



Suite aux attentats déjoués à Londres le 10 août dernier, l'actualité du transport aérien est une nouvelle fois tournée vers les questions de sûreté. L'aéroport de Tahiti-Faa'a, dont près de 70% des vols sont à destination des Etats-Unis, est particulièrement concerné par le renforcement des mesures de sûreté qui a suivi. La concertation, animée par le service d'Etat de l'aviation civile, entre tous les acteurs concernés : SETIL Aéroports, PSI, compagnies aériennes, police aux frontières, gendarmerie des transports aériens, douane, a permis de mettre en place les nouvelles procédures, sans perturber plus que nécessaire l'enregistrement et l'embarquement des passagers. Hasard de calendrier, un article de ce numéro est consacré au métier des agents qui assurent, au quotidien, la sûreté sur l'aéroport.

Le service d'Etat de l'aviation civile a reçu la visite, au mois de juillet 2006, de Michel Wachenheim, directeur général de l'aviation civile. Une visite mise à profit pour organiser la cérémonie de pose de la première pierre du radar de Tahiti. Un point a également été fait avec Michel Wachenheim sur les principaux dossiers en cours. Parmi eux, le dossier de nouvelle concession de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, pour lequel Michel Wachenheim a rappelé qu'une concession de quinze ans serait accordée à la SETIL Aéroports. Un dossier qui, je l'espère, pourra aboutir avant la fin du premier semestre 2007. De nombreux défis attendent l'aéroport de Tahiti-Faa'a, qui doit évoluer afin de pouvoir jouer pleinement son rôle de porte d'entrée en Polynésie française. La mise en place de la nouvelle concession est une des conditions nécessaires pour relever ces défis.

Dans ce numéro de Manureva, nous avons souhaité donner la parole à nos anciens, à travers un dossier consacré au temps des pionniers, ces hommes qui, au cours des années 60, ont été les acteurs du développement de l'aviation civile en Polynésie française. Ce dossier est une manière pour nous de rendre un dernier hommage au regretté Georges Paureau, premier commandant de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a, disparu le 27 janvier 2006.

Je vous souhaite une très bonne lecture et vous donne rendez-vous, très prochainement, pour une nouvelle livraison du magazine Manureva.

Guy Yeung

Directeur de l'aviation civile
en Polynésie française

Manureva n°109

Page 3

INTERVIEW

- Yves Wauthy : « Tahiti Nui Travel, agence réceptive leader en Polynésie ».

Page 4

DE A À Z

- J comme... Jeppesen

Pages 5-6-7

AÉROPORTS ET AÉRODROMES DE POLYNÉSIE

- Air Tahiti Nui : la stratégie hub à l'épreuve du terrain
- Tahiti-Faa'a : nouvelles procédures d'accès à la zone Nord
- Pose de la première pierre du radar de Tahiti

Pages 8-9

PLEIN CIEL

- Les prévisions météorologiques aéronautiques en Polynésie
- Installation d'ECCAIRS

Page 10

RÈGLEMENTATION

- La taxe d'aéroport appliquée en Polynésie

Page 11

OUTILS DU MANAGEMENT

- Le SEAC se lance dans le pilotage par objectifs

Page 12

MÉTIERS

- Agent sûreté : assurer au quotidien la sûreté de Tahiti-Faa'a

Pages 13-14-15

ÉCHOS DU MONDE AÉRIEN

- Air France modifie son programme de vol
- Air Tahiti Nui stoppe sa liaison New York – Paris
- Un label qualité pour rassurer les passagers

Manureva magazine n° 109 [3^e 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 et réalisation : Axelle Buchwalter avec Etienne Dinand, Yves Fuzeau, Armelle Millet, Marc Roussigné, 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 : Les B 747 d'Air France quitteront le ciel polynésien à la fin du mois d'octobre 2006, pour laisser place à des A 340. Photo Werner Bringold.

Tahiti Nui Travel, agence réceptive leader en Polynésie

Manureva : Agence de voyage, agence réceptive,... quel est le métier de Tahiti Nui Travel ?

Yves Wauthy : « TNT est à la fois une agence de voyages, essentiellement pour les résidents de Polynésie française et une agence réceptive, qui travaille avec des voyagistes dans le monde entier. L'activité « agence réceptive » représente 80% de son chiffre d'affaires, qui s'est élevé à 7 milliards de Ffcf en 2005. Nous sommes leaders en Polynésie française pour cette activité, qui consiste à prendre en charge les touristes lors de leur séjour à Tahiti et dans les îles. Les fonctions typiques d'une agence réceptive sont le transport des clients de l'aéroport à l'hôtel, l'organisation et l'exécution d'excursions et le suivi des clients lors de leur séjour dans nos îles. En fonction des demandes de nos clients, les tour opérateurs ou les agences de voyage, nous nous chargeons également des réservations dans les hôtels et des billets d'avion ou de bateau. Pour les agences de voyages qui vendent des séjours en Polynésie française, il est très intéressant d'avoir un intermédiaire comme nous, qui connaît bien les îles. En effet, le volume de touristes qui visite la Polynésie est relativement faible, réparti sur un grand nombre de marchés sur plusieurs continents. Ainsi, beaucoup de voyagistes avec lesquels nous travaillons ne vendent chaque année qu'une cinquantaine de séjours en Polynésie. Dans ces conditions, il est difficile pour eux de bien connaître la destination. C'est là que se situe notre valeur ajoutée ».

Manureva : Comment évolue le marché du tourisme en Polynésie française ?

Yves Wauthy : « Après les années 2004 et 2005, qui ont été des années de stagnation, l'année 2006 s'annonce sous de meilleurs auspices. Nous sommes d'autant plus confiants que la capacité hôtelière augmente, comme à Bora Bora avec les 200 chambres supplémentaires offertes depuis cette année. Par ailleurs, Air Tahiti Nui propose désormais de nouvelles lignes sur New York et Sydney. Certes, le remplissage n'est pas encore à la hauteur des attentes, mais c'est souvent le cas lors de

l'ouverture de nouvelles lignes. Le cycle de commercialisation d'un produit touristique est long et il faut savoir être patient. Entre la proposition d'un produit par Tahiti Nui Travel à ses contacts à l'étranger et la publication du produit dans une brochure destinée aux clients, il s'écoule en moyenne 12 mois. A plus forte raison, pour une destination complexe comme la Polynésie française. J'ai bon espoir de voir la ligne New York porter ses fruits à partir de 2007 ».

Manureva : De quelle manière TNT contribue-t-elle à la promotion de la destination « Tahiti et ses îles » ?

Yves Wauthy : « Notre activité s'inscrit dans le projet de développement du tourisme en Polynésie française et si nous bénéficions, bien évidemment, de tous les efforts faits dans ce domaine, nous participons également à la promotion de la destination. Nous avons notamment une équipe d'une quinzaine de personnes qui fréquentent les salons dédiés au tourisme sur tous nos marchés et présentent, à travers notre offre de services, Tahiti et ses îles ».

Manureva : En tant que professionnel du tourisme, quel regard portez-vous sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a ?

Yves Wauthy : « Dans l'accueil des touristes, l'aéroport, lieu d'arrivée et de départ, tient une place très importante. L'aéroport est un maillon de la chaîne touristique qu'il convient de ne pas négliger. Nous tentons de positionner Tahiti autour des valeurs de simplicité et d'accueil et comme une destination haut de gamme. Or, il me semble que le produit offert n'est pas à la hauteur des ambitions. Pour ce qui concerne nos activités par exemple, il n'y a pas de comptoir dédié à l'accueil, il faut traverser une route pour conduire les touristes vers les bus. Globalement, je crois réellement qu'un effort doit être fait pour améliorer les infrastructures et les procédures de cet aéroport afin qu'il soit en harmonie avec le reste de la gamme de produits touristiques offerte par la Polynésie française ».



Yves Wauthy, directeur général de Tahiti Nui Travel.

YVES WAUTHY EN QUELQUES DATES

Après une formation d'ingénieur INSA, Yves Wauthy débute son parcours professionnel au service des affaires économique comme volontaire à l'aide technique. Il rejoint Air Polynésie en 1986, qui devient Air Tahiti en 1988. En 1996, il complète sa formation en suivant le MBA en transport aérien international de l'université Concordia de Montréal. Après 19 années passées chez Air Tahiti, et alors qu'il occupe le poste de directeur général adjoint, il rejoint Tahiti Nui Travel en 2005. A l'heure où nous mettons sous presse, nous apprenons que Yves Wauthy a rejoint l'équipe de direction d'Air Tahiti Nui.

