



Ce dernier trimestre, plusieurs événements majeurs ont frappé le monde de l'aéronautique en Polynésie française : l'accident tragique du Concorde au décollage de Roissy Charles De Gaulle, l'intrusion d'un passager clandestin dans le puits d'un train d'atterrissage d'un B747-400 d'Air France au

départ de Polynésie française et la crise de l'avitaillement en carburant aéronautique de l'aéroport international de Tahiti Faa'a.

MANUREVA, dans un précédent numéro, est revenu sur l'entretien de la piste de Tahiti Faa'a et sur l'équipe de la plate-forme aéroportuaire qui en est chargée : dans le cas de l'accident du Concorde, il est maintenant avéré qu'une pièce métallique détachée d'un avion qui a décollé avant le Concorde, est à l'origine de l'enchaînement catastrophique ; la vigilance doit plus que jamais être " de chaque instant" autant à Tahiti Faa'a que sur les aérodromes des îles.

L'aéroport international de Tahiti-Faa'a, compte tenu des nombreuses compagnies internationales qui le fréquentent, fait l'objet d'un suivi attentif de la part des autorités de l'aviation civile : le fait qu'un passager clandestin ait pu s'introduire dans l'aéroport et, qui plus est, dans le puits d'un train d'atterrissage, sans que ni les mesures de protection, ni les professionnels qui y travaillent n'aient pu l'en empêcher, nous interpelle et nous rappelle que la sûreté **reste l'affaire de tous**. Si l'aérodrome de Tahiti Faa'a présente des faiblesses, il appartient (au-delà des systèmes physiques de contrôle des accès) à tous les acteurs de la plate-forme aéroportuaire, et pour la part qui revient à chacun, de faire preuve de rigueur et de responsabilité dans ce domaine sensible.

La crise de l'avitaillement à Tahiti Faa'a est apparue à beaucoup incompréhensible, voire inacceptable : près de 1500 passagers bloqués, des réponses pas toujours adéquates, des coûts supplémentaires importants notamment pour les compagnies aériennes, une image de la Polynésie ternie dans une période où le tourisme représente l'un des axes majeurs du développement de la Polynésie française.

Au-delà de ses conséquences dommageables, si cette crise a été globalement gérée de façon acceptable, des améliorations sensibles doivent être apportées, notamment en matière de dispositifs de gestion de crise et l'ensemble des acteurs concernés par la vie de la plate-forme aéroportuaire devront s'investir dans cette action.

MANUREVA consacre son dossier trimestriel aux métiers de l'aviation civile exercés au sein du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française : au-delà de l'intérêt pour tout un chacun, c'est bien à la jeunesse et aux jeunes polynésiens que s'adresse notamment ce dossier ; le rôle du transport aérien est devenu essentiel à la Polynésie française et sa sécurité reste un combat de tous les jours ; si la liste des métiers présentés ne peut être exhaustive, ceux qui le sont, associés aux filières de recrutement, devraient pouvoir leur permettre de mieux se déterminer pour un éventuel parcours professionnel dans le secteur "régalien" de l'aviation civile.

MANUREVA a déjà eu l'occasion d'aborder différentes facettes des activités aéroportuaires : le service de l'escale domestique, essentiellement du ressort de la compagnie Air Tahiti en est une, aujourd'hui confronté qu'il est à l'arrivée d'une nouvelle compagnie de transport régulier, la société WANAIR. Il est apparu opportun d'orienter ce trimestre le "zoom" sur la vie de l'escale domestique d'Air Tahiti et les prestations qu'elle rend.

Il convient enfin de signaler que le service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française, à l'instar de ses homologues d'outre-mer ou de métropole, a fait l'objet en septembre 2000 d'une inspection pluridisciplinaire par l'Inspection Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (IGACEM) rattachée au Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. Pouvoir bénéficier d'un regard extérieur avisé alors que, trop souvent, les impératifs opérationnels occupent l'essentiel de notre quotidien, est une chance que le SEAC.PF a déjà saisie et dont il saura, le moment venu, tirer tout le bénéfice.

GUY YEUNG

Directeur du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française

Sommaire

P 3 Éditorial



P 6 Zoom

Air Tahiti : les coulisses de l'escale domestique

P 11 Activités du SEAC.PF

Navigation aérienne

*Infrastructures
aéronautiques*

Administration

P10 Le traitement des incidents de circulation aérienne
7^{ème} réunion du "FANS interoperability Team"
Contrôles inopinés de l'Organisme de Contrôle en Vol
Sécurité aérienne : les compagnies à l'œuvre
Aérodrome de Hao : passation réussie
Mission Matières Dangereuses à Tahiti-Faa'a
Réunion des chefs d'aérodromes contrôlés

P16 Chronique du renouvellement des concession
Route de contournement : poursuite des travaux
Rapport d'activité du Comité Hygiène et Sécurité

P20 La tête dans les étoiles
Première réunion annuelle du Comité Technique Paritaire
Recrutement de deux techniciens supérieurs

Dossier du trimestre : Les métiers du SEAC.PF



au cœur du Manureva magazine



Après chaque lancement de la navette spatiale américaine, certains débris de son réservoir externe peuvent retomber dans le Pacifique. (p. 24)

P 21 Échos du monde aérien

- P21 Que devient Qantas à Tahiti ?
AOM : renouvellement de la flotte
4 nouvelles pistes pour les Tuamotu
L'IGACEM en mission au SEAC.PF
- P22 *Avitaillement : d'une procédure irrégulière aux contentieux et à la crise*
- P24 Les débris en provenance de l'espace dans le Pacifique

P 24 Les chiffres du transport aérien *1er semestre 2000*



P 26 Tourisme *Calendrier des manifestations à venir*

L'Hawaiki Nui Va'a 2000 aura lieu du 19 au 21 octobre.

MANUREVA MAGAZINE n° 94 - 3^{ème} trimestre 2000

Publication trimestrielle du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française - B.P. 6404 Faa'a - Aéroport - Tahiti

Directeur de la publication : Guy YEUNG - Rédaction en chef : Claude WENDT - Rédaction et réalisation : Axelle BUCHWALTER

Ont collaboré à ce numéro : Michel Balme, Pierre Champseix, Annie Coutin, Georges Claustre, Jean-Louis Detante, Roland Dugail, Jean-Claude Giraud, Anny Jean-Angele, Arnold Maïtere, Pierre Vieillard, Claude Wendt, Guy Yeung, Catherine Zerrouki et l'ensemble des services du SEAC.PF.

Tél. standard : (689) 86 10 10 - Tél. rédaction : (689) 86 10 03 - 86 10 07 - Fax : (689) 86 10 09

e-mail : manureva@seac.pf - Site web : www.seac.pf

Flashage : SCOOP - Photogravure quadrichromie : OPTION - Impression : SERIPOL

Air Tahiti : Les coulisses de l'escale domestique

Chaque jour en moyenne, quelque 1000 personnes passent entre les mains de l'escale domestique de Air Tahiti à l'aéroport de Tahiti-Faa'a. La machine bien huilée comprend 111 personnes, de l'hôtesse d'accueil à l'agent opérations en passant par le bagagiste. Comment sont pris en charge les passagers qui se rendent dans les îles ? Qui sont les intervenants qui travaillent dans l'ombre ? Visite des coulisses de l'escale domestique.



Chaque jour en moyenne, 1000 passagers sont pris en charge par l'escale domestique de Air Tahiti à Tahiti-Faa'a

Vendredi 12h30, Hina arrive à l'aéroport pour prendre le vol de 13h40 en direction de Huahine où elle rend visite à sa famille. Déjà en possession de son billet, elle se présente directement à l'enregistrement. Depuis novembre 1999, Air Tahiti a mis en place un système d'enregistrement "tous vols" qui permet de se présenter à n'importe quel comptoir, quelle que soit sa destination, 4 heures avant le départ. Hina attend donc son tour dans la file d'attente unique. Arrivée devant un des comptoirs elle présente son billet à l'agent chargé de l'enregistrement. Grâce au système DCS (departure control system), l'agent enregistre les bagages de Hina et lui remet sa carte d'accès à bord. Notre voyageuse peut aller faire un petit tour au kiosque à journaux tout proche, en attendant l'embarquement. De leur côté, les agents de manutention Air Tahiti ont déjà pris en main les bagages de Hina : un gros sac et une planche de surf dans sa housse,

cadeau pour son neveu. Derrière le comptoir d'enregistrement, dans la salle de tri



Les comptoirs d'enregistrement "tous vols" facilitent le traitement des passagers.

des bagages, le sac et la planche de Hina sont déposés sur le chariot du vol pour Huahine.

Auparavant, l'agent opérations de la compagnie et l'agent "liaison coordination escale" (LCE) ont fait le briefing du vol. Les caractéristiques du vol, le nombre de passagers, la présence de passagers spécifiques comme les enfants non accompagnés, les VIP ou les passagers à mobilité réduite sont relevés. L'agent LCE est responsable de l'enregistrement. Grâce aux informations fournies par l'agent opérations, il va pouvoir indiquer aux agents d'enregistrement s'il est possible d'accepter ou non les excédents de bagages ou d'éventuels passagers sur liste d'attente. Il peut également décider de retarder un vol dans le cas d'une correspondance avec un vol international qui serait en retard. Dans ces cas-là, le choix se fait en fonction du nombre de passagers en correspondance et des possibilités de réacheminement. Mais la question ne se pose pas pour notre vol. La plupart des passagers sont



La zone de tri des bagages



Les assistants pistes s'activent autour de l'avion pendant l'escale.

des résidents qui partent pour le week-end rendre visite à des *fetii*.

Il est maintenant 13h20. L'enregistrement du vol 380 en direction de Huahine est bouclé. Il est fermé 20 minutes avant le départ pour des raisons opérationnelles : acceptation des listes d'attente passagers, bagages ou fret, complément de carburant, édition de l'état de charge et présentation au commandant de bord. L'agent opérations fait une présentation du vol aux membres de l'équipage. Ils sont informés de la présence de passagers nécessitant un traitement spécifique et des conditions de vol : la météo, la route, le carburant embarqué. Il reste à charger l'appareil avec les bagages et le fret. L'agent de trafic a établi le plan de chargement de l'appareil. Il lui a fallu répartir les masses dans les différentes soutes en respectant les limitations de structure et d'enveloppe opérationnelle de centrage (voir notre encart à droite). Les agents de

chargement, avec l'aide des manutentionnaires, vont s'occuper du chargement.

