la suivante :

- Un sciage et rabotage de la chaussée sur une profondeur de 8 cm d'épaisseur,
- La réalisation d'un tapis d'enrobés bitumineux de 8 cm d'épaisseur,
- Le rétablissement du marquage d'axe de piste à la peinture.

La difficulté de ces travaux réside dans l'alternance de zones réparées et de zones non réparées avec le risque de ressentir au roulage de légers bombements de la couche de roulement au niveau des réparations. Par mesure de précaution, en accord avec l'entreprise INTERROUTE et la SETIL Aéroports, les travaux ont été envisagés en deux phases.

La première phase expérimentale représente 20% de la surface, afin de recueillir l'avis des pilotes sur les travaux réalisés et les éventuelles gênes : secousses, vibrations, pompage du train d'atterrissage.

Une deuxième phase pour l'achèvement des travaux. La première phase s'est déroulée en août 2005 avec un résultat satisfaisant et la deuxième phase vient tout juste de s'achever, en février 2006.

Glissance et adhérence

Tahiti-Faa'a en 2000, Toronto en 2005, une piste mouillée, un atterrissage long et l'adhérence du train d'atterrissage de l'avion à la piste est plus faible. Outre les conditions extérieures, il y a la piste et ses propriétés intrinsèques comme la glissance due à son état de surface.

Le rapport du bureau «enquêtes accident» sur la sortie de piste du DC10 d'Hawaiian Airlines, survenu le 24 décembre 2000, évoque la possible glissance de la piste notamment dans la zone de toucher au seuil 22. Ce rapport, sorti fin 2004, impose une réaction immédiate de la part de la SETIL Aéroports et du service d'Etat de l'Aviation civile.

Le premier contrôle est réalisé par mesure de la macro-rugosité (essai normalisé dit de hauteur au sable) et par estimation du coefficient de frottement longitudinal au moyen d'un véhicule (mesure de la distance de freinage d'un véhicule lancé à 40 et 60 km/h).

Les résultats confirment que les zones les plus affectées par le phénomène de ressuage (remontées de bitume) sont caractérisées par une faible adhérence.

En dehors de ces zones, l'adhérence est conforme.

Pour améliorer l'état de surface de la piste, s'engage un chantier exceptionnel de traitement du bitume qui sourde de l'enrobé de la piste : un véritable carénage. En effet, le matériel utilisé est le même que celui qui est utilisé au port de Papeete pour le carénage des navires. Une grande première de l'entreprise SCAT qui fera date dans les chantiers BTP (Bâtiments et Travaux Publics) et qui s'étale depuis fin 2005 jusqu'à mi 2006.

Ouverture des aérodromes de Raroia, Niau et Rimatara

Peuplés respectivement de 219 et 147 habitants, les atolls de Raroia et de Niau ont vu l'achèvement récent des travaux de construction de leurs aérodromes. Air Tahiti a intégré Raroia dans son programme de vols été 2006. Cette île sera desservie en ATR 42 à compter d'avril 2006. Quant à Niau, la livraison de l'aérogare est prévue également pour avril 2006. Le gouvernement de la Polynésie française a décidé lors du conseil des ministres du mercredi 16 novembre 2005 d'ouvrir ces aérodromes à la circulation aérienne publique. L'aéroport de Rimata est lui aussi ouvert à la circulation aérienne, depuis le 1^{er} mars dernier. La plus petite île des Australes pourra accueillir désormais des ATR 72.

L'aérodrome de Raroia.



Pacifique

LAN choisit Airbus

La compagnie chilienne LAN continue sa conquête du continent sud-américain et, comme conséquence directe de son installation en Argentine, annonce, dans le cadre d'un vaste plan de modernisation, l'achat de 25 Airbus A 318 et A 319.

Ces avions court-courriers seront utilisés sur des lignes d'Amérique latine, et pourraient à moyen terme être rejoints par quinze autres appareils de mêmes modèles, actuellement enregistrés en options.