J comme... Jeppesen

A la fin des années 30, Elrey Borge Jeppesen, jeune pilote américain, en a assez de ne pouvoir voler par temps couvert et de n'avoir que des cartes routières pour se repérer dans les airs. Il achète un calepin à dix cents et commence à archiver toutes les informations qu'il note pendant ses vols. Soixante dix ans après, Jeppesen, filiale de Boeing, est devenu le premier fournisseur privé d'information aéronautique dans le monde.

Lorsque l'on parle de Jeppesen dans le monde de l'aviation, on pense avant toute chose à un homme : Elrey Borge Jeppesen. C'est à l'âge de vingt ans que le jeune Jeppesen obtient son brevet de pilote et commence sa carrière dans l'aviation. Après avoir perdu bon nombre de ses amis pilotes, en raison des problèmes liés à l'absence d'informations aéronautiques précises, il décide de consigner ses propres observations de vol dans un cahier. Il indiquait, par exemple, les longueurs de champs, les pentes, ou bien encore les divers obstacles. Il a même noté les numéros de téléphone des fermiers locaux qui pourraient lui fournir des informations. Plusieurs pilotes se sont servis de son cahier et lui demandaient constamment des informations sur la navigation aérienne. Les demandes sont devenues si fréquentes que Jeppesen a commencé à développer des nouveaux moyens d'aide à la navigation aérienne par radio afin de permettre aux pilotes de mieux se guider.



A gauche, début des années 90, Elrey Borge Jeppesen feuillette le petit calepin dans lequel il a commencé à recueillir ses notes. A droite, page intérieure du calepin (photos aimablement prêtées par Jeppesen).

Air Tahiti Nui et Jeppesen

Air Tahiti Nui utilise depuis sa création l'outil d'aide à la navigation aérienne, le Jeppesen. C'est le fournisseur de la compagnie de transport aérien pour les feuilles de navigation, la carte de navigation, pour l'élaboration du plan de vol technique, le calcul carburant, ou bien encore le plan de vol ATC (Air Traffic Control). Les pilotes de la compagnie au tiare sont formés à cette méthode par le biais d'une formation interne, avec une journée théorique consacrée spécifiquement à Jeppesen.

Formation de tous les instants

Mais, les pilotes doivent eux-mêmes se familiariser avec cette méthode et cela demande du temps et une acclimatation. Régulièrement, on vérifie les connaissances pratiques et théoriques des pilotes, notamment lors des adaptations en ligne. Le manuel d'utilisation des feuilles Jeppesen dont se sert Air Tahiti Nui, traite notamment des procédures d'urgence, des pannes de communication, ou bien encore des décryptages météorologiques. Dans le cockpit de l'avion, la carte de navigation de départ ou d'arrivée mise au point par Jeppesen permet de vérifier la trajectoire de l'aéronef depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage. Régulièrement des employés de Jeppesen font des mises à jour du système afin qu'il soit le plus juste possible. Air Tahiti Nui peut aussi soumettre des propositions à Jeppesen, à charge pour eux de les adapter sur le terrain.

Armelle Millet

Photo d'un B757 de la compagnie El Al à Zurich. Le commandant de bord utilise la carte Jeppesen de l'aéroport pour se repérer (photo Danny H. Masson/Flyskyward).



AIR TAHITI NUI

La stratégie hub à l'épreuve du terrain

Fin décembre 2005, Air Tahiti Nui décide d'élaborer une nouvelle stratégie basée sur la mise en place, à compter du 26 mars 2006, d'un hub à Tahiti-Faa'a, à partir duquel elle organise un programme de connections entre ses vols transpacifiques Sydney/Auckland – Tahiti – Los Angeles/New York. Ce programme est destiné à attirer une clientèle entre l'Australie et la Nouvelle Zélande, d'une part et Los Angeles et New York, d'autre part. Ainsi, Air Tahiti Nui fait passer ses fréquences de deux à trois de Papeete vers Sydney de façon à être en parfaite correspondance avec les trois fréquences Papeete – New York déjà existantes.

Afin de stabiliser sa base financière, la stratégie commerciale de la compagnie Air Tahiti Nui est de mettre de côté l'apport de clientèle touristique à destination de Tahiti en privilégiant la volonté de remplir coûte que coûte, les avions avec des passagers en « transit ». De plus, Air Tahiti Nui souhaite remplacer, sur une période temporaire, une rotation Tahiti – Los Angeles – Paris par la rotation composée d'un tronçon nouveau New York JFK – Paris CDG associé à l'une des trois fréquences existantes Tahiti – New York afin de remonter, grâce à la clientèle européenne, le remplissage du faisceau Tahiti – New York.

Les correspondances dans le sens Nord – Sud sont programmées dans la nuit du lundi au mardi, celle du mercredi au jeudi et celle du vendredi au samedi. Les correspondances dans le sens Sud – Nord ont lieu les lendemains soirs. Les rendez-vous des avions ont lieu à l'intérieur d'une plage horaire de deux heures.

Premier bilan au terme de la saison d'été

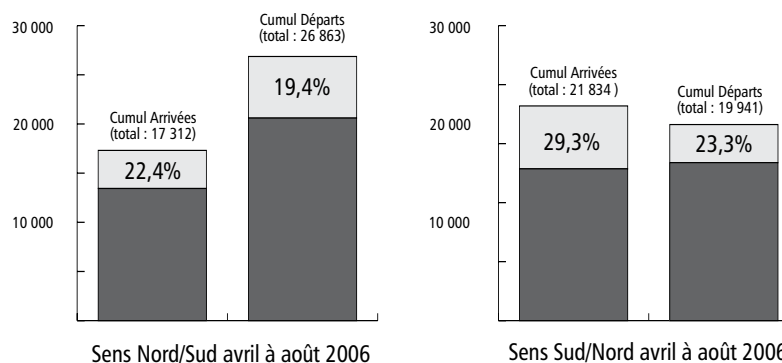
Le phénomène de concentration des vols internationaux à l'aéroport de Tahiti-Faa'a dans la période nocturne s'est, de ce fait, accentuée avec des pics correspondant aux rendez-vous de quatre Airbus A340 d'Air Tahiti Nui cinq soirs par semaine, dans un créneau de deux à trois heures. En effet, pendant la saison d'été, 29 départs sur 37 ont eu lieu le soir entre 21h05 et 01h55. En arrivée, on note un seul mouvement sur 37 en dehors de la période 18h20 et 05h40.

Au terme de la saison d'été 2006, le premier bilan est plutôt pessimiste du fait du surenchérissement du carburant et des résultats de trafic sur les lignes New York – Papeete et New York – Paris, qui ne sont pas à la hauteur des attentes. Du point de vue des statistiques, on constate que le hub a cependant une influence positive sur le remplissage des avions. Alors que les nouveaux horaires pour la saison hiver, qui débute le 26 octobre 2006, viennent d'être fixés, la compagnie a souhaité maintenir tous les vols en correspondance. Seule la liaison hebdomadaire New York – Paris a été suspendue.

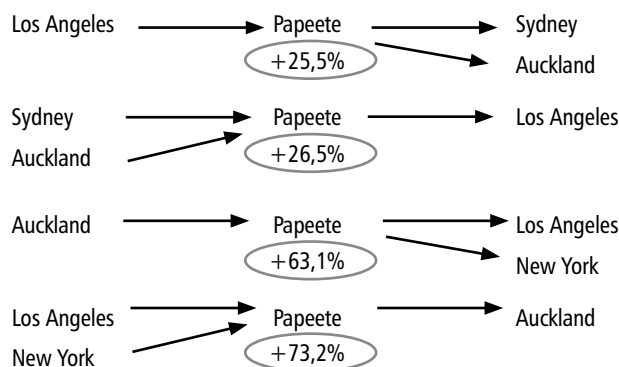
Francis Sacault

Fin mars 2006, Air Tahiti Nui met en place son mini-hub. Au terme de la première « saison d'été » au cours de laquelle la nouvelle programmation des vols a été éprouvée, quel bilan la compagnie peut-elle tirer de cette stratégie ?

POURCENTAGE DES PASSAGERS EN TRANSIT (PAR CORRESPONDANCE ET TRANSIT DIRECT) DANS LE TOTAL DU TRAFIC D'AIR TAHITI NUI



VARIATION DU NOMBRE DE PASSAGERS EN TRANSIT/CORRESPONDANCE ENTRE AVRIL-AOÛT/2005 ET AVRIL-AOÛT/2006



NB : ces chiffres bruts présentent l'évolution du trafic de passagers et ne permettent pas, à eux seuls, d'en déduire l'évolution des recettes dégagées par la compagnie.