L'avion dans lequel Hina va monter s'est posé sur la piste de Faa'a il y a 20 minutes environ. Telles des abeilles autour d'une ruche, des agents s'activent autour de lui : ce sont les "assistants pistes". Ils ont branché un groupe électrogène qui fournit du courant et la climatisation à l'avion pendant l'escale. Ils ont également assuré le plein en eau potable et ont enlevé les eaux usées. Enfin, ils ont assisté la SOMCAT dans sa tâche d'avitaillement en carburant.

Dans le hall d'attente, Hina se lève à l'annonce de l'embarquement de son vol et rejoint la file d'attente qui se forme. Arrivée à son tour, l'hôtesse d'accueil détache le talon d'accès à bord de sa carte d'embarquement et lui souhaite un bon voyage. Elle peut maintenant se diriger vers l'avion, guidée dans son trajet par une autre hôtesse d'accueil. Une fois tous les

Le chargement d'un avion

Les constructeurs définissent pour chaque modèle d'avion des masses maximales structurales. Ces masses structurales sont des limites certifiées que le transporteur ne doit pas dépasser.

1. La masse maximale au décollage (masse de l'avion + équipage + passager + fret + carburant). C'est la limite au dessus de laquelle l'avion ne pourra décoller.
2. La masse à l'atterrissage, qui correspond à la valeur que le train d'atterrissage peut supporter.
3. La masse maximale sans carburant qui est liée à la résistance mécanique de l'emplanture des ailes durant le vol.

Pour ne pas dépasser ces valeurs, le transporteur peut-être amené à prendre moins de fret ou de passagers et plus de carburant. C'est le cas notamment si l'étape est longue, les conditions météo mauvaises ou encore si la destination ne permet pas le refueling.

Afin de connaître le poids moyen de ses passagers, Air Tahiti a mené une campagne de pesée qui lui a permis de définir une masse forfaitaire par passager. Elle est de 81 kg par adulte.

Le centrage

L'ensemble passager + fret constitue la charge utile de l'avion. Cet ensemble doit être réparti convenablement de façon à permettre aux gouvernes de direction et de profondeur de l'avion de garder leur efficacité.

Pour préparer le devis de centrage, l'agent de trafic utilise un document appelé centrogramme qui permet de déterminer de façon graphique le centre de gravité de l'avion. Le centre de gravité doit se situer à l'intérieur des limites avant et arrières définies par le constructeur.

Les masses maximales par avion

	ATR 72	ATR 42	Dornier 228
Masse maximale au décollage	22 500 kg	18 600 kg	6 400 kg
Masse maximale à l'atterrissage	22 350 kg	18 300kg	6 100 kg
Masse maximale sans carburant	20 300 kg	16 700 kg	5 940 kg

passagers dans l'avion, les agents d'accueil font le compte des talons de cartes d'embarquement afin de vérifier que tout le monde est bien à bord. Hina s'est installée à côté d'un hublot. Elle voit encore des agents s'affairer autour de l'avion : ce sont les assistants pistes qui s'assurent que les accès (soute, passerelle, trappes) sont bien fermés. Tout est paré, le commandant de bord met en route l'appareil et demande l'autorisation de rouler sur l'aire de trafic. Ce sont les agents de vigie qui lui donnent cette autorisation. L'avion est ensuite pris en main par la tour de contrôle. Quelques minutes plus tard, l'avion décolle de la piste de Tahiti-Faa'a. Hina admire le paysage qui s'offre à elle depuis le hublot. Sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, les différentes équipes de l'escale domestique de Air Tahiti vaquent à nouveau à leurs occupations : en cette veille de week-end prolongé, de nombreux vols partiront avant ce soir. ■

L'escale domestique en chiffres

- 111 personnes travaillent pour l'escale domestique de Air Tahiti à Tahiti-Faa'a :

- 1 chef de service
- 1 responsable de la cellule opérations
- 5 agents opérations
- 5 agents de liaison coordination escale
- 39 agents commerciaux (7 agents réservation-vente ; 10 agents accueil ; 22 agents enregistrement)
- 5 agents de chargement
- 5 agents de trafic
- 32 agents de manutention
- 12 agents assistants piste
- 4 agents de vigie
- 2 agents administratifs

- Il faut une demi-heure pour traiter un avion en escale à Faa'a.

- Air Tahiti possède 5 ATR-72 à 66 places, 3 ATR 42 à 48 places et 2 DO 228 à 19 places. Ils font 20 rotations pas jour en moyenne.

Du nouveau chez Air Tahiti : le billet électronique

Depuis le mois de septembre, Hina peut acheter un billet électronique pour se rendre à Huahine. Après un essai de quelques semaines sur la ligne Tahiti-Raiatea-Tahiti, les premiers résultats se sont révélés probants et le billet à été étendu à huit autres lignes. Comment ce billet électronique fonctionne-t-il ? Comment est-il perçu par les passagers ? Quel avantage en tire Air Tahiti ? Manureva mène l'enquête.

Avec ce billet électronique, plus besoin de se rendre dans une agence pour prendre son billet. Il suffit de décrocher son téléphone, son fax ou d'envoyer un mail. La réservation, comme le paiement, peuvent se faire à distance. Au moment de l'enregistrement, une forme d'identification (carte d'identité, permis de conduire) est demandée au passager, ainsi que le code personnel donné lors de la réservation. Il reçoit en échange sa carte d'accès à bord.

Le billet électronique a fait son apparition il y a quatre ans aux États-Unis et depuis un an en métropole chez Air France. Il s'adresse essentiellement à la clientèle d'affaires. Qu'est-ce qui a motivé son lancement par Air Tahiti ? La volonté d'améliorer le service rendu aux clients, bien sûr, mais aussi le désir de simplifier le traitement des billets et de réduire les coûts. Yves Wauthy, Directeur général adjoint de Air Tahiti précise : *"avec le billet électronique nous ne sommes plus dépendant du support papier : il est plus facile de modifier son billet, on ne risque pas de le perdre. On élimine aussi les coûts liés à l'achat des billets, à son impression, son stockage et sa gestion, soit autant de dépenses qui sont loin*

d'être négligeables".

Afin de roder le système, le billet électronique a d'abord été proposé sur la ligne Tahiti-Raiatea-Tahiti au mois de juin. Certes, il a fallu vaincre certaines réticences, à commencer par celles des agents de la vente de Air Tahiti. *"Le transport aérien vit depuis trop longtemps avec le billet papier. Un des réflexes d'un agent de réservation, de vente ou d'escale, lorsqu'un client se présente avec une question est de demander le billet. Il doit donc assimiler le changement de concept, se l'approprier avant de pouvoir vendre le billet électronique"* nous explique Yves Wauthy. Le client est plus facile à convaincre : il suit généralement les conseils donnés par les agents de la compagnie. Il faut juste l'habituer à ne plus avoir de billet en main. *"Nous savons que le traditionnel billet papier rassure le passager. Il a toujours la possibilité de s'y reporter pour vérifier la date et l'heure de son vol"* reconnaît Yves Wauthy. Afin de "rassurer" le client, Air Tahiti remet ou envoie donc au passager un document qui retrace son itinéraire.

Aujourd'hui, la clientèle ciblée est avant tout celle qui voyage beaucoup. Ces passagers sont plus faciles à convaincre, ils comprennent plus rapidement les avantages offerts par le billet électronique. Les

Le billet électronique disponible sur 8 lignes

- Tahiti-Raiatea-Tahiti
- Tahiti- Bora Bora - Tahiti
- Tahiti-Huahine-Tahiti
- Tahiti-Rangiroa-Tahiti
- Raiatea- Bora Bora- Raiatea
- Raiatea - Huahine - Raiatea
- Bora Bora - Huahine - Bora Bora
- Bora Bora - Rangiroa - Bora Bora

entreprises sont également concernées. L'usage du billet électronique viendra plus tard pour ceux qui ne voyagent qu'une fois par an, quand il sera davantage répandu. À terme, Air Tahiti s'intéressera aussi aux touristes, mais cela demandera un développement supplémentaires avec les billets inter-compagnies.

Au sein de la compagnie, on constate pour le moment que la plupart des clients achètent le billet électronique en agence. Cela peut paraître contradictoire puisque le passager perd alors un des avantages offert par le nouveau billet : il continue à se déplacer. Mais pour Air Tahiti, l'objectif

n'est pas là : *"le paiement à distance n'est qu'un des avantages qu'offre le billet électronique. Les autres sont également importants comme l'impossibilité de le perdre, or beaucoup de nos clients perdent leur billet et le remboursement est parfois long. Notre objectif n'est pas uniquement de vendre à distance mais aussi de vendre des billets électroniques"*. L'achat et la réservation en temps réel sur Internet ne fait d'ailleurs pas partie des priorités d'investissement pour Air Tahiti.

La machine en tout cas est lancée. Et qu'en pensent les passagers ? Sur le premier mois, 9% des passagers en moyenne

voyageaient avec un billet électronique. Au début, les passagers ont trouvé le nouveau système un peu difficile à comprendre. Il est vrai que Air Tahiti avait de son côté certains réglages à faire. Aujourd'hui, le billet électronique est étendu aux lignes de Bora Bora, Huahine et Rangiroa. Seules les escales reliées en terme de télécommunications ont pu bénéficier du nouveau système. Mais cela représente déjà 80 % du trafic d'Air Tahiti. Maintenant qu'il est plus largement disponible, le billet électronique devrait commencer à se généraliser. ■

Axelle Buchwalter

Ils ont testé le billet électronique !



"Ce n'est pas nous qui l'avons acheté mais notre mère à Raiatea. Quand nous sommes arrivés ici, notre tante n'a pas compris à quoi servait le bout de papier. Elle croyait qu'on avait perdu les billets ! Elle est venue à l'agence pour qu'on lui explique comment ça marche. Maintenant, elle a l'air de trouver ça plutôt bien. On ne risque plus de perdre son billet avec ce système !"