Mais ce n'est pas tout ; des rumeurs signalent aussi l'intention d'échanger les A 340-200 actuels contre des modèles A 340-600, ainsi que celle d'acquérir un ou deux exemplaires du nouveau cargo A 380F.

En effet, plus de 55 % du chiffre d'affaires de LAN vient de son activité Fret, et certains produits de haute rentabilité mais de faible masse spécifique, comme les fleurs d'Equateur, ne conviennent guère à un avion-cargo conventionnel comme le B 767.

Source : Air et Cosmos.



Air Nauru dans la turbulence

Une aide financière exceptionnelle pourrait être donnée à Air Nauru. Si cette aide venait à se conclure cela permettrait à la compagnie gouvernementale de pouvoir satisfaire certaines de ses exigences de remboursement de sa location-vente (leasing) auprès de la société financière américaine, la banque Export-Import (Exim). Cette dernière avait, en effet, repris possession de l'unique appareil de la compagnie après que les remboursements avaient été interrompus depuis plusieurs années. Depuis la confiscation de l'appareil, Air Nauru avait tenté de plaider sa cause, mais sans succès. La compagnie s'était ensuite résignée à affréter des appareils, au coup par coup, qui venaient quelquefois de Fidji, d'autres fois, de Vanuatu ou d'Australie, pour tenter de maintenir un service minimum sur ses destinations traditionnelles (Fidji, Australie, Kiribati et les îles Salomon). Nauru et Taiwan tenteront désormais de faire valoir la thèse selon laquelle ce Boeing n'a que très peu de valeur sur le marché international de seconde main et qu'il est le mieux adapté à la desserte d'une compagnie comme Air Nauru. Dans l'hypothèse la plus optimiste, la possibilité non plus de louer, mais de racheter l'avion n'a pas été exclue. A Taipei, on prépare maintenant une proposition financière qui permettrait d'obtenir un retour de l'avion d'ici fin avril 2006.

Source : La dépêche de Tahiti

Qantas choisit Boeing pour sa nouvelle flotte

La compagnie aérienne australienne Qantas a annoncé mercredi 14 décembre son choix pour le renouvellement de sa flotte moyen-courrier : il s'agira des Boeing 787, qui l'ont emporté sur l'offre d'Airbus pour des appareils A-340.

Au total, le marché représente 115 appareils, qui viendront renouveler à terme, la flotte de la compagnie pour ses dessertes domestiques et internationales (principalement à destination des États-Unis, de l'Asie et de l'Europe). Parmi ceux-là, 65 seront livrés à Qantas et à sa nouvelle filiale à bas prix, Jetstar, d'ici 2008. Jetstar devrait entrer dans sa phase de pleine puissance au plan international avec ses premiers vols long-courriers d'ici janvier 2007 " au plus tard ".

Qantas a pris une option sur cinquante autres appareils, dans le cadre de son programme d'expansion.

Les Boeing 787 sont censés remplacer la flotte actuelle de Boeing 767-300.

Outre le choix de Qantas pour renouveler sa flotte moyen-courriers, la société se déclare toujours insatisfaite concernant le choix de ses prochains appareils long-courriers, capables de relier d'une traite Sydney à Londres.

Source : La dépêche de Tahiti

Air Tahiti Nui choisit Papeete pour hub

Pour une mise en œuvre le 26 mars 2006, la compagnie aérienne aménage son programme de vols de manière à faciliter les connexions entre la ville de Paris ainsi que les villes nord-américaines, et les destinations les plus prisées du Pacifique sud, via Tahiti. Papeete devient donc un hub pour Air Tahiti Nui, une plate-forme de correspondances entre Paris - New York - Los Angeles et la Nouvelle-Zélande - l'Australie via la Polynésie française. Ainsi, les passagers voyageant sur la compagnie au tiare pourront passer de Paris ou de New York à Auckland par exemple, avec une fenêtre d'escale de deux heures seulement au fenua. Ce hub va permettre à la compagnie aérienne d'accroître le nombre de ses passagers et de relancer avec vigueur le marché de multidestinctions dans le Pacifique Sud.