SÛRETÉ À TAHITI-FAA'A

Nouvelles procédures d'accès à la zone nord

La zone Nord de l'aéroport de Tahiti-Faa'a regroupe plusieurs pôles d'activités dont un centre de formation, la SOMSTAT chargée de l'avitaillement en carburant, la tour de contrôle, une compagnie d'hélicoptère, un aéroclub pour ne citer que quelques exemples. Dans le cadre du renforcement des mesures de sûreté, la SETIL Aéroports et le service de l'aviation civile ont mis en place, pour l'accès à cette zone, un nouveau dispositif d'inspection et de filtrage opérationnel depuis le 1^{er} mai 2006.

Le Poste d'accès routier d'inspection filtrage (PARIF) pour l'accès à la zone réservée au Nord de Tahiti-Faa'a.



Dans le cadre du renforcement des mesures de sûreté sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, les modalités d'accès en zone Nord ont évolué depuis le mois de mai 2006 avec l'automatisation de l'accès à la route de contournement et l'ouverture d'un poste d'accès routier et piéton à la zone réservée Nord (PARIF).

La zone Nord de l'aéroport de Tahiti-Faa'a est constituée de deux zones distinctes : une zone publique dont l'accès est réglementé du fait de la présence d'une zone de danger sur la route de contournement de la piste à hauteur du seuil 04 (souffle des réacteurs) et une zone réservée (zone de sûreté à accès réglementée) délimitée par une clôture périmétrique et qui englobe les aires de trafic et les voies de circulation.

En zone publique, l'automatisation de l'accès à la route de contournement répondait au souhait de la gendarmerie des transports aériens de se retirer de la gestion des barrières d'accès (au niveau de la guérite d'entrée) qu'elle assurait tous les jours de 7h00 à 17h00 depuis la mise en exploitation de la route de contournement (26 janvier 2004). La reprise de gestion par l'exploitant aéroportuaire a été l'occasion de mettre en œuvre un dispositif automatique et d'étendre les horaires d'ouverture (6h00-21h00 dans un premier temps puis 6h00-19h00 à compter du 1^{er} juin) pour améliorer le service rendu à l'utilisateur.

Suivant la qualité de l'utilisateur, les barrières sont actionnées soit par un lecteur de badge d'aéroport, soit par un lecteur de badge magnétique (type carte de parking), soit par un dispositif

d'interphone et de caméra vidéo reliés à un opérateur présent au poste d'entrée à la zone réservée qui actionne l'ouverture à distance sur présentation d'un justificatif d'accès. Un macaron pour les véhicules est également prévu pour faciliter l'accès et le repérage des véhicules.

Accès unique

Pour accompagner la mise en œuvre des nouvelles conditions d'accès, la SETIL Aéroports a mis à place un agent de facilitation pendant une période de quinzaine de jours dans la guérite de la route de contournement.

S'agissant de la zone réservée, l'objectif recherché lors de la création du PARIF vise à réduire le nombre des accès dans le but de réduire la vulnérabilité engendrée par des accès multiples, de rationaliser les moyens de contrôle mis en œuvre (pour assurer un meilleur contrôle) et de fermer les accès privatifs résiduels. Le PARIF Nord est devenu l'accès unique à la zone réservée. Les personnes et les véhicules, dès lors qu'ils sont autorisés à pénétrer en zone réservée, sont soumis à une mesure d'inspection-filtrage destinée à vérifier qu'ils ne transportent pas d'objets illicites au sens de la sûreté (bombes, armes, etc). La mesure s'applique aux occupants de la zone (Air Moorea, Air Archipel, Polynésie Hélicoptères, etc), mais aussi aux pilotes et passagers de l'aviation générale.

Le bâtiment du PARIF, construit en même temps que la route de contournement, comprend une zone d'attente pour le public (avec toilettes et téléphone pour contacter les entreprises en zone réservée), une salle de contrôle équipée d'un portique de détection des masses métalliques, une table de dépose et un magnétomètre. La partie routière comprend un sas de contrôle pour les véhicules, destiné à l'inspection des véhicules entrants.

La SETIL Aéroports et le service de l'aviation civile se sont partagés le coût de cet investissement, se soldant à 23 000 000 Fcfp. L'armement en moyens humains de ce poste de contrôle est assuré par la SETIL Aéroports.

Etienne Dinand

VISITE DE MICHEL WACHENHEIM, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE

Pose de la première pierre du radar de Tahiti



Michel Wachenheim sur le mont Marau à l'occasion de la pose de la première pierre du radar de Tahiti (voir également notre montage photo sur les couvertures du magazine).

La cérémonie de pose de la première pierre du radar de Tahiti s'est tenue le jeudi 20 juillet 2006, sur le Mont Marau, en présence de Michel Wachenheim, directeur général de l'aviation civile (DGAC). Quelques jours auparavant, le 5 juillet 2006, le ministère chargé de l'urbanisme avait autorisé la construction de l'ouvrage support du radar de Tahiti. Cette autorisation n'a été délivrée qu'après la réalisation d'une étude d'impact mesurant les incidences du projet sur un environnement sensible.

En effet, le versant du mont Marau, couvrant une superficie d'environ 1000 à 1500 hectares, abrite des espèces animales et végétales endémiques qu'il convient de protéger. Une étude d'environnement a répertorié dans un premier temps les différentes espèces animales et végétales présentes sur le site du radar et ses alentours sur une superficie d'environ 0,5 hectare. Elle a ensuite proposé des dispositions permettant de limiter les conséquences de la construction de cet ouvrage sur son environnement. Parmi celles-ci : le nettoyage permanent du chantier, la végétalisation des talus, la clôture de la parcelle.

L'insertion du radar dans l'environnement a été étudiée en intégrant les effets thermiques. Le radôme sera de couleur vert clair, le fût blanc et les bardages de couverture seront en cuivre oxydé patiné brun vert.

850 millions de Fcfp

La construction du radar devrait être achevée en juin 2007 afin de permettre l'installation de

l'antenne du radar, de son radôme et des différents équipements. En parallèle, des travaux d'extension et d'aménagement du bloc technique de la tour de contrôle de Tahiti-Faa'a vont être menés afin d'accueillir les équipements associés au radar. Dans son ensemble, le projet « radar Tahiti », entièrement financé par l'Etat, représente un investissement d'environ 850 millions de Fcfp. Le radar permettra de surveiller une zone de 250 milles nautiques (environ 400 km) au nord ouest de Tahiti. Il contribuera à relever le niveau de sécurité de la navigation aérienne, tout en optimisant la gestion d'un espace aérien de plus en plus encombré. La mise en service opérationnelle du radar est fixée à mi-2008.

Parallèlement à l'implantation du radar, un nouveau système de gestion du trafic aérien est attendu pour fin 2007 en Polynésie française. Avec la mise en place de ce nouveau système, Michel Wachenheim a rappelé que la direction générale de l'aviation civile souhaitait doter Tahiti d'un outil intégré permettant de gérer l'ensemble du trafic sous sa responsabilité.

Axelle Buchwalter avec Marc Roussigné

Le SEAC a reçu la visite de Michel Wachenheim, directeur général de l'aviation civile, du 19 au 24 juillet 2006.

A l'occasion de sa venue, une cérémonie de pose de la première pierre du radar a été organisée sur le Mont Marau. Outre les dossiers spécifiques de l'aviation civile, Michel Wachenheim a également profité de sa visite pour faire un point sur ceux de la nouvelle concession pour l'aéroport de Tahiti-Faa'a et du transfert des aérodromes d'Etat de Bora Bora, Raiatea et Rangiroa.

EVOLUTION DES AÉROPORTS D'ÉTAT EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

La loi organique du 27 février 2004 prévoit, en matière d'aéroports, que l'Etat reste compétent pour les seuls ouvrages et installations d'intérêt national. Or, aujourd'hui, l'Etat détient non seulement l'aéroport international de Tahiti-Faa'a mais aussi ceux de Bora Bora, Raiatea et Rangiroa. Seul celui de Tahiti-Faa'a ayant une vocation nationale, un décret viendra préciser, avant la fin de l'année, la loi organique en ce sens. Cela se traduira donc par le transfert à terme, au profit de la Polynésie française, des trois aérodromes des îles.