"C'est notre oncle qui a acheté le billet à Raiatea, normalement on vient en bateau ! On a trouvé ça bizarre au début car le papier qu'il nous a donné ne ressemblait pas à un billet normal. Mais ça à l'air d'être une bonne idée. Il va falloir s'habituer, c'est tout !"



"Je suis allée avec ma mère à l'agence pour acheter mon billet pour Raiatea et c'est l'hôtesse qui nous a parlé de ce billet électronique. J'ai quand même trouvé ça étrange de ne pas avoir de vrai billet en sortant de l'agence. Mais c'est intéressant car ça évite de faire la queue à l'agence"

Navigation aérienne

Circulation aérienne Le traitement des incidents

Par incident de la circulation aérienne, il faut entendre tout événement ou dysfonctionnement opérationnel ayant une incidence sur la sécurité de la circulation aérienne. Le traitement des incidents de la circulation aérienne est codifié par une instruction de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) dont la dernière actualisation date du 31 janvier 1996.

Cette instruction prévoit, selon la nature de l'incident, deux procédures distinctes pour le déroulement de l'enquête technique :

- la procédure "proximité d'aéronefs" ou AIRPROX
- la procédure RECLAMATION.

Par ailleurs, la loi 99-243 du 29 mars 1999 relative aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents dans l'aviation civile fait obligation pour les personnes qui, de

par leurs fonctions, sont appelées à en connaître un accident ou un incident, de le porter à la connaissance des autorités administratives.

L'objectif de l'enquête technique, après collecte et analyse des informations utiles, est de déterminer les causes et circonstances pour mettre en œuvre, s'il y a lieu, les mesures correctives nécessaires à l'amélioration de la sécurité de la circulation aérienne.

Procédure AIRPROX

Cette procédure est le moyen approprié pour informer les organismes de la circulation aérienne lorsqu'un commandant de bord estime que la sécurité de son aéronef a pu être compromise par la proximité d'un autre aéronef que ce soit en vol ou au sol.

Dès que la plainte est reçue, celle-ci peut être formulée immédiatement par les moyens de radiocommunications, les enregistrements et documents d'exploitation sont sauvegardés pour les besoins de l'enquête.

Cette enquête se déroule en trois temps :

- Localement, c'est-à-dire par l'organisme qui avait en charge les deux aéronefs, tous les éléments nécessaires à la reconstitution des faits sont recueillis et analysés. La liste de ces éléments n'est ni exhaustive ni minimale. Elle comprend évidemment le témoignage de toutes les personnes concernées.

- Toujours localement et dès lors que le dossier d'enquête est établi. La commission de qualité de service/sécurité constituée au sein du service d'état de l'aviation civile est réunie pour analyser l'incident et proposer les conclusions énumérant les causes et les mesures qui permettraient de les supprimer.

- Le dossier d'enquête est ensuite transmis au BNA (Bureau National AIRPROX) dont le rôle est de centraliser les dossiers et de préparer les documents afférents pour les présenter à la CNSCA (Commission Nationale pour la Sécurité de la Circulation Aérienne).

Cette commission constituée de représen-



Navigation aérienne

tants de la DGAC, de pilotes professionnels désignés par les transporteurs aériens, de contrôleurs et de représentants de l'aviation légère et sportive qui apportent leur contribution d'experts, détermine la classification risque des AIRPROX, identifie la ou les causes, tire les enseignements et recommandations à émettre au plan national, décide de la clôture de l'enquête et établit la réponse au plaignant.

Procédure RECLAMATION

Cette procédure est le moyen que doit utiliser tout usager des installations ou services de la circulation aérienne, tout agent d'un organisme de la circulation aérienne, qui constate un incident en rapport avec le fonctionnement ou l'utilisation de ces installations ou services et qui ne relève pas de la procédure AIRPROX.

A l'instar de la procédure AIRPROX, une enquête technique est ouverte. Mais, sauf le cas d'une réclamation ayant une incidence sur la sécurité aérienne qui rejoint alors le cheminement de la procédure AIRPROX, la procédure RECLAMATION demeure locale.

Les conclusions de l'enquête sont portées à la connaissance du réclamant par l'organisme local.

Ces deux procédures sont à suivre dès lors qu'il y a plainte ou réclamation d'un usager de la circulation aérienne ou encore réclamation d'un agent d'un organisme envers un usager.

À Tahiti, elles sont traitées par l'entité qualité de service/sécurité de la division Circulation Aérienne du SEAC.PF dont le rôle vise aussi à analyser tous les dysfonctionnements techniques ou opérationnels qui, bien que n'ayant pas fait l'objet de dépôt d'une plainte, sont portés à sa connaissance par le retour d'expérience des agents de l'Aviation Civile.

Roland Dugail

Statistiques des incidents à Tahiti :

Nombre d'AIRPROX recensés dans la zone d'information de vol de Tahiti pour une moyenne annuelle de 47 000 vols IFR (vol aux instruments) et 47 000 vols VFR (vol à vue) :

	1995	1996	1997	1998	1999
IFR/IFR	0	0	0	1	0
IFR/VFR	0	0	2	0	0
VFR/VFR	1	2	0	0	1

Nombre de RÉCLAMATIONS :

	1995	1996	1997	1998	1999
IFR/IFR	1	0	0	1	0
Autres	0	0	0	0	0

7^{ème} réunion du "FANS Interoperability Team"

Le "FANS interoperability team" (FIT) est le groupe des spécialistes CNS/ATM du Pacifique sud. Ces spécialistes travaillent sur la mise en service de la technologie des communications entre contrôleur aérien et pilote par satellites.

Le groupe se réunit deux fois par an et ses travaux ont un impact réel dans les progrès des techniques CNS/ATM.

Le groupe analyse les performances globales des réseaux, suit les évolutions de chacun des systèmes sol et amène les constructeurs Boeing et Airbus à améliorer leurs avioniques respectives (FANS 1 pour Boeing et FANS A pour Airbus) en fonction des problèmes rencontrés.

La dernière réunion a eu lieu à Auckland, les 21, 22 et 23 juin. Le résultat le plus spectaculaire est la décision de poursuivre les essais de mise en place des UPR ("User Preferred Route") grâce auxquels chaque compagnie construira la route idéale pour chacun de ses vols entre Los Angeles et Sydney d'une part, et entre Los Angeles et Auckland d'autre part.

Chacun ayant la volonté d'aboutir, des solutions ont pu être trouvées, en attendant les évolutions qui permettront d'avancer encore. À Tahiti, il faudra se pencher sur le système SIGMA¹ afin de lui apprendre à "lire" le champ route de ces plans de vol UPR quelque peu particuliers.

¹calculateur local qui traite les informations contenues dans le plan de vol déposé par le pilote au bureau de piste avant son départ.

Georges Claustre

Navigation aérienne

Transports aériens

Contrôles inopinés de l'Organisme du Contrôle en Vol

Les aéronefs des compagnies basées à Tahiti ainsi que divers aérodromes de Polynésie ont reçu la visite en mai dernier de représentants de l'Organisme du Contrôle en Vol, le très connu OCV. Cet organisme est habilité à intervenir en tout lieu et à tout instant à bord d'aéronefs exploités par des entreprises françaises de transport aérien public.

Si l'on occulte le passage du Chef de l'OCV, fin 1998, pour la mise en place du programme de mise en ligne de la Compagnie Air Tahiti Nui, il n'y avait pas eu de mission OCV proprement dite depuis 1997.

Cette venue était donc l'occasion de contrôler divers pilotes et par là même les compagnies, ainsi que diverses procédures d'exploitation utilisées par les sociétés basées à Faa'a. Cette mission a également permis aux inspecteurs

L'Organisme du contrôle en vol en bref

L'OCV est composé uniquement de pilotes et de mécaniciens navigants de diverses compagnies, détachés en temps partiel à la DGAC. Les champs de compétence de l'OCV sont les suivants :

- intervenir en tant que conseiller du directeur général sur les problèmes concernant la conduite des aéronefs
- participer au contrôle en vol des aéronefs et de leurs équipages. Les contrôles se font de manière inopinée. Les pilotes de l'OCV se présentent dans le cockpit au cours du vol pour vérifier les compétences et analyser le travail de l'équipage. L'OCV procède chaque année à plusieurs dizaines de contrôle en vol auprès des compagnies françaises
- participer aux audits complets d'exploitants français, à la demande du directeur général de l'Aviation civile
- participer à l'élaboration de la doctrine de conduite des aéronefs

d'émettre des avis et recommandations sur les infrastructures aéroportuaires et sur les procédures spéciales utilisées sur certains aérodromes.

Leurs remarques sur les aérodromes de Rangiroa, Raiatea et Huahine ont principalement porté sur la qualité du revêtement de piste à Rangiroa et sur la précision des systèmes d'aides visuelles à l'atterrissage (PAPI) utilisés sur ces

aérodromes. Le dossier des procédures d'ATUONA, aérodrome à usage restreint des Îles Marquises a été réouvert et de nouvelles possibilités d'approche aux instruments sont à l'étude.

Leurs remarques relatives aux compagnies ont porté sur des problèmes de sécurité des passagers sur le tarmac aux abords des aéronefs, sur des problèmes de pesée de fret, sur la "pénibilité", pour les équipages de certains types de rotations, ou sur la manière d'effectuer les "check-list" avec contrôle mutuel.

L'OCV a participé à de nombreuses réunions avec Wanair dans le cadre de la mise en place de sa nouvelle exploitation de lignes régulières avec un DO 328 Jet, premier appareil de ce type à être utilisé par une compagnie aérienne française.

L'OCV à l'issue de sa mission en Polynésie s'est montré globalement satisfait du travail effectué par les équipages et du niveau de sécurité ainsi atteint dans le transport aérien public en Polynésie.

Pierre Champseix



Le Dornier 328-300 de Wanair est le premier de ce type à être utilisé en France. Les équipages de WANAIR ont reçu leur qualification de type sous la supervision de l'OCV.

Navigation aérienne

Sécurité aérienne Les compagnies à l'œuvre

Les compagnies aériennes basées à Tahiti se sont réunies à l'initiative du SEAC.PF le 18 avril 2000 sur le thème de la sécurité. L'objectif était de mettre au point, ensemble, une démarche permettant de prévenir au mieux les risques dans le domaine du transport aérien, en profitant de la concentration des services sur la plate-forme de Tahiti-Faa'a.