Passagers

Aérien: deux milliards de voyageurs transportés en 2005

Le trafic aérien a progressé de 5,5 % à l'échelle mondiale et deux milliards de passagers ont pris l'avion, un sommet historique avec un bond d'environ 100 millions de passagers par rapport à 2004, selon les données provisoires de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le trafic national et international de passagers a augmenté de 7,5 % au cours de l'année, tandis que le transport de fret a peu évolué, enregistrant une hausse d'environ 1 %.

La taxe sur les billets d'avions a été votée par le parlement

Après les Députés, les Sénateurs ont adopté le 19 Décembre 2005 la taxe de solidarité destinée à financer l'aide aux pays pauvres. Ce nouvel impôt qui devrait représenter un surcoût de 1 à 40 euros par billet, entrera en vigueur le 1er juillet prochain pour une durée de 24 mois. Selon les estimations officielles, la taxe devrait rapporter environ 200 millions d'euros par an, qui iront en priorité à la lutte contre le sida dans le tiers-monde. Pour l'heure, seuls le Royaume-uni, la Norvège et le Chili seraient prêts à instituer une taxe semblable. Les passagers en correspondance à Roissy et au départ des DOM-TOM en seront dispensés.



Personnes à mobilité réduite : du nouveau à l'assistance

Le parlement européen a voté le 15 décembre dernier, le règlement européen concernant les personnes handicapées et à mobilité réduite : ces passagers bénéficieront désormais de la généralisation, dans tous les aéroports de l'Union européenne et sans supplément de prix, d'une assistance à l'embarquement, au débarquement et aux transferts éventuels d'un vol à l'autre. Autre nouveauté : cette assistance est valable y compris si les passagers choisissent une compagnie charter ou à bas coût.

Source : Passager aérien

Création d'un nouvel espace pour les tour-opérateurs à CDG2

Depuis juillet dernier, les tour-opérateurs disposent d'un nouvel espace dédié à l'aéroport Paris-Charles-de-gaulle. A travers ce nouvel aménagement, Aéroports de Paris a souhaité améliorer l'accès des passagers aux tour-opérateurs qu'ils ont choisi, pour voyager et les accueillir dans les meilleures conditions possibles.

CDGVAL : 8 minutes montre en mains

Plus rapide, plus régulier, plus confortable, plus fiable, plus écologique... le futur métro automatique de Roissy-Charles-de-gaulle entrera en service à l'automne 2006. CDGVAL permettra, et ce gratuitement, aux 75 000 employés de la plate-forme aéroportuaire et à 51,3 millions de passagers qui fréquentent, chaque année, l'aéroport de gagner un temps considérable. Gares RER B et TGV seront reliées aux trois terminaux de l'aéroport en 8 minutes. Un service 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 sera assuré, toutes les 4 minutes, par ce métro 100 % électrique, sans conducteur.

Source : Passager aérien

Attention à la porte !

Par convention, la sortie d'un avion de ligne se fait par la gauche, le plus souvent par la porte avant. Un passager d'un 767 de Delta Airlines reliant Orlando à Atlanta ne devait pas être au courant. Alors que l'avion venait juste de s'arrêter à son point de stationnement, cet homme a en effet réussi à ouvrir la porte arrière droite puis à sortir de l'avion, effectuant de ce fait une chute d'environ 7 mètres ! L'individu a été transporté à l'hôpital où son état a été jugé stable.