S'agissant de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, l'Etat a l'objectif d'accorder, début 2007, une concession de longue durée (15 ans) au profit de la SETIL Aéroports. Cela donnera la visibilité suffisante et des conditions économiques satisfaisantes au concessionnaire pour qu'il engage à court terme les investissements nécessaires pour accompagner les besoins des usagers et procéder à une réfection de piste. Cela suppose également que la SETIL Aéroports renforce rapidement son assise financière pour garantir le bon accomplissement de ses missions.

Pour ce qui concerne les trois aérodromes extérieurs de Bora Bora, Raiatea et Rangiroa, l'Etat et le Pays de Polynésie Française ont décidé de mener conjointement une étude pour dresser, en toute transparence, un diagnostic de ces plates-formes et définir les modalités précises du transfert de ces aérodromes au profit de la Polynésie Française. En tout état de cause, au terme de ce transfert, l'Etat continuera d'exercer sa pleine compétence en matière de service de navigation aérienne et de contrôle de la sécurité des activités d'aviation civile.

SECURITÉ

Les prévisions météo aéronautiques en question

La réglementation impose aux compagnies aériennes de disposer d'un certain nombre d'informations météo avant chaque vol. En Polynésie française, le respect de cette règle est difficile à mettre en œuvre du fait du nombre d'aérodromes desservis et de leur répartition sur une grande zone géographique. Un système de prévision par zone, couplé avec des observations plus précises notamment pour les îles hautes, pourrait offrir une protection météorologique efficace.

QUELQUES DÉFINITIONS

ETOPS (Extended-range twin-engine operation performance standards) est un règlement permettant aux avions commerciaux équipés de deux moteurs d'utiliser des routes aériennes comportant des secteurs à plus d'une heure d'un aéroport de secours donc, en particulier, les parcours océaniques.

METAR (Meteorological airport report) : rapport d'observation météorologique pour l'aviation.

TAF (Terminal aerodrome forecast) : prévision météorologique pour les 6 à 24 heures pour un aérodrome.

Les règlements aéronautiques imposent à l'équipage effectuant un vol aux instruments la prise en compte, au moment de la préparation du vol, des observations et prévisions météorologiques sur l'aérodrome de départ, sur l'aérodrome de décollage, sur l'aérodrome de destination et sur les aérodromes de décollage en route et à destination.

En outre, lors des vols ETOPS (avions bimoteurs s'éloignant à plus de 60 mn d'un aérodrome adéquat à la vitesse monomoteur), les équipages doivent être informés pendant tout le vol de l'évolution des conditions météorologiques sur les aérodromes de destination et de décollage, conditions dont la dégradation peut les amener à ne pas poursuivre le vol jusqu'à destination et à se dérouter sur un aérodrome de décollage en route.

L'absence de prévisions peut être très contraignante pour l'exploitation des avions, ainsi :

- lorsqu'aucune prévision météorologique n'est diffusée pour un aérodrome, celui-ci ne peut pas être utilisé comme aérodrome de décollage,
- lorsqu'aucune prévision météorologique n'est diffusée pour un aérodrome de destination, l'équipage doit, sauf cas d'un aérodrome de destination isolé, prévoir deux aérodromes de décollage sur lesquels existent des prévisions météorologiques.

TAF et METAR

Les prévisions météorologiques définies par l'annexe 3 de l'OACI sont les TAF (Terminal Aerodrome Forecast – prévision d'aérodrome) lesquels ne peuvent être produits que s'il existe des observations météorologiques régulières sur l'aérodrome concerné, couvrant les périodes concernées par les prévisions et permettant d'établir des METAR (MET - Meteorological Airport Report).

Le règlement OPS1 (conditions d'utilisation des avions en transport aérien public) définit l'application à donner, lors de la préparation des vols, aux informations contenues dans la partie initiale et la partie tendance des TAF mais envisage la possibilité que les prévisions d'aérodrome diffusées ne soient pas conformes aux

exigences de l'annexe 3 et prévoit que, dans ce cas, un guide soit fourni sur l'application de ces prévisions.

10 millions Fcfp pour un METAR Auto

Les observations météorologiques, permettant d'établir des METAR et des TAF conformément à l'annexe 3 de l'OACI, doivent être réalisées soit par des personnels qualifiés et agréés par Météo-France, soit par des stations automatiques METAR Auto dont le coût global unitaire est de l'ordre de 10 MFc, hors frais de fonctionnement.

La mise en place de tels moyens sur chacun des 46 aérodromes (hors Faa'a) de la Polynésie française recevant un trafic commercial, représenterait un coût excessif au regard du trafic très faible de nombreux aérodromes (31 aérodromes reçoivent un trafic inférieur à un vol par jour avec une moyenne de deux vols par semaine), alors que des éléments favorables (conditions météorologiques générales et connaissance des sites par les équipages) laissent à penser que de tels moyens ne sont pas partout nécessaires pour garantir le niveau de sécurité requis.

Ainsi, les mesures de portée visuelle de piste ne sont pas effectuées en Polynésie française car le brouillard y est pratiquement inconnu et les mauvaises visibilitées sont rares et de courte durée (inférieure à 30 mn), étant essentiellement dues à l'intensité des précipitations.

Moyen indispensable du désenclavement

Par ailleurs, les 46 aérodromes concernés reçoivent quasi exclusivement un trafic domestique régulier réalisé par les compagnies locales dont les équipages ont, ou acquièrent rapidement lors de leur formation à l'entrée dans les compagnies, une très bonne connaissance des particularités physiques et météorologiques des aérodromes. Il faut souligner enfin que la desserte aérienne est en Polynésie française un moyen indispensable du désenclavement, souvent vital, pour les populations d'une grande majorité des îles

éloignées de Tahiti. La réduction des dessertes pour diminuer le coût des observations météorologiques ne constitue donc pas une solution acceptable.

La définition des besoins d'informations météorologiques doit donc d'une part concilier le coût global des moyens nécessaires avec le faible trafic auquel ils sont destinés tout en assurant un niveau de sécurité conforme aux exigences internationales, d'autre part permettre aux exploitants d'appliquer le règlement sans contrainte excessive.

Atolls et îles hautes

La solution de prévisions par zone, valable lors de la préparation du vol pour tous les aéroports d'une zone, apparaît, à cet égard, économe de moyens mais mieux adaptée aux archipels des Tuamotu et Gambier où, du fait de l'absence de reliefs, l'évolution du temps synoptique est peu perturbé par des phénomènes locaux.

Ces prévisions pourraient toutefois être confortées par des observations effectuées sur quelques aéroports ayant une position centrale ou dont les caractéristiques et les moyens en place (procédure de vol aux instruments, existence d'un dépôt de carburant, capacités d'accueil des avions, des passagers ...) leur confèrent naturellement un rôle d'aéroport de dégagement).

En revanche, les prévisions de zone apparaissent souvent insuffisamment précises pour les aéroports situés sur des îles hautes.

Des choix pourraient être faits pour privilégier les observations et donc la précision des prévisions sur certains aéroports qui devraient assurer

la fonction d'aéroports de recueil en cas de situations météorologiques plus défavorables que prévues. Ces aéroports doivent être dotés des moyens appropriés de traitement des avions et des passagers mais aussi de procédures d'approche aux instruments avec des minima aussi faibles que possible.

Moyens nouveaux

En outre, les aéroports de destination isolés (Nuku Hiva, Totegegie), c'est-à-dire ceux pour lesquels il n'existe pas d'aéroport de dégagement adéquat à une distance raisonnable, justifient une meilleure précision des informations météorologiques afin de permettre aux équipages de n'engager les vols sur ces destinations qu'avec une probabilité de régularité maximale.

Cette exigence est d'autant plus forte que les deux aéroports constituent en outre des dégagements sur des routes ETOPS pour les ATR en cas de panne de pressurisation ou de perte d'un moteur.

La diminution des minima des procédures d'approche aux instruments constitue également une piste pour augmenter cette régularité.

Ces améliorations des observations, en particulier sur les îles hautes, pourraient être obtenues par la mise en place de moyens nouveaux, mais également par une meilleure utilisation des moyens existants (stations météorologiques hors aéroport et personnels en place ayant déjà suivi des formations à l'observation).

Yves Fuzeau

Trombe photographiée par Claude Marreaud le 25 décembre 2005. En arrière plan, l'île de Moorea.



INSTALLATION D'ECCAIRS EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Le logiciel ECCAIRS (pour European co-ordination center for aviation incident reporting) est installé en Polynésie française depuis février 2006. Logiciel développé sur financement de l'Union Européenne, ECCAIRS est mis à disposition des Etats membres pour enregistrer tous les incidents aéronautiques. Son développement est prévu par une directive européenne qui exige que les événements, qui mettent en danger ou qui, s'ils n'étaient pas corrigés, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou tout autre personne, fassent l'objet de compte rendus obligatoires dans tous les Etats membres.