Le développement et l'augmentation du trafic ont conduit les instances internationales et nationales de l'aviation civile à



La recherche constante de l'amélioration de la sécurité au sein de leur entreprise reste la principale préoccupation des compagnies aériennes.

adopter des stratégies visant à améliorer la sécurité. Ces stratégies sont applicables en Polynésie Française d'autant que l'augmentation de trafic y est aussi constatée. La concertation ainsi initiée devrait per-

mettre d'aboutir localement à une gestion interactive de la sécurité.

La politique du SEAC.PF a ainsi été développée lors de cette réunion, elle consiste après avoir identifié les domaines sensibles où la sécurité doit être renforcée à mettre en œuvre un comité de prévention des risques composé de correspondants identifiés des compagnies et des services de la navigation aérienne. Il se réunira régulièrement à l'initiative du SEAC.PF ou à la demande des correspondants de sécurité.

Les responsables des compagnies participantes ont souscrit à cette démarche : la recherche constante de l'amélioration de la sécurité au sein de leur entreprise reste leur principale préoccupation, la mise en œuvre du JAR/OPS (voir notre encart) et de l'assurance qualité contribuant déjà à cette recherche. L'idée d'aller ensemble dans cette direction et de confronter régulièrement les points de vue recueille leur approbation.

L'interactivité souhaitée sera donc réelle, elle permettra de façon concertée de pointer les faiblesses ou dysfonctionnements constatés et, après analyse, de proposer les mesures adaptées nécessaires, l'objectif étant d'approcher le plus haut niveau de sécurité possible pour l'activité aéronautique en Polynésie Française.

Pierre Vieillard

JAR-FCL et JAR-OPS en quelques mots

L'harmonisation des normes de sécurité et des méthodes de contrôle au plan européen a fait l'objet d'un effort sans précédent au cours de ces dernières années. L'organisme européen de concertation JAA (Joint Aviation Authorities) a joué un rôle essentiel dans cette harmonisation. Les JAA coopèrent au développement et à la mise en œuvre de règles communes dites JAR (Joint Aviation Requirements) dans tous les domaines relatifs à la sécurité et à l'exploitation des aéronefs.

Les JAA ont notamment étudié, dans le cadre de leurs travaux, des règles communes pour la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite, dites JAR-FCL (Flight Crew Licencing). La première partie de ce document traite des licences et qualifications des membres d'équipage de conduite d'avion.

La mise en œuvre dans la réglementation française des normes issues des travaux relatifs aux licences et qualifications des membres d'équipage de conduite implique la mise en place des dispositions complémentaires dans les textes relatif à l'utilisation des aéronefs pour ce qui concerne les équipages. Dans le système préparé par les JAA, le JAR-OPS1 contenant les règles en matière d'utilisation des avions par les entreprises de transport aérien et le JAR-FCL1 constitue un tout cohérent : les conditions imposées aux navigants par les règles opérationnelles du JAR-OPS1 présupposent l'acquis d'un niveau de compétence du personnel de conduite qui est déterminé par le JAR-FCL1.

Sur le territoire de la Polynésie française, les règles opérationnelles JAR-OPS1 seront applicables à partir du 1^{er} octobre 2000 pour les compagnies possédant des avions pouvant embarqués au moins 20 passagers ou de plus de 10 tonnes. Ces règles ont subi quelques allègements afin d'être applicables sur les territoires d'outre-mer. Elle sont appelées JAR-OPS1-T.

Navigation aérienne

Aérodrome de Hao Passation réussie

Le 1er juillet 2000, les personnels civils ont pris le relais des forces armées à Hao et l'aérodrome a pu continuer à fonctionner dans le cadre de la réglementation civile.

Les personnels AFIS (service d'information de vol d'aérodrome) recrutés au mois de mai ont commencé à exercer leurs fonctions encadrés Charles PERETTI puis Ata CHIN AH YOU qui ont assumé les fonctions de chef d'aérodrome. Il se sont efforcés de gérer au mieux cette transition en procédant aux ajustements de dernière minute.

L'instructeur SSIS (Service de sécurité incendie et sauvetage) était également présent sur les lieux pour former les pompiers, déjà familiarisés avec le matériel militaire, aux méthodes civiles.

Les services techniques du SEAC.PF ont par ailleurs oeuvré pour que les équipements et installations en place puissent répondre aux besoins immédiats de la circulation aérienne tant sur le plan de l'énergie que sur le plan des télécommunications et des moyens de radionavigation.

Un arrêté du Gouvernement de la Polynésie française en date du 30 juin 2000 a officialisé le statut de l'aérodrome de Hao,

ouvert à la circulation aérienne publique dans la classe 3C. La piste est donc utilisable pour les ATR 72.

Une convention a été rédigée mettant le service d'Etat de l'aviation civile à disposition du territoire de la Polynésie Française pour l'exercice d'attributions de compétences territoriales dans le cadre de l'exploitation de l'aérodrome civil de Hao.

Enfin, le SEAC.PF a élaboré un plan de secours qui prévoit, en cas de catastrophe aérienne, les moyens locaux à mettre en œuvre pour assurer les opérations d'intervention.

Des dossiers restent cependant en suspens : celui de l'alimentation en eau de la plateforme aéroportuaire dans le cadre d'un système d'approvisionnement pérenne et celui de la prise en charge financière de la fonction "atterrissage en urgence" de gros porteurs qui pourrait trouver une réponse définitive dans le cadre du renouvellement de la concession des aérodromes d'Etat.

L'aérodrome de Hao devient de fait le 36^{ème} aérodrome du Territoire de la Polynésie Française. Il a comme particularité de pouvoir accueillir, depuis son ouverture et à tout moment, un avion gros porteur en situation d'urgence.

Pierre Vieillard

Mission marchandises dangereuses à Tahiti

M. LE TOUQUIZE du SFACT (Service de la formation aéronautique et du contrôle technique de la DGAC) a séjourné à Tahiti du 4 au 20 septembre 2000 afin de procéder à une mission d'audit de l'activité traitement des marchandises dangereuses en Polynésie française.

Cette mission s'inscrit dans le cadre de la mise en place prochaine du JAR-OPS1-T (voir notre encart p. 13) auprès des entreprises de transport aérien des Territoires et collectivités territoriales d'Outre-Mer.

Au cours de sa mission, M. LE TOUQUIZE a rencontré les exploitants de la Polynésie française concernés par l'OPS1-T (Air Tahiti Nui, Air Tahiti, Wanair). Il s'est intéressé aux manuels d'exploitation des compagnies, aux programmes de formation marchandises dangereuses adressés à leur personnel ainsi qu'aux procédures appliquées au traitement des marchandises dangereuses dans leurs escales.

En raison de la spécificité des soutes de certains aéronefs, le chargé de mission a signalé que seulement 10 % des produits dangereux figurant sur la liste élaborée par l'OACI seront autorisés sur les vols domestiques. De plus, chacun des exploitants concernés par l'OPS1-T devra, dans un calendrier défini, mettre en place une formation "marchandises dangereuses" qualifiante pour chaque catégorie de personnel concerné par le transport de marchandises dangereuses.

Pierre Champseix



L'aérodrome de Hao est ouvert à la circulation aérienne publique depuis le 30 juin 2000. Il est devenu le 36ème aérodrome du Territoire.

Navigation aérienne

Aérodromes des îles Réunion des chefs d'aérodromes

Devant le succès rencontré par le 1^{er} séminaire des chefs d'aérodromes organisé en 1999, l'expérience a été reconduite cette année. Mme ROTY de Bora Bora, M. AMARU de Moorea, M. BULUC de Raiatea, M. LECHENE de Huahine, et M. Mou de Rangiroa se sont donc retrouvés autour d'une table en mai dernier. Compte-rendu, point par point, des principaux thèmes abordés.

☐ Responsabilité du chef d'aérodrome au plan opérationnel et relationnel.

Le chef d'aérodrome doit pouvoir discerner les compétences des personnels qu'il encadre, savoir établir le dialogue lors de situations tendues et formaliser les missions confiées à un agent. Il doit garantir la sécurité aérienne tout en permettant le développement commercial et touristique des îles par les compagnies aériennes. Le chef d'aérodrome doit se positionner comme un capteur. Dans le domaine de la sécurité, il doit pouvoir anticiper, prévenir et réagir instantanément.

☐ Modernisation des outils de travail

Les aérodromes dotés maintenant d'équipements informatiques, vont grâce aux nouveaux outils de communications permettre des échanges rapides et ainsi, satisfaire à des besoins d'informations rapides.

☐ Service sécurité incendie et secours (SSIS)

M. DEVENDEVILLE et M. TARTU ont répondu aux questions des participants. Ils ont également parlé de l'agrément des agents pompiers, de l'état du matériel et son entretien ainsi que des tenues des personnels SSIS.

☐ Relations avec la SETIL

Les représentants de la SETIL, M. UEVA (Directeur), M. MACHOU (chef des travaux),

et M. VERMERSH (responsable sécurité) ont rappelé quelles étaient leur mission et leurs responsabilités sur les aérodromes concédés des îles. Ils ont évoqué le cahier des charges de la futur concession qui prévoit la mise à disposition des pompiers du SEAC.PF au concessionnaire. Le nouveau cahier des charges prévoit également le transfert au concessionnaire de la responsabilité de l'infrastructure et de la gestion des parcs de stationnement. Les chefs d'aérodromes et les représentants de la SETIL seront amenés à travailler ensemble sur le projet de convention.

☐ Programme et travaux d'entretien

Pour les aérodromes du territoire, M. BREANT et M. CHAUMEIL de la direction de l'Équipement (DEQ) ont présenté le programme d'extension de l'aire de stationnement de Huahine ainsi que les travaux d'entretien prévus à Moorea et à Huahine. Les chefs d'aérodromes ont évoqué la nécessité de l'entretien des abris SSIS, des tours de contrôle et des logements. Pour l'entretien des bandes aménagées des aérodromes du territoire, la SETIL et la DEQ ont décidé de se réunir dès que possible pour optimiser les moyens d'intervention respectifs.

Le service de l'infrastructure aéronautique du SEAC.PF représenté par M. GIRAUD a pris note des demandes des chefs d'aérodromes d'État concernant certains aménagements (aires de trafic, SSIS, logements...).