Source : Air & Cosmos

STABILITÉ DU TRAFIC AÉRIEN

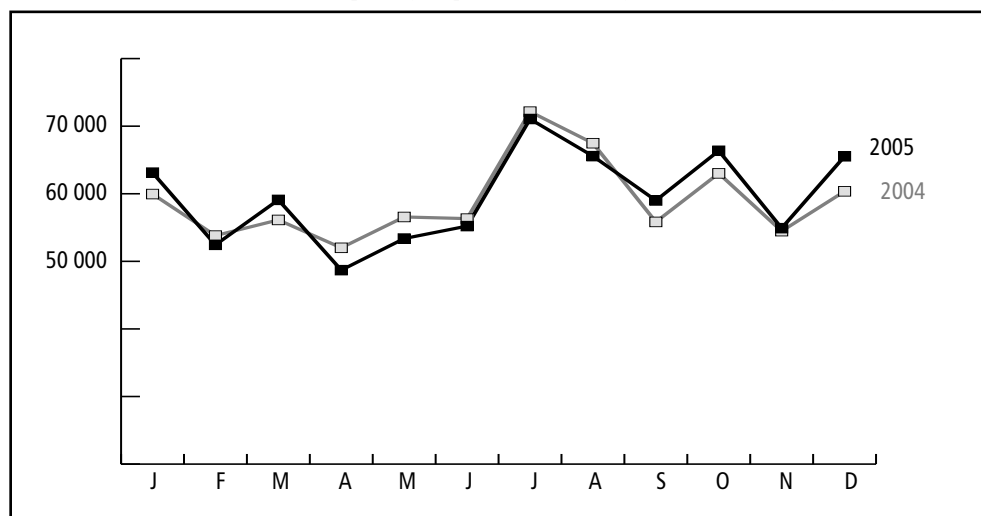
Le trafic international est resté globalement stable durant toute l'année 2005 avec 714 386 passagers transportés, contre 708 077 l'année précédente (+0,9 %). Air Tahiti Nui connaît la plus forte progression (+9,6 %), suivie par Air Calin (+4,5 %). Air New Zealand affiche pour sa part une baisse de 15,3 %, due en partie à la suppression d'une fréquence Auckland/Papeete/Los Angeles et retour.

Le trafic international non régulier accuse une baisse de 70,5 % en raison de l'arrêt, en juin 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 connaît, avec 1 921 282 passagers transportés, une légère hausse de 2,1 % par rapport à l'année 2004.

TRAFIC INTERNATIONAL

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



Trafic international par compagnie de janvier à décembre 2005 :

COMPAGNIE	PASSAGERS + TRANSIT	VAR / 2004	CMR 2005
Air France	98 380	-0,3 %	79,9%
Air New Zealand	127 831	-15,3 %	64,9 %
Lan Airlines	28 771	3 %	61,8 %
Hawaiian Airlines	20 922	2,3 %	77,1 %
Air Calin	18 165	4,5 %	63,5 %
Air Tahiti Nui	416 587	9,6 %	68,2 %
Total vols réguliers	710 656	2,2 %	68,8 %
Total vols non réguliers	3 730	-70,5 %	77 %
Total	714 386	0,9 %	68,8%

Nota bene

■ Le nombre de passagers transportés par compagnie comprend : le nombre de passagers à l'arrivée, le nombre de passagers au départ, le nombre de passagers en transit, à l'arrivée et au départ.

■ Le CMR ou coefficient moyen de remplissage, exprimé en pourcentage, est obtenu en divisant le nombre de passagers transportés par le nombre de sièges offerts.

TRAFIC DOMESTIQUE

Trafic passagers domestiques sur les principaux aéroports de Polynésie française, de janvier à décembre 2005 (sans hélicoptère) :

AÉRODROMES	NOMBRE DE PASSAGERS	VAR/2004	TRANSIT A+D
Tahiti-Faa'a	809 048	2,9 %	0
Bora Bora	259 661	2,4 %	40 145
Moorea	221 888	0,3 %	19 561
Raiatea	184 119	2,9 %	73 422
Huahine	105 594	-1,8 %	93 267
Total hors Faa'a	1 112 234	1,5 %	
Total domestique	1 921 282	2,1 %	

RAPPEL DES CHIFFRES 2004

■ Total passagers :

- Internationaux : 708 077
- Domestiques Faa'a : 786 415
- Total domestiques : 1 881 713

■ 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