La première version d'ECCAIRS date de 1998 et la France a commencé son déploiement à partir de l'an 2000. Seuls sont enregistrés pour le moment les événements rapportés par les opérateurs de transport aérien en application des règlements opérationnels OPS 1 (exploitation d'avions en transport public) et OPS 3 (exploitation d'hélicoptères en transport public). Quelque vingt cinq autorités de l'aviation civile européennes sont aujourd'hui équipées d'ECCAIRS ou en passe de l'adopter.

A terme, ECCAIRS devrait constituer dans chaque Etat membre la base d'enregistrement de tous les événements aéronautiques rapportés par les organismes en charge de tâches de conception, d'entretien, d'exploitation d'aéronefs, d'exploitation d'aéroport ou de services de la navigation aérienne. Il permettra aux autorités compétentes des Etats membres d'échanger leurs informations afin de définir des actions préventives pour améliorer la sécurité des opérations aériennes.

FINANCEMENT DES SERVICES DE SÉCURITÉ-SÛRETÉ AÉROPORTUAIRES

La taxe d'aéroport appliquée en Polynésie

Depuis le 1^{er} juin 2006, chaque passager au départ de Tahiti-Faa'a sur un vol international ou domestique doit s'acquitter de la taxe d'aéroport. Une taxe qui permet de contribuer au financement des services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs, de lutte contre le péril aviaire et de sûreté. Pour l'année 2006, la taxe devrait rapporter environ 239 millions Fcfp.

Si la taxe d'aéroport est instituée en France et dans les DOM depuis le 1^{er} juillet 1999, jusqu'à présent, elle n'était pas applicable en Polynésie française puisque la compétence fiscale est du ressort de la Polynésie française et non de l'Etat. Mais le Conseil d'Etat, saisi pour avis par les ministères des transports et de l'Outre-mer, a confirmé le 15 mars 2005 la possibilité d'étendre l'application de la taxe d'aéroport aux aéroports de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie, notamment à ceux appartenant à l'Etat, ou d'instituer une taxe similaire dont le produit sera affecté au financement des services de police et de sécurité sur ces aéroports. Le Conseil d'Etat a de nouveau statué en avril 2006.

En Polynésie, le passager au départ de Tahiti-Faa'a sur un vol international doit payer 10 euros de taxe (1 200 Fcfp), tandis que les passagers à destination de Moorea doivent payer la somme de 0,50 euro (60 Fcfp), et les passagers à destination des autres îles de Polynésie française 1,50 euro (180 Fcfp). Le fret est, lui aussi, soumis à cette taxe, qui est de 0,6 euro (70 Fcfp) par tonne de fret ou courrier à destination de l'international. Les aérodromes d'Etat dans les

îles ne sont pas concernés par la taxe d'aéroport puisque le trafic passagers y est inférieur au minimum requis.

Cette taxe fait l'objet d'une déclaration par les compagnies de transport aérien au service de gestion des taxes aéroportuaires d'Aix en Provence, service qui contrôle les déclarations, perçoit les recettes puis reverse l'argent à la SETIL Aéroports, qui assure les missions de sûreté, de sécurité incendie et de péril animalier sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

La taxe d'aéroport est payée par tous les passagers occupant un siège dans l'avion, seuls les enfants de moins de deux ans ne la règlent pas. Les passagers en transit ne sont pas soumis à la taxe, en revanche les passagers en correspondance doivent s'en acquitter.

Des recours ont été déposés, notamment par la Polynésie française, contre l'instauration de cette taxe, mais pour l'instant, aucune procédure n'a abouti en faveur des plaignants. A noter, comme on le voit dans le tableau qui suit que, ni la taxe de l'aviation civile, ni la contribution de solidarité ne sont applicables en Polynésie française.

Axelle Buchwalter et Francis Sacault

REDEVANCES ET TAXES APPLICABLES POUR CHAQUE DÉPART À LA DATE DU 10/09/06

Redevances et taxes au départ	Aéroport Paris Charles de Gaulle			Aéroport de Tahiti-Faa'a	
	Vols intérieurs	Vols intra-européens	Vols internationaux	Vols Intérieurs	Vols internationaux
Redevance passager (code QW ou QX)	3,95€	5,97€	8,63€ pour l'outre-mer 11,48€ pour les autres	1,07€ vers Moorea 1,6€ autres	9,58€*
Taxe aviation civile	3,92€	3,92€	7,04€	non applicable	non applicable
Taxe aéroport	7,95€	7,95€	7,95€	0,5€ vers Moorea 1,5€ autres	10€*
Contribution de solidarité	1€ classe éco 10€ business/first	1€ classe éco 10€ business/first	4€ classe éco 40€ business/first	non applicable	non applicable
Surcharge assurance et carburant (vol aller 9/9/06) code YQ)	9€ (Air France)	14€ (Air France)	58€ (Air France) 56€ (Air Tahiti Nui)	Air Tahiti : 1,68€ inter-îles et Moorea 2,51€ Papeete-îles 10€ pass	Air Tahiti Nui : 35€ Sydney et Auckl. 48€ Etats-Unis 59€ Japon

OBJECTIF PERFORMANCE

Le SEAC se lance dans le pilotage par objectifs

Qu'est-ce que le pilotage par objectifs (PPO) ? En une phrase, c'est établir des objectifs, négocier les moyens et les délais correspondants et analyser les écarts.

Quelles sont ses finalités ? Recherche de la performance ; support à la motivation des agents et des responsables ; meilleure anticipation ; support à la réactivité et à l'adaptation.

Si le PPO englobe le volet performance de la LOLF, toutefois, PPO et LOLF n'ont pas la même finalité. On distingue d'une part les indicateurs « LOLF », qui intéressent directement le Parlement, dans le cadre du suivi annuel de l'action de l'Etat. D'autre part, les indicateurs propres à la DGAC, liés au pilotage opérationnel des directions et services de la DGAC, avec une fréquence de suivi plus soutenue (trimestre, mois, quinzaine.). La formule suivante permet de résumer cette idée : « PPO = LOLF + objectifs propres à la DGAC »

Formation sur mesure

Dans le cadre de la mise en œuvre du PPO au SEAC.PF, ont été organisés courant mai 2006, dans nos locaux, un cycle de formation et des exposés dispensés par Claire Riehl de la société Axe management.

La formation comprenait deux modules. Un premier module de sensibilisation, sur deux jours, a concerné vingt cinq agents (la quasi totalité de l'encadrement et les agents impliqués dans le PPO). Le second module, d'approfondissement, sur deux jours, a concerné douze agents, chargés de mettre en œuvre les tableaux de bord.

A l'intention des autres agents, des exposés d'information générale sur la démarche PPO, d'une durée de 1 heure, ont également été proposés et suivis par un auditoire de dix huit personnes.

Etapes à venir au SEAC.PF

La démarche PPO au SEAC.PF se veut ambitieuse, progressive mais avant tout pragmatique. L'échéance est fixée à avril 2007 par le secrétaire général de la DGAC qui s'est vue confiée par le directeur général la mission de coordonner le déploiement du PPO dans les services déconcentrés. En parallèle à la fourniture des données

nécessaires à l'alimentation des tableaux de bord définis par le directeur général et par le haut-commissaire, une mise en œuvre du PPO se fera par étapes successives.

Pour commencer, une analyse des orientations stratégiques sera menée, en liaison avec les missions du SEAC.PF et le contexte local. Les objectifs opérationnels seront ensuite définis. A cet égard, il s'agit que chaque service, chaque entité participe à ce projet commun en répondant aux questions suivantes :

- sur quoi devons-nous travailler prioritairement ?
- sur quoi devons-nous progresser ?
- comment chacun participe à ces axes de progrès et de performance ?

Enfin, l'attention du service se focalisera sur un nombre réduit de thèmes, qui feront l'objet de tableaux de bord de la direction, et des différentes entités du SEAC.