☐ Météorologie

L'amélioration des informations et prévisions météorologiques aéronautiques sur l'ensemble des aérodromes fait partie des objectifs du SEAC.PF. Les agents AFIS (service d'information de vol d'aérodrome) de certains aérodromes seront formés pour être agréés par Météo France : ils deviendront observateurs auxiliaires. Ils pourront ainsi transmettre des informations qui seront utilisées par le centre de prévision météo de Tahiti.

M. MIFSUD, responsable de l'exploitation chez Météo-France, a indiqué la nouvelle stratégie de sa direction qui conduit à l'arrêt de l'exploitation de la station de Bora Bora. Le SEAC.PF, les compagnies et le concessionnaire s'efforcent de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour que l'observation météorologique soit maintenue sur cet aérodrome dont le trafic est en constante augmentation.

☐ AIR TAHITI

M. CHANSEAU, responsable exploitation de Air Tahiti, a présenté la méthode de programmation des vols de sa compagnie, ses contraintes ainsi que les coordinations nécessaires lors de vols en dehors des heures d'ouverture des aérodromes.

Des questions ont été soulevées concernant les retards des vols, les informations contenues dans la feuille journalière des plans de vol répétitifs, la surveillance des phases d'embarquement et de débarquement des passagers. Plans de secours et exercices associés ont été également évoqués.

Pierre Vieillard



Les chefs des aérodromes contrôlés au grand complet.

Infrastructures aéronautiques

Concessions aéroportuaires des quatre aérodromes d'État Chronique du renouvellement des concessions

Le trimestre achevé a été l'occasion d'une mobilisation importante entre le concessionnaire actuel et les services du concédant (DGAC, Haut-Commissariat, SEAC.PF) pour faire progresser le dossier de renouvellement de la concession des quatre aérodromes d'Etat (Tahiti-Faa'a, Bora-Bora, Raiatea, Rangiroa).

La démarche entreprise a été engagée sous deux aspects :

- 1) le montage du dossier technique même,
- 2) les évolutions structurelles du concessionnaire.

Concernant l'évolution du dossier technique, le concessionnaire actuel est parvenu à définir un programme glissant de développement à cinq ans pour les quatre aérodromes, en prenant notamment en compte différentes hypothèses de trafic et donc de ressources pour financer ces investissements.

Elaboration du dossier technique

Un recensement domanial est actuellement en cours, un état exhaustif des contrats et engagements susceptibles d'engager l'Etat et le futur concessionnaire a été réalisé. De son côté le concédant a commencé à élaborer la convention de concession qui définira, dans le cadre du décret de mars 97 modifié en avril 99, décrets dits "aux risques et périls", l'étendue et l'organisation des responsabilités réciproques entre le concessionnaire et le concédant dans toute la

durée de la nouvelle concession.

Cette convention de concession devra, sur certains points, être précisée par des protocoles annexés à la convention. Il s'agit notamment de mettre au point les conditions dans lesquelles le nouveau concessionnaire et le concédant vont aborder la prise de nouvelles responsabilités dans certains domaines connexes à la navigation aérienne, aux statistiques, à la sécurité et à la sûreté aéroportuaire.

Ce dossier technique est aujourd'hui en bonne voie, il fait l'objet de séances de travail régulières entre le concédant et le concessionnaire et pourra faire l'objet d'une présentation prochaine au Service des Bases Aériennes de la Direction Générale de l'Aviation Civile à Paris.

Évolution structurelle du concessionnaire

Cette évolution est demandée par le concédant depuis plusieurs mois maintenant. Une réflexion pour sa mise en oeuvre a été engagée par le concessionnaire actuel pour examiner les différents scénarios et leurs impacts respectifs.

Le souhait du concédant est de confier la concession aéroportuaire à une structure entièrement dédiée à cette mission. Il est donc nécessaire d'examiner les solutions de transition entre la situation actuelle et la situation projetée. Le montage de cette nouvelle structure doit également être l'occasion pour le concessionnaire d'intégrer de nouveaux partenaires dans la gestion des aéroports.

Sur ce dernier point, le concédant a sou-

La réforme du régime des concessions

Le décret du 27 mai 1997, dit "aux risques et périls", a concrétisé la réforme du régime des concessions aéroportuaires. L'ancien cahier des charges type datait de 1955. Cette réforme a été rendue nécessaire par l'obsolescence de dispositifs vieux de plus de quarante ans, qui se sont, au fil des ans, révélés de moins en moins adaptés aux nécessités aéroportuaires. Le nouveau texte prévoit une modernisation et une simplification des rapports concédant/concessionnaire, ainsi qu'un renforcement de la concertation avec l'ensemble des partenaires du transport aérien. Les mécanismes de tutelle financière et technique de l'Etat sont modernisés, les droits et obligations du concessionnaire vis-à-vis des usagers et de l'Etat sont clarifiés. La répartition des tâches respectives de l'Etat et du concessionnaire est redéfinie. Et surtout, est instaurée une gestion aux risques et périls du concessionnaire, en rupture avec régime juridique de 1955, qui lui assurait la garantie totale de ses engagements financiers par l'Etat en fin de concession.

La rigueur de ce nouveau mode de gestion est :

- d'une part tempérée par une indemnité en fin de concession pour les emprunts non amortis (indemnité indexée sur les performances de gestion),
- et d'autre part contrebalancée par une tutelle plus légère de l'Etat (davantage de contrôles a posteriori que par le passé) sur les actes de la concession.

Infrastructures aéronautiques

haité que la démarche de renouvellement soit aussi l'occasion d'associer plus étroitement dans la gestion des 4 aérodromes, des partenaires économiques essentiels du territoire.

Le processus est actuellement bien engagé par le concessionnaire actuel, il suit le même rythme d'évolution que le dossier technique précédemment évoqué.

Le résultat de l'évolution entreprise devrait également pouvoir être présenté au Service des Bases Aériennes à l'occasion du dépôt du dossier technique.

On s'aperçoit donc que dans cette démarche quelque peu complexe, le concédant et son concessionnaire mettent tout en oeuvre pour que l'ensemble soit opérationnel à partir du 1er janvier 2001, date d'expiration de la concession actuelle.

Jean-Louis Détante

Les concessions des quatre aérodromes d'État vont être renouvelées en janvier 2001:

Le calendrier d'ici la fin de l'année

- ➔ La remise du dossier de candidature complet au Haut-Commissaire est prévue pour fin septembre.
- ➔ A la mi-octobre auront lieu un certain nombre d'ajustements locaux.
- ➔ Le dossier devrait pouvoir être transmis début novembre à la direction générale de l'aviation civile (DGAC).
- ➔ Entre mi-octobre et fin novembre s'effectueront des échanges entre le candidat et l'instance d'approbation (DGAC).
- ➔ Mi-décembre devrait avoir lieu le bouclage final du dossier ; les textes de concession seront mis dans le circuit interministériel de signatures.



Tahiti-Faa'a



Bora Bora



Raiatea



Rangiroa

Infrastructures aéronautiques

Route de contournement Poursuite des travaux

Le chantier de la route de contournement qui a débuté en janvier 2000 se poursuit normalement sans retard sur le calendrier d'exécution établi en début de travaux.



Le remblaiement de la zone nord a commencé le 14 août dernier

- La première phase de travaux - carrefour HEIRI et tronçon de route jusqu'au lagon est terminée.

- Les remblais maritimes sont terminés jusqu'aux ouvrages de franchissement de la rivière PIAFAU. Les enrochements qui protègent les rives de ce tronçon sont quasi terminés.

- Les ouvrages hydrauliques sont en cours de réalisation - le premier pont cadre est en voie d'achèvement et sera mis en circulation fin septembre - le second qui franchit la PIAFAU est en cours de réalisation pour une mise en circulation début octobre.

Les travaux de remblaiement pourront alors se poursuivre jusqu'en bout de piste.

Parallèlement à la réalisation de ces travaux, les remblaiements prévus en zone Nord ont commencé le 14 août 2000.

- Les importants travaux de canalisation de la PIAFAU à partir de sa sortie de la zone militaire sont en cours. L'ancien lit de la rivière a dû être retracé et reprofilé. Les enrochements qui viennent consolider les berges sont en cours de mise en place et le bétonnage du radier devrait intervenir courant octobre.

D'autres travaux importants qui sont liés directement au passage de la route en bout de piste 04 sont en cours de réalisation.

En effet, le passage de la route de contournement en bout de piste nécessite de décaler le seuil 04 de 311 m, ce qui entraîne le

déplacement de l'ensemble des installations de navigation aérienne qui étaient rattachées au seuil 04 actuel à savoir :

- La réalisation du nouveau seuil décalé dont le balisage lumineux doit être réalisé sous trafic. Il se situe à 311 m du seuil actuel. Il sera terminé fin août pour être opérationnel en octobre 2000.

- Le déplacement du glide - installation d'aide à l'atterrissage des avions qui lui aussi doit être décalé de 311 m. Les travaux de génie civil sont en cours et seront terminés fin août 2000.

- L'installation de P.A.P.I. au seuil 04 prévu dans le cadre du futur balisage et dont les travaux de génie civil seront également achevés fin août 2000.

- La fin de l'ensemble de l'opération "Route de contournement" est toujours prévue pour le courant du 2ème semestre 2002.

Jean-Claude Giraud

Un déroulement des travaux globalement conforme au planning prévisionnel

Travaux	programme prévisionnel	livraison / avancement
● Livraison carrefour Heiri, réalisation de la route sur la section CRIDLAND	mars 2000	mai 2000
● Travaux de curage et terrassements en remblai entre le rivage et la Piafau	avril 2000	avril 2000
● Ouvrages d'arts	septembre 2000	octobre 2000
● Travaux de recalibrage de la Piafau	septembre 2000	septembre ou octobre
● Remblaiement en zone Nord	début en août	avancement conforme
● Basculement seuil 04	début ??	avancement conforme

La prochaine phase décisive consistera à remblayer la fosse constituée par l'ancien lit de la Piafau (en zone Nord). Le maître d'œuvre, l'entreprise BTP, titulaire du marché et d'autres spécialistes examinent actuellement le mode opératoire à mettre en œuvre pour cette partie du chantier qui est la plus complexe à réaliser.

Infrastructures aéronautiques

Comité hygiène et sécurité Rapport d'activité

Le Comité Local d'Hygiène et de Sécurité (CLHS) du Service d'Etat de l'Aviation Civile s'est réuni le 11 juillet 2000 sous la présidence de M. Jean-Louis DÉTANTE. Tour d'horizon des sujets abordés.

Une circulaire du SRH (Service des ressources humaines) de la Direction générale de l'aviation civile, en date du 2 juin 2000 précise les missions des agents chargés de la mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité (ACMO) à la DGAC. Pour assurer les missions qui lui ont été confiées, l'agent chargé de la mise en œuvre de l'hygiène et de la sécurité doit pouvoir disposer de moyens adéquats : formation, information, participation aux réunions des comité hygiène et sécurité, prise en charge de ses déplacements sur son secteur géographique.

La médecine de prévention a atteint sa vitesse de croisière depuis quelques années déjà. Au SEAC.PF, 129 agents relèvent de la surveillance particulière (une visite annuelle). Les autres relèvent de la surveillance normale (une visite quinquennale). Le médecin de prévention doit naturellement être informé à l'avance des départs des agents (notamment les expatriés) afin de pouvoir effectuer une visite de contrôle avant qu'ils ne quittent leur service. Il souhaite également obtenir de la part des services une actualisation des risques professionnels, une information sur les constructions ou modifications de locaux et sur les changements de rythmes de travail (travail posté, par exemple). Enfin, pour mener à bien une campagne d'évaluation des nuisances sonores, le médecin pourrait être assisté par le SEAC.PF qui dispose d'un sonomètre.

Un rapport d'activité sur les visites hygiènes et sécurité effectuées depuis le dernier CLHS est présenté aux membres. Ces visites ont concerné le garage (de loin

le site le plus accidentogène), quelques locaux administratifs et l'aéroport de HUAHINE, aéroport territorial qui bénéficie de la mise à disposition d'agents de l'Etat, confrontés à un problème préoccupant relatif à l'isolement acoustique de la vigie (nuisances sonores importantes).

Les questions des organisations syndicales ont porté sur le nettoyage et le revêtement du sol de la tour de contrôle de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Pour ce qui est de la programmation des activités à venir, les actions retenues ont été les suivantes :

Formation

- Poursuite des actions de formation-sensibilisation engagées en 1999-2000. Un programme sera mis en place pour les îles ;
- Réédition d'une action de formation des membres du CLHS (intervention d'un responsable du SRH) + formation continue ACMO ;
- Poursuite des actions de formation secouristes (remotiver les agents pour les recyclages, au moins un ou deux par site) ;
- Montage avec le service de sécurité incendie et sauvetage d'une formation au

maniement des extincteurs (cible : 1 à 2 personnes par sites) ;

- Si possible, formation des contrôleurs à la "chaussette" (dispositif d'évacuation de secours de la tour de contrôle).

Inspections sur plusieurs sites géographiques

Une délégation du CLHS surveillera plus particulièrement :

- La tour de contrôle de Tahiti-Faa'a
- L'aéroport de Rangiroa
- L'aéroport de Raiatea
- L'aéroport de Moorea

L'ACMO s'assurera du suivi des vérifications et travaux d'hygiène et de sécurité.

Inspections thématiques

- Vérification systématique des extincteurs de l'ensemble des sites par SSIS
- Vérification de la mise à jour des consignes incendie sur chaque site
- Vérification périodique des installations par le bureau de contrôle VÉRITAS.

Anny Jean-Angèle

Les risques définis par la médecine de prévention

Un tableau des risques professionnels a été construit au SEAC.PF par le médecin de prévention, avec l'aide de tous les services. Ce tableau identifie quatre grandes catégories de risques :

1. contraintes physiques : notamment bruits, poussières (amiante, bois, fer...), rayonnements ionisants, électromagnétiques, laser, travaux exposant aux intempéries, travaux pouvant générer un barotraumatisme, vibrations ;
2. travaux exposant à des risques chimiques : notamment acides, peintures, vernis ;
3. conditions de travail particulières : notamment manutention, travail sur écran, standards téléphoniques, travaux de soudure, déplacements fréquents ;
4. risques d'accidents : notamment conduite de véhicules de l'administration, travail de nuit, utilisation de machines dangereuses.

Au SEAC.PF, les risques principaux sont les suivants : accidents liés à la conduite des véhicules administratifs (43%), bruits (22%), travail de nuit, travail posté (13%).

Administration

Convention SEAC.PF/SAT La tête dans les étoiles !

Le 2 juin 2000 se tenait une sympathique cérémonie de signature d'une convention autorisant la Société Astronomique de Tahiti (SAT), association loi 1901, à occuper une parcelle de terrain, à l'endroit le plus haut de la Cité de l'Air, pour y pratiquer des observations nocturnes du beau ciel polynésien.



Les signataires de la convention, Jean SAUCA, Président de la SAT, Jacki PILON, Directeur interrégional de Météo-France/PF, Guy YEUNG, Directeur du SEAC.PF, se sont félicités de cette nouvelle ouverture de l'établissement public et du service d'Etat sur le monde associatif polynésien, en soulignant que des groupes scolaires et des personnes n'appartenant pas aux deux administrations seront conviés par la SAT à monter sur la colline pour une soirée inoubliable.

Michel Balme

D'ores et déjà, deux soirs par semaine, de 20 h 30 à minuit, les personnels du SEAC.PF et de Météo-France -et bien sûr leurs enfants- pourront profiter des connaissances astronomiques des membres de la SAT.

L'ATACEM pourra organiser des soirées d'observation en collaboration avec l'association.

Comité Technique Paritaire du SEAC.PF Première réunion annuelle

Le Comité Technique paritaire (CTP), composé à parité de représentants de l'administration et de représentants des personnels, a tenu sa première réunion annuelle au début de mois de juillet. Différents points relatifs à l'organisation et au fonctionnement du SEAC.PF ont été examinés lors de la séance.

A cette occasion, un bilan d'étape sur le chantier de la route de contournement et son impact sur le fonctionnement de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a, ainsi que sur le dossier du renouvellement de la concession aéroportuaire a été présenté aux membres du comité.

Le suivi des objectifs fixés en matière de sécurité aérienne a également fait l'objet d'un examen approfondi.

Enfin, un projet de réorganisation de la division des aérodromes des îles (service de la navigation aérienne) a recueilli l'avis favorable des participants. Ce projet prévoit la création de 4 entités dotées chacune de responsabilités bien identifiées (gestion des ressources humaines et des moyens SSIS, exploitation des aérodromes, circulation aérienne et instruction, compatibilité).

Catherine Zerrouki

Deux nouveaux techniciens supérieurs

Le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française vient de procéder au recrutement de 2 techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile du corps d'Etat pour l'administration de la Polynésie française (TSEAC/CEAPF) - filière navigation aérienne et transport aérien (NATA). Le concours s'est déroulé aux mois de mai et juin derniers. Les lauréats sont, pour le concours externe, Thierry PELLEMANS et pour le concours interne, Elvis CHONVANT. M. PELLEMANS, jusqu'à présent en fonction à l'Office des Postes et Télécommunications, est titulaire d'un DEA en micro-électronique ; il intégrera l'Ecole nationale l'aviation civile de Toulouse dès septembre 2000 pour y suivre une scolarité de deux ans.

M. CHONVANT, actuellement en poste à la Direction Interrégionale de Météo-France en Polynésie, rejoindra quant à lui l'Ecole à la fin du mois de janvier 2001.

Nombre de candidats inscrits : 118

Nombre de candidats ayant participé à l'ensemble des épreuves écrites : 74

Nombre de candidats admissibles : 13

La plupart des candidats admissibles sont issus d'une formation scientifique de niveau BAC+3.

Arnold Maitere

Les compagnies Que devient Qantas à Tahiti ?



À la fin octobre, la Qantas ne sera présente à Tahiti que dans le cadre d'un partenariat commercial avec la compagnie Air Tahiti Nui. Dans ce sens, un accord de partage de code a été signé entre la Qantas et la compagnie Air Tahiti Nui pour l'exploitation de la route Papeete-Sydney via Auckland, le premier tronçon étant opéré par Air Tahiti Nui et les vols au-delà de Auckland par la Qantas.

Air Tahiti Nui a débuté ses vols vers Auckland en juin dernier dans le cadre d'un affrètement Qantas puis en propre depuis août à raison d'un vol hebdomadaire. L'exploitation conjointe de cette route sous le code Qantas, qui pourrait associer par ailleurs à court terme celui de Polynesian Airlines, est en effet dépendante de prochaines consultations aéronautiques entre la France et Nouvelle-Zélande pour permettre à Air Tahiti Nui d'exploiter le tronçon avec une compagnie d'un pays tiers.

À compter de novembre prochain, Polynesian Airlines projette de desservir la route Apia-Tahiti via Auckland à raison de deux vols hebdomadaires en B737-800. Ce schéma de desserte, additionné à celui de Air Tahiti Nui, pourrait pallier le déficit des vols Qantas.

AOM : renouvellement de la flotte



Le renouvellement de la flotte de la compagnie a officiellement été annoncé en octobre dernier, avec l'arrivée de deux nouveaux Airbus A340-300. Le premier d'entre eux, dont la cabine est actuellement en

cours d'aménagement à Toulouse, sera mis en ligne sur Papeete le 3 janvier 2001. Le second, toujours en cours de montage, intégrera la flotte un mois plus tard. Leurs immatriculations sont déjà connues : F-GTUA et F-GTUB.

Le confort des passagers a été l'un des critères déterminant de l'aménagement : le choix du siège a fait l'objet d'une attention particulière et tous les dossiers seront équipés d'écrans video individuels larges. La fonctionnalité des espaces pour les personnels navigants commerciaux n'a cependant pas été oublié.

La classe Club Opale comportera toujours 36 sièges, mais la classe Azur pourra recevoir 286 passagers dans des conditions optimales de confort.

Huit équipages de personnels navigants techniques pour chacun des avions sont en cours de formation. La qualification A340-200 des personnels navigants commerciaux reste valable mais doit être complétée. Des formations de maintenance en ligne sont également prévues.