Remontée des données

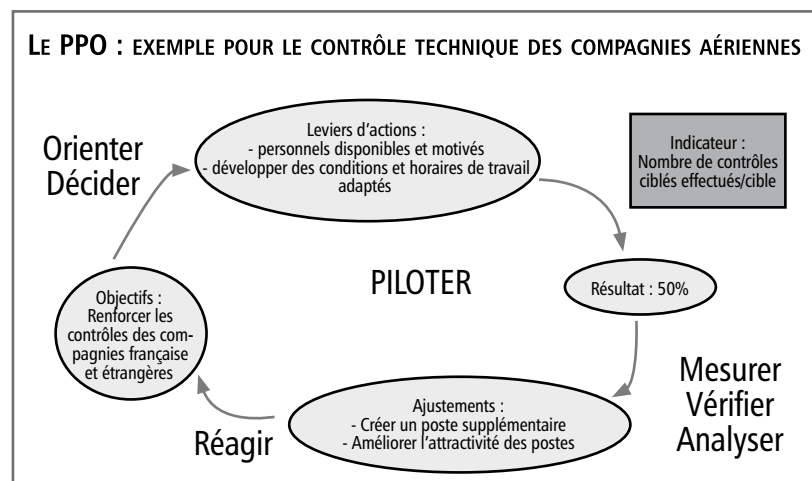
Dans l'immédiat, les données chiffrées suivantes sont retransmises vers les services centraux :

- nombre d'écarts majeurs décelés lors des contrôles des exploitants, mesure du temps passé pour la surveillance des exploitants, délai de formalisation des comptes rendus d'audits et nombre de contrôles de compagnies étrangères ;
- tableau d'effectifs, la masse salariale, divers tableaux budgétaires.

Francis Sacault

Depuis le 1^{er} janvier 2006, la DGAC met en place la démarche ambitieuse de pilotage par objectifs (PPO), en adéquation avec la LOLF (loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances), qui institue de nouvelles règles d'élaboration et d'exécution du budget de l'Etat et introduit une démarche de performance pour améliorer l'efficacité des politiques publiques. Le PPO est un système de management mis en œuvre par une unité en vue d'améliorer le rapport entre les moyens engagés et l'activité développée ainsi que les résultats obtenus par l'unité.

11



AGENT SÛRETÉ

Assurer au quotidien la sûreté à Tahiti-Faa'a

Depuis novembre 2002, la SETIL Aéroports est chargée des missions d'exécution de la sûreté, sous le contrôle de l'Etat. Pour ce faire, elle emploie des dizaines d'agents de sûreté. Mais l'exploitant aéroportuaire fait aussi appel à un prestataire de service extérieur, PSI.

La sûreté vise la prévention de tout acte illicite dans le domaine aérien. Elle a toujours été une préoccupation dans le domaine de l'aviation. La prise en considération de cette préoccupation s'est accentuée depuis les attentats du 11 septembre 2001, qui ont révélé une dimension sans précédent de la menace terroriste. La nouvelle menace terroriste met en évidence la nécessité d'un renforcement des contrôles et surtout, d'une meilleure formation du personnel et d'une meilleure coordination du personnel en charge de la sûreté.

La sûreté fait partie des missions régaliennes de l'Etat. Celui-ci définit les règles et contrôle leur bonne application. La mise en oeuvre des mesures de sûreté sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, quant à elle, est confiée au gestionnaire SETIL Aéroports qui peut sous-traiter à une société spécialisée, c'est le cas notamment avec l'entreprise Pacific Sécurité Incendie (PSI).

Contact avec les personnes de toutes nationalités

La SETIL Aéroports emploie du personnel aussi bien féminin que masculin, car certaines procédures requièrent des personnes des deux sexes, c'est le cas, par exemple, des procédures dites de « palpations de sécurité », où les passagers féminins ne peuvent être inspectés et flitrés que par des agents de sexe féminin. À l'heure actuelle, la SETIL Aéroports emploie une quarantaine d'agents de sûreté, la société Pacific Sécurité Incendie, quant à elle, une soixantaine agents. Ainsi, Heirarii, 25 ans, travaille au sein de la société PSI depuis le 1^{er} octobre 2003. C'est en cherchant du travail qu'il est tombé par hasard sur cette proposition de poste, qui à présent lui convient parfaitement. Il aime particulièrement le contact avec les personnes de toutes nationalités. « *Les horaires ne sont pas très pratiques, mais ce qu'il y a de motivant, ce sont les formations qui sont présentes à un rythme assez soutenu et qui permettent de se renouveler sans cesse et ainsi de mieux cerner le métier d'agent de sûreté* », Heirarii a tenu à nous expliquer son métier qui lui tient à coeur. Teanini, 28 ans travaille, quant à elle, depuis un an à la SETIL Aéroports comme agent de sûreté. La



Teanini travaille depuis un an en tant qu'agent sûreté à la SETIL Aéroports.

jeune employée est aussi bien affectée au Poste d'Inspection Filtrage (PIF) de la zone domestique qu'à celui de l'international. « *Je préfère travailler au PIF du domestique car les contacts sont plus faciles* », déclare-t-elle.

Posséder au minimum un BEP

Les agents de sûreté interviennent également pour le compte des compagnies aériennes, en plus de leurs missions régaliennes. Il s'agit principalement de la concordance documentaire des passagers avant leur embarquement, des mesures complémentaires à la sortie de la salle d'embarquement (pour les vols dits sensibles vers les Etats-Unis). Les agents de sûreté assurent les fouilles de sûreté des avions, l'inspection-filtrage au pied de l'avion des personnels. Afin de pouvoir postuler pour un tel poste, il faut posséder au minimum un BEP et savoir maîtriser la langue anglaise. Les agents doivent impérativement détenir un double agrément (délivré conjointement par le haut-commissaire de la République en Polynésie française et le procureur) et une formation complète à la sûreté. Ce double agrément comprend une enquête de police approfondie. Ces prérequis sont indispensables afin que les candidatures soient retenues.

Armelle Millet

Polynésie

Air France modifie son programme de vol

Changements importants pour la compagnie qui, à partir du 26 octobre 2006, va augmenter ses rotations hebdomadaires sur la Polynésie en passant de trois à quatre vols par semaine. Augmentation des rotations certes, mais diminution du nombre de sièges offerts par la compagnie, car Air France utilisera désormais des A 340, et non plus des B 747 (voir notre photo de couverture), sur le tronçon Los Angeles – Papeete. Une des rotations hebdomadaires (celle qui part de Papeete le lundi) sera effectuée en A 340 jusqu'à Paris. Pour les trois autres, les passagers embarqueront à Los Angeles à bord de Boeing 777. Autre innovation liée à ce programme, les vols sont concentrés sur la fin de la semaine, avec un départ de Papeete le vendredi, samedi, dimanche et lundi matin. Malgré cette diminution du nombre de sièges offerts, le nouveau directeur régional d'Air France, Jean-Daniel Allouche, se veut rassurant et assure qu'il n'est « pas venu pour fermer la base ». Ce changement de programme s'inscrit dans la politique globale de la compagnie qui a acheté, courant juin 2006, sept nouveaux Boeing 777. Ces appareils, plus économes en carburant, doivent servir notamment à la desserte des Antilles et de la Réunion.



Photo : Werner Bringold

Nouveaux parcs auto pour Tahiti- Faa'a, les tarifs suivent



Photo : SETIL Aéroports

Annoncée en juillet 2005, la reconfiguration de l'ensemble des parcs de stationnement de Tahiti-Faa'a, a commencé vers la mi-juin 2006 par l'aménagement du parking situé près de l'aérogare domestique 2 où opère Air Moorea. A ce jour, Tahiti-Faa'a dispose d'une capacité de 860 places réparties sur cinq parcs de stationnement, dont un, en accès libre et gratuit. A partir de novembre 2006, 1 150 places seront offertes aux usagers. Le projet « parking », dont le coût total s'élève à 180.000.000.Fcfp est financé

à 100% par la SETIL Aéroports. En parallèle, la SETIL Aéroports se dote d'un nouveau système d'exploitation à même d'apporter une souplesse dans la gestion de ses parcs ainsi qu'une nouvelle offre tarifaire.

Les trois nouveaux parcs seront soumis à une tarification horaire selon les bases suivantes :

- P0 (parc fret) : 200 Fcfp / h (franchise de 5 minutes, 200 Fcfp la 1^{ère} demi-heure)
- P1 (parc principal) : 150 Fcfp / h (franchise de 15 minutes, 150 Fcfp la 1^{ère} demi-heure)
- P2 (parc est) : 120 Fcfp / h (franchise de 15 minutes, 120 Fcfp la 1^{ère} demi-heure)

Une carte d'abonnement tout public sera proposée à 1 000 Fcfp pour un forfait de 8 heures de stationnement au parc P1 par mois. Des formules d'abonnements seront également réservées aux professionnels. ■ (source : SETIL Aéroports)

Brèves des aéroports

Tahiti-Faa'a

Une inspection de la TSA (transportation security administration) s'est déroulée du 15 au 21 juin 2006. Menée en coordination avec les autorités françaises, elle portait sur l'application et la vérification des mesures de sûreté pour les vols à destination des Etats-Unis. Elle a concerné les compagnies aériennes Air Tahiti Nui, Air France, Air New Zealand et Hawaiian Airlines, qui opèrent des lignes à destination des Etats-Unis.