Les aérodromes 4 nouvelles pistes pour les Tuamotu

L'atoll de Kauehi sera bientôt pourvu d'une piste d'aviation de 1200 mètres capable d'accueillir des ATR 42, avec une possibilité d'extension à 1500 mètres pour les ATR 72. Gaston Flosse qui s'est rendu sur l'atoll le 14 août 2000 a également annoncé le lancement prochain de trois autres pistes dans l'archipel des Tuamotu : à Katiu, Niau et Rairoa.

L'IGACEM en mission au SEAC.PF

Du 4 au 15 septembre, le SEAC.PF a fait l'objet d'une mission d'inspection par l'Inspection Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (IGACEM). L'inspection est conduite par M. Yves TOFFIN, inspecteur général de l'Aviation Civile et de la Météorologie, M. Jacques DUPAIGNE, ingénieur général des Ponts et Chaussées et M. Louis LEWDEN, ingénieur général de l'Aviation Civile.

L'ensemble des directions de l'aviation civile des DOM ont déjà fait récemment l'objet d'une inspection et, pour les TOM, après que le service d'État de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie ait été inspecté en 1999, le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a inscrit au programme 2000 de l'IGACEM, l'inspection du SEAC.PF.

L'inspection a essentiellement concerné le fonctionnement du SEAC.PF et a notamment porté sur :

- l'application des directives et de la réglementation
- la régularité des opérations conduites par le SEAC.PF
- l'efficacité de ses services
- les relations avec ses partenaires.

De nombreux entretiens ont été conduits avec les cadres du SEAC.PF, avec ses partenaires de l'État et du Territoire, les compagnies aériennes et le concessionnaire.

Un rapport d'inspection comportant

recommandations et suggestions sera remis au Ministre à la fin de l'année et le Directeur général de l'Aviation civile sera conduit à donner ses propres instructions en réponse aux recommandations de la mission IGACEM.



Les trois membres de l'IGACEM avec Guy Yeung, directeur du SEAC.PF

Tahiti-Faa'a

Avitaillement : d'une procédure irrégulière aux contentieux et à la crise

L'aéroport d'Etat de Tahiti-Faa'a est une plate-forme mixte civile et militaire, qui accueille plus d'un million de passagers par an et constitue l'unique point d'entrée aérien de la Polynésie française pour les avions gros-porteurs. C'est également la base de la desserte aérienne interne du Territoire. Cet aérodrome d'Etat est concédé depuis 1966 à la SETIL (Société d'Équipement de Tahiti et des Iles), société d'économie mixte du Territoire. La concession prend fin le 31 décembre 2000. L'avitaillement en carburant avion de la plate-forme est effectué par la SOMCAT (Société de manutention et de carburant aviation de Tahiti), qui est une société de service regroupant en son sein trois compagnies pétrolières (SHELL, TOTAL et MOBIL). Le contrat d'avitaillement de la SOMCAT a expiré le 8 janvier 2000.

Informé, fin 1999, de l'intention du concessionnaire de lancer un appel d'offres en urgence pour renouveler la convention d'avitaillement en carburant de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, le service d'Etat de l'aviation civile de Polynésie française (SEAC.PF) lui conseille de proroger pour un an l'autorisation accordée à la SOMCAT. Le SEAC.PF estime en effet cette procédure prématurée dans la mesure où la concession des aéroports d'Etat, elle-même en phase de renouvellement, est susceptible d'être accordée à un nouveau concessionnaire à la fin de

l'année 2000. Ce nouveau concessionnaire bénéficiera alors d'une légitimité et de délais supérieurs à ceux du concessionnaire sortant pour conclure des contrats d'une telle importance pour la concession.

En dépit de l'avis défavorable du concédant, le concessionnaire lance un appel d'offres en procédure d'urgence. La convention d'avitaillement en carburant est accordée à une société concurrente de la SOMCAT, la STAT (Société de transport et de stockage des hydrocarbures tahitiens).

Or, non seulement la nouvelle convention est rédigée et signée sans concertation avec le concédant, mais de surcroît, sa date d'effet est fixée au 1^{er} février 2000, date postérieure de plus de trois semaines à l'expiration de la convention de la SOMCAT.

Le 9 janvier 2000 à minuit, le concédant se voit donc contraint de pallier le vide juridique de trois semaines occasionné par l'imprévoyance du concessionnaire. Face à l'incapacité de la SETIL d'assurer la continuité du service d'avitaillement, le concédant met en œuvre le régime de gestion directe partielle prévu par les textes de la concession par le biais des mesures conservatoires nécessaires (article 47 du cahier des charges de la concession).

Dans un premier temps, le Haut-Commissaire de la République procède à la réquisition de la SOMCAT. Puis, le 17 février 2000, une convention provisoire se substitue à l'ordre de réquisition. La convention provisoire est signée entre l'Etat et la SOMCAT pour une durée d'un mois, renouvelable par tacite reconduction jusqu'au 31 décembre 2000.

Entre-temps, le SEAC PF précise à la

Conséquence de la grève sur les vol internationaux

Journée	Vol annulé	destination	passagers bloqués	passagers embarqués	solde passagers bloqués
mardi 22	AOM 902	Los Angeles	250	/	250
mercredi 23	AOM 902	Los Angeles	250	250 (vol du 22)	250
jeudi 24	AF 071	Los Angeles	350	/	600
jeudi 24	AOM 902	Los Angeles	250	120	730
vendredi 25	AF 071	Los Angeles	360	/	1090
vendredi 25				50	1040
samedi 26				200	840
dimanche 27				250	590
lundi 28				590	0

Échos du monde aérien



De nombreux passagers bloqués à Tahiti en fin de séjour et dans l'incapacité de trouver un logement ont exprimé leur mécontentement.

SETIL les attentes du concédant relatives à l'avitaillement en carburant de l'aéroport de Tahiti-Faa'a (courrier du 31 janvier 2000). Par ailleurs, la SOMCAT défère devant le tribunal administratif de Papeete la décision d'attribution de la convention d'avitaillement à la STAT. Par son jugement du 20 avril 2000, le tribunal administratif prononce l'annulation de ladite décision. Cette annulation est assortie d'une injonction adressée à la SETIL, sommée de recueillir l'agrément du concédant avant de prendre une nouvelle décision d'attribution du contrat d'avitaillement en carburant.

Le 10 mai 2000, le SEAC.PF et la SETIL se réunissent pour prendre acte du jugement en annulation et débattre des nouvelles perspectives possibles pour rétablir une situation normale. Il est clair que le concessionnaire ne peut obtenir l'agrément du concédant sur son dossier : les aspects techniques, financiers et commerciaux ne correspondent pas aux attentes du concédant, constamment rappelées. Le dépouillement des offres ayant été effectué, des modifications substantielles ne peuvent plus intervenir dans le dossier d'appel d'offres. Privé des conditions nécessaires pour obtenir l'agrément du

concédant, l'appel d'offres ne saurait, de ce fait, aboutir.

Après avoir pris l'avis de la commission des marchés du concessionnaire et déclaré l'appel d'offres infructueux, le directeur général de la SETIL informe le SEAC.PF, par un courrier du 13 juillet 2000, de son intention d'attribuer à la STAT le contrat d'avitaillement en carburant de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Sans attendre la réponse du concédant, le concessionnaire confirme sa décision à la STAT, par un courrier du 19 juillet 2000.

Le 27 juillet 2000, le concédant rejette la proposition de la SETIL sur le fond : en proposant à l'approbation du concédant la désignation d'un avitailleur allié *de facto* avec une seule compagnie pétrolière (SHELL), le concessionnaire installe cette dernière dans une position dominante sur son marché, obérant ainsi une partie du libre choix des compagnies aériennes.

Tout en proposant au concessionnaire son assistance technique, le concédant l'invite alors à présenter une nouvelle proposition. En tout état de cause, le SEAC.PF souhaite qu'une nouvelle solution lui soit rapidement présentée, afin d'éviter que perdure la convention

conservatoire signée avec la SOMCAT.

Le 11 août 2000, le concessionnaire prend acte du rejet de son choix et maintient sa proposition, arguant notamment que la STAT, contrairement à la SOMCAT est indépendante des compagnies pétrolières et que cette indépendance permet de casser l'oligopole des pétroliers.

Le 14 août 2000, la CSIP (Confédération des syndicats indépendants de Polynésie), syndicat majoritaire du personnel de la SOMCAT, dépose un préavis de grève portant sur différents points de revendication (maintien du statut des salariés en cas de changement d'avitailleur, garanties techniques et financières de la part du gérant de la SOMCAT, hygiène et sécurité accrues sur la plateforme aéroportuaire).

Le 21 août 2000, le personnel de la SOMCAT entre en grève et, durant les négociations, les représentants syndicaux demandent que la STAT soit agréée par l'État.

Le 25 août 2000, la grève est suspendue jusqu'au 4 septembre et des protocoles d'accord de fin de conflit sont signés le 31 août 2000 et permettent la levée de la grève et la sortie du conflit.

Près de 1500 passagers bloqués, des réponses locales pas toujours adaptées à la situation de crise traversée, des coûts supplémentaires conséquents, notamment pour les compagnies aériennes, une image ternie de la Polynésie dans une période où le tourisme constitue l'un des axes majeurs de son développement, tel est le bilan tracé à grands traits d'une grève dont l'impact aura été sans commune mesure avec les revendications des représentants des salariés.

Il est attendu aujourd'hui des parties prenantes à la convention d'avitaillement qu'elles se mettent d'accord sur un projet commun et qu'un dossier définitif qui respecte les attentes de l'État, soit déposé avant le 1er octobre 2000 auprès du concessionnaire, la SETIL.

Claude Wendt

Pacifique

Des débris en provenance de l'espace dans le Pacifique

William Readdy et Mickael O'Brien de la NASA ont rendu visite aux représentants de l'Aviation civile en Polynésie française du 7 au 10 août dernier afin de présenter les conséquences de la modifications de l'orbite de la navette spatiale américaine dans le cadre de ses missions vers la Station Spatiale Internationale. Avec cette nouvelle orbite, les débris du réservoir externe vont désormais tomber au sud ouest de la Polynésie française. Explications.



Mickael O'Brien et William Readdy de la NASA lors de leur présentation au SEAC.PF.