Huahine

Les travaux de protection périphérique de l'aéroport de Huahine ont commencé le 22 mai 2006 pour se terminer trois mois plus tard. Le coût de l'opération s'élève à environ 21 Millions Fcp pour presque 3 km de clôture. Une clôture de 2m05 hors sol, installée sur le contour sud de l'aérodrome et équipée de grillage et fil de barbelé sur l'extrémité supérieure. Elle permettra de réduire considérablement les incursions de piste dues à des chiens, mais aussi à des touristes et des pêcheurs.

Du côté des compagnies

Air Tahiti

Le dernier vol de la compagnie en Dornier 228 a eu lieu le 30 mars 2006. Pour la desserte des aérodromes jusqu'ici desservis en Dornier 228, Air Tahiti utilise désormais soit un Beech 200 d'Air Archipels, soit un Twin Otter d'Air Moorea. ■ Christian Vernaudon, PDG, a commenté, courant juin, les résultats obtenus par la compagnie en 2005. Il a souligné la « très bonne santé financière » d'Air Tahiti, avec pour 2005, un résultat net de plus de 700 millions de Fcfp. Malgré l'augmentation de la facture pétrolière, il a confirmé que les tarifs TTC resteraient inchangés pour 2006. ■ La compagnie poursuit sa politique de rajeunissement de sa flotte et a réceptionné, le 28 juillet, un ATR72-500 flambant neuf.

Air Archipels

La compagnie a accueilli le 19 juin un nouvel appareil Beechcraft 200, qui porte la flotte d'Air Archipels à trois avions. Un des trois B200 est totalement dédié aux évacuations sanitaires.

Pacifique

Région Asie-Pacifique : 18% du trafic mondial

Les membres de l'association des compagnies aériennes d'Asie-Pacifique (AAPA) ont transporté 271 millions de passagers en 2005, dont 128 millions à l'international, ce qui représente 18% du trafic mondial. Elle arrive ainsi juste après l'association des compagnies aériennes européennes (AEA) qui a cumulé 19% du trafic mondial 2005. L'AAPA compte une douzaine d'autres transporteurs, dont font partie **Qantas** et **Air New Zealand**. Selon ses estimations, le trafic global des membres de l'association devrait atteindre 370 millions de passagers à l'horizon 2010 et 650 millions en 2020. A plus court terme, les chiffres récemment publiés par l'association internationale du transport aérien (IATA) indiquent, pour les cinq premiers mois de l'année 2006, une hausse de 7,5% du trafic de la région Asie-Pacifique par rapport à la même période en 2005. Une croissance légèrement supérieure à la croissance mondiale qui atteint les 7% sur la période. Ainsi, le trafic aérien mondial continue de croître à un rythme soutenu malgré la hausse des tarifs des billets pour compenser tout ou partie du surcoût de la facture de kérosène. Grâce à cette vigueur du trafic, ainsi qu'aux effets des plans d'économies mis en place, l'IATA a revu à la baisse, début septembre, ses prévisions de pertes du secteur à 1,7 milliard de dollars en 2006. Elle vise le retour au profit en 2007.

Les clients de l'A380 s'inquiètent

Singapore Airlines, **Qantas** ou encore Korean Air : l'inquiétude monte chez les premières compagnies clientes de l'A 380, après que l'avionneur européen eut confirmé les nouveaux retards de son futur mastodonte des airs. Les deux premiers transporteurs exigent maintenant ouvertement des éclaircissements sur le programme A 380, cependant que le troisième évoque des compensations financières. Quant à **Air France**, elle attend des « informations précises d'Airbus avant fin septembre », a déclaré la compagnie française qui continue de tabler sur une livraison à l'été 2008 alors que les Echos évoquent un report à avril 2009. A titre indicatif, la livraison des 10 appareils commandés par Singapore Airlines a déjà été repoussée trois fois. Idem chez **Qantas** pour ses 12 unités. ■ (L'Expansion, 22/09/06).

Air Tahiti Nui stoppe sa liaison New York – Paris six mois après sa mise en service

Le président directeur général d'Air Tahiti Nui (ATN), Éric Pommier, a confirmé, fin août 2006, le retrait de la compagnie sur le tronçon New-York – Paris, fortement déficitaire. La liaison entre Papeete et New York, quant à elle, n'est pas remise en cause (lire notre article page 5). Confrontée à une envolée du prix du carburant, une stagnation de la fréquentation touristique japonaise et l'absence de résultats sur les lignes New York – Papeete et New York – Paris, la compagnie aérienne va probablement subir un nouveau déficit d'exploitation en 2006, estimé entre 2 et 4 milliards de Fcfp. Air Tahiti Nui a par ailleurs annoncé l'abandon de l'accord de partage de codes noué avec Air France sur la ligne Papeete – Paris à compter du 1^{er} novembre 2006. Cela ne devrait pas avoir d'incidence négative sur le remplissage des avions de la compagnie au tiane.



Inauguration à Bangkok du plus gros aéroport de la région Asie-Pacifique

Le plus grand aéroport d'Asie a été inauguré le 28 septembre 2006, après quatre ans de travaux et plus d'un an de retard sur le calendrier. La nouvelle plate-forme de Suvharnabumi, ce qui signifie « la terre d'or », sera capable d'accueillir jusqu'à 45 millions de passagers dans sa première phase, avec un potentiel de 100 millions de personnes à terme (deux fois la capacité de Charles-de-Gaulle). L'aéroport, qui se situe à 25 kilomètres à l'est de Bangkok, accueille la nouvelle base de Thai Airways. L'investissement s'élève à quelque 5 milliards d'euros comprenant quatre pistes d'atterrissage, le plus grand centre de maintenance mondial d'A 380 et des infrastructures d'accès conséquentes : une nouvelle autoroute ainsi qu'une liaison ferroviaire directe. Thai Airways, détenue à 54% par l'État thaïlandais, a participé à hauteur de 250 millions d'euros au projet. Elle doit recevoir en 2009 six A 380 qui assureront la liaison entre la capitale thaïlandaise et l'Europe dont Francfort, Londres et Paris. L'actuel aéroport de Don Muang reste ouvert pour le trafic intérieur et charter.

Photos : BangkokAirportOnline.com



Passagers

Un label qualité pour rassurer les passagers

Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme a lancé le nouveau label « Horizon Assess Air », élaboré par le CNTT (Comité national pour la sécurité et la transparence dans les transports aériens touristiques). Ce label aérien, qui est créé dans le but de prévenir les risques liés aux déplacements des touristes à l'intérieur ou au départ du territoire français, répond à une triple exigence :

- Renforcer le niveau général de surveillance de la sécurité aérienne ;
- Assurer au passager une information claire et précise sur l'identité du transporteur aérien ;
- Améliorer la qualité de l'accueil et du service à bord des avions.



Pour les voyageurs comme pour les voyageurs, le label permettra d'assurer une meilleure lisibilité du secteur aérien, et d'établir des choix de transporteurs aériens en toute objectivité. Pour les compagnies aériennes françaises et étrangères, il permettra d'entrer dans une démarche d'amélioration continue et de renouer la confiance avec les consommateurs. La « liste bleue » des compagnies labellisées sera consultable sur un site Internet dédié. Le CNTT a missionné un organisme de certification pour gérer l'ensemble du dispositif de labellisation sous le contrôle de l'Etat et du CNTT. Les premiers audits auront lieu courant novembre et les labellisations seront supervisées par le CNTT. ■ (<http://www.equipement.gouv.fr>)

Le virus de la grippe aime l'avion

Une étude américaine publiée dans la revue PLoS Medicine (<http://medicine.plosjournals.org>) mi-septembre, révèle que l'arrêt du trafic aérien dans les jours qui ont suivi les attentats du 11 Septembre a contribué à retarder nettement l'épidémie de grippe en 2001 aux États-Unis.

Les chercheurs de l'université de Boston (États-Unis) ont analysé les données concernant les décès et les pneumonies liés aux épidémies de grippe entre 1995 et 2005 dans neuf régions aux États-Unis. Ils ont examiné les mêmes statistiques, en Europe et tout particulièrement en France. Après avoir examiné des milliers de chiffres, ils ont ainsi pu découvrir que chaque année en Amérique du Nord, deux semaines s'écoulent entre les premiers cas de grippe et le pic de l'épidémie (c'est-à-dire le moment où le nombre de malade est au maximum). Et que chaque année, ce pic se situe toujours le 17 février plus ou moins deux jours.

Après avoir calculé le nombre de cas de grippe annuel et leur répartition par mois, ils se sont penchés sur le nombre de déplacements en avion entre 1995 et 2005, en travaillant à partir des registres officiels du gouvernement. Les corrélations faites entre ces deux données (nombre de grippe et voyage aérien) montrent d'une part que la diffusion du virus grippal se ralentit les années où le trafic aérien est moins dense. Mais surtout, les chercheurs ont découvert qu'en 2001, le pic de l'épidémie a été retardé de deux semaines et qu'il est survenu, le 2 mars 2001 au lieu du 17 février. Cette année-là, outre des restrictions de vol décidées par les pouvoirs publics en septembre, les Américains, d'eux-mêmes, ont, par crainte des attentats, choisi de beaucoup moins voyager. Après 2001, le pic de l'épidémie grippal annuelle est revenu aux alentours du 17 février. En France, le réseau sentinelle rapporte qu'en 2001, le pic épidémique est resté stable : aucune restriction dans les voyages n'a été notable.

Peut-on en conclure qu'il suffira de bloquer les déplacements planétaires pour lutter efficacement contre une pandémie mortelle ? « Sans doute pas, répondent les auteurs de l'étude. Mais ce travail montre que le trafic aérien joue un rôle significatif dans la diffusion des épidémies grippales ». En cas de début de pandémie de grippe aviaire, l'arrêt des voyages en avion donnerait un temps de répit aux gouvernements pour qu'ils s'organisent, vaccinent les populations. ■ (Le Figaro, 15/09/2006)

Rage de l'air

La compagnie chinoise Air Sichuan a décidé de recruter un groupe d'hôtesse de l'air sachant le kungfu. Elles seront employées sur les lignes internationales pour remplir les places vacantes. La principale exigence au cours du recrutement est que les demandeuses d'emploi sachent le kungfu et soient capables de se battre en duel. Selon le porte-parole de la compagnie, cette mesure permettra d'améliorer la sécurité des vols. ■ (Le quotidien du peuple en ligne, 23/08/2006)

Des artistes en exclusivité sur Air France

Air France va proposer à bord de ses vols long-courriers un programme musical « maison » de titres que les maisons de production n'ont pas encore commercialisés. Ce programme musical de deux heures sera proposé aux passagers, quelle que soit la classe dans laquelle ils voyagent. Cette sélection sera renouvelée tous les mois, à l'instar de la revue Air France. ■ (La Tribune, 13/09/2006)

Une clope à 800 euros

Poursuivi pour avoir fumé une cigarette dans les toilettes d'un avion de Corsair assurant la liaison Pointe-à-Pitre – Paris, un voyageur de 36 ans, domicilié en Haute-Savoie, a été condamné par le tribunal correctionnel d'Annecy à 800 euros d'amende pour « mise en danger d'autrui ». ■ (Libération, 13/07/2006)

Le Concorde du futur prêt à décoller en 2017

Encore au stade de l'étude, le supersonique franco-japonais censé succéder au Concorde devrait transporter 250 personnes à Mach 1,8 et 23 000 mètres d'altitude. Premier vol programmé en 2017, c'est la date « raisonnable » envisagée par la commission franco-japonaise qui planche sur le projet. Le successeur du Concorde volera un peu moins vite mais consommera également beaucoup moins de carburant. ■ (Le Figaro, 22/07/2006)

BONNE PROGRESSION DU TRAFIC INTERNATIONAL

Le trafic international a progressé de 7,8% sur les huit premiers mois de l'année 2006, avec 504 947 passagers transportés. Lan Airlines connaît la meilleure progression sur la période (+17,4%) grâce à un meilleur remplissage de ses avions (72,1% sur les huit premiers mois de l'année 2006 contre 62,3% sur la même période en 2005). Air Tahiti Nui, avec 306 672 passagers, affiche pour sa part une progression de 13,5%. La compagnie propose davantage de vols depuis le mois de juillet 2005 (avec notamment la desserte de New York et Sydney), en revanche le CMR de janvier à août 2006 est de 65,3%, contre 70,8% sur la même période en 2005.

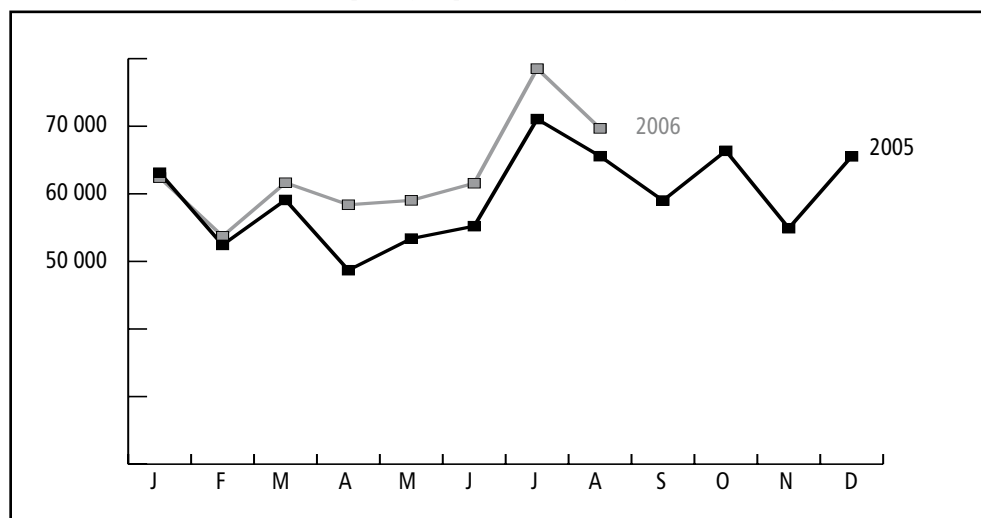
Du côté du trafic des aéroports des îles, on remarque la bonne progression de Bora Bora qui affiche une hausse de 12,3% de ses passagers. L'ouverture de nouveaux hôtels sur l'île en 2006, qui totalisent 200 chambres supplémentaires, a contribué à ces résultats.

RAPPEL DES CHIFFRES 2005

- Total passagers :
 - Internationaux : 714 386
 - Domestiques Faa'a : 809 048
 - Trafic des compagnies basées (aéroport de Faa'a) :
 - Air Tahiti Nui : 416 587
 - Air Tahiti : 626 376
 - Air Moorea : 179 839
 - Air Archipels : 2 833
 - Mouvements contrôlés par le centre de contrôle de Faa'a :
 - Total vols IFR : 68 137
 - Total vols VFR : 31 463
- IFR : vols aux instruments
VFR : vols à vue

TRAFIC INTERNATIONAL

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



Trafic international par compagnie de janvier à août 2006 :

COMPAGNIE	PASSAGERS + TRANSITS DIRECTS	VAR / 2005	CMR
Air France	65 856	2,3 %	73,9 %
Air New Zealand	82 629	-3,2 %	70,4 %
Lan Airlines	22 334	17,4 %	72,1 %
Hawaiian Airlines	13 931	-3,3 %	76,5 %
Air Calin	12 264	3,9 %	64,6 %
Air Tahiti Nui	306 672	13,5 %	65,3 %
Total vols réguliers	503 686	8,2%	67,7 %
Total vols non réguliers	1 261	-79,7 %	-61,8 %
Total général	504 947	7,8 %	67,7 %

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 direct, à l'arrivée et au départ.
- Le CMR ou coefficient moyen de remplissage, exprimé en pourcentage, est obtenu en divisant le nombre de passagers (y compris transits directs) par le nombre de sièges offerts.

TRAFIC DOMESTIQUE

Trafic passagers domestiques sur les principaux aéroports de Polynésie française, de janvier à août 2006 (sans hélicoptère) :

AÉRODROMES	NOMBRE DE PASSAGERS	VAR/2005	TRANSIT A + D
Tahiti-Faa'a	564 067	2,9 %	0
Bora Bora	188 091	12,3 %	31 854
Moorea	147 771	2,3 %	16 708
Raiatea	124 501	1,4 %	52 817
Huahine	68 926	-2,4 %	62 619
Rangiroa	50 965	4,6 %	22 644
Nuku Hiva	27 061	7,1 %	5 251