Le montage de la Station Spatiale Internationale (SSI) qui a débuté en novembre 1998 avec la mise en orbite du module Zarya devrait être terminé en 2007. Il nécessitera pas moins de 40 vols dans l'espace. La navette spatiale américaine, les fusées Soyouz et Proton russes amèneront, un à un, les composants de la station dans l'espace. Afin d'augmenter la capacité de lancement vers la station spatiale internationale, la NASA a modifié l'orbite de sa navette spatiale. La nouvelle orbite offre un nombre plus conséquent de "lancements rendez-vous". Elle a aussi des conséquences sur la rentrée du réservoir externe de la navette dans le Pacifique.

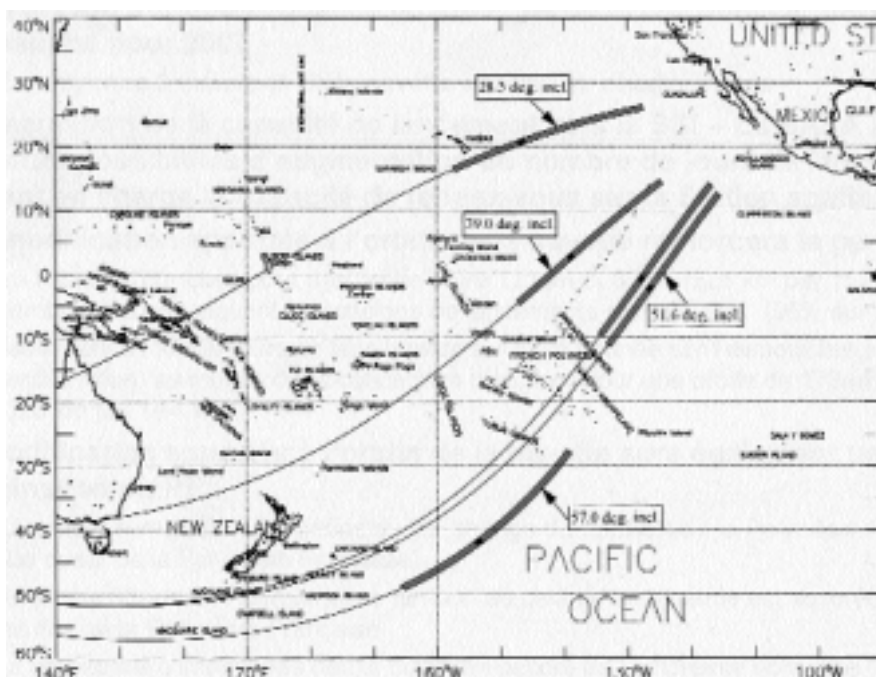
Lors de leur présentation qui s'est déroulée en présence de représentants du SEAC.PF, du Haut-Commissariat, de la Marine et de l'Armée de l'air, MM. O'Brien et Readdy se sont attachés à décrire le réservoir externe de la navette et sa trajectoire. Le réservoir externe voyage les 3/4 du temps autour du globe suivant une trajectoire en

direction de l'océan Pacifique pour élimination. Le temps total de la trajectoire dure environ 55 minutes. Le moteur principal de la navette s'éteint environ 8 1/2 minutes après le décollage. Le réservoir externe se sépare 18 secondes après l'extinction du moteur principal. Il se retourne ensuite avant de rentrer dans l'atmosphère au dessus du Pacifique. Il subit alors un réchauffement atmosphérique conduisant à sa destruction. Certains débris du réservoir peuvent subsister après la rentrée dans l'atmosphère. Ils sont contenus dans ce qu'on appelle "l'empreinte" du réservoir externe. Cette empreinte mesure 3260 km par 102 km.

Jusqu'ici, la zone d'élimination des débris se situait au nord est de la Polynésie française. La NASA ayant modifié l'orbite de la navette spatiale, la zone d'élimination des débris passe au sud ouest de la Polynésie française. La NASA assure qu'une zone tampon d'au moins 60 nm (111 km) au-delà de l'empreinte est assurée pour toutes les îles de la Polynésie. Cette protection est 240 % fois supérieure à celle exigée par les territoires américains. La probabilité d'impact des débris en dehors des 60 nm est inférieure à 10^{-10} .

Si les terres sont ainsi évitées, il reste néanmoins à avertir les aviateurs et les marins susceptibles de traverser la zone d'élimination lors d'un lancement. En moyenne, six missions de la navette spatiale auront lieu chaque année. La NASA s'est engagé à travailler en étroite collaboration avec les autorités de l'espace aérien français. Des notifications sur l'élimination du réservoir externe avertiront les aviateurs et les marins 24 à 48 heures avant le lancement de la navette. Le prochain lancement, le vol STS102, aura lieu au printemps 2001.

Axelle Buchwalter



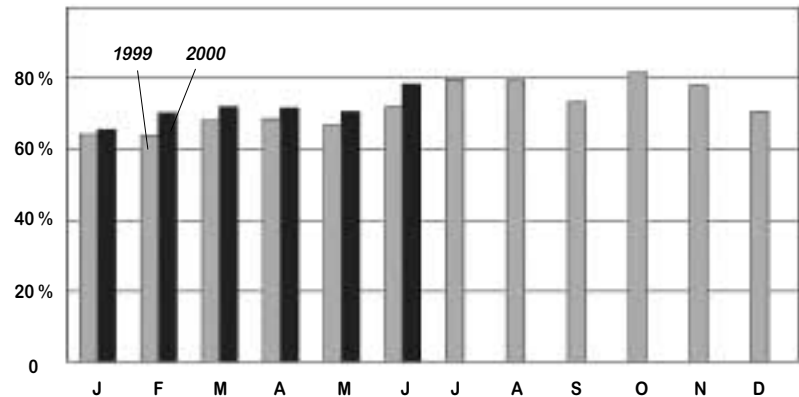
Zones d'élimination types les plus courantes du réservoir externe. La zone indiquée au sud ouest de la Polynésie française sera celle des futurs lancements de la navette vers la SSI.

Chiffres du transport aérien

Trafic international 2^{ème} trimestre 2000

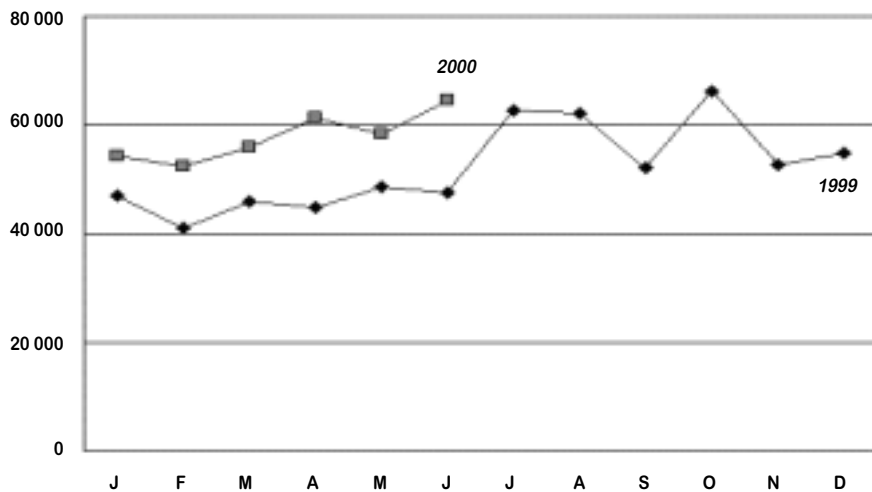
Le nombre de passagers sur les vols internationaux (vols réguliers et non réguliers) a progressé sur le 1^{er} semestre 2000 de 26,3 % avec un total de 347 032 passagers transportés (contre 274 672 sur la même période en 1999). Le nombre de passagers sur les lignes intérieures a progressé de 13,2 % sur les six premiers mois 2000 avec 389 221 passagers, contre 343 809 sur la période en 1999.

Coefficient de remplissage des compagnies desservant la Polynésie française (réseau international - vols réguliers uniquement)

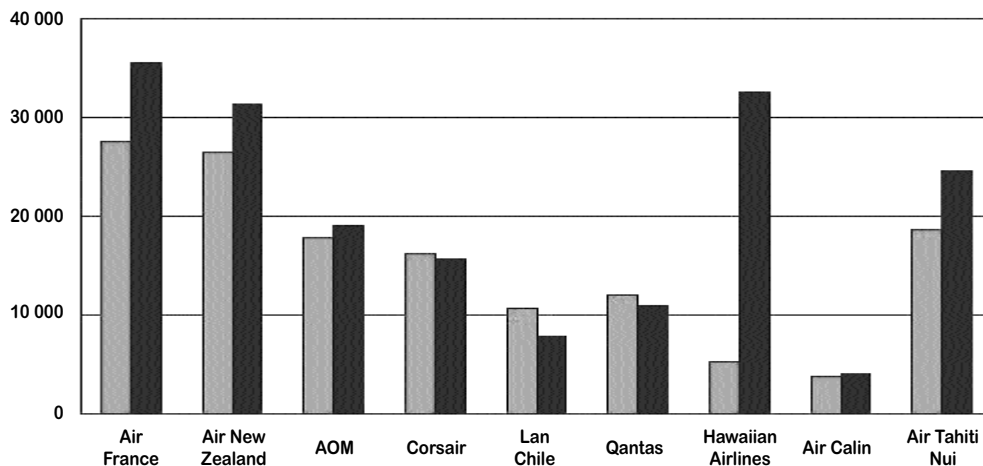


Trafic passagers international

(vols réguliers et non réguliers - PAX et transit - nombre de passagers par mois)



Trafic passager international : comparaison 2^{ème} trimestre 1999 / 2^{ème} trimestre 2000 (vols réguliers et non réguliers - PAX et transit - nombre de passagers par compagnie)



Chiffres du transport aérien

Trafic domestique 2^{ème} trimestre 2000

20 premiers aéroports de la Polynésie française - Vols domestiques, trafic commercial général
Avril à juin 2000

AÉRODROMES	VOLS (A+D)	PASSAGERS (A+D)	TRANSIT (A+D)	FRET (KG) (A+D)
Faa'a	10 245	216 560	0	657 677
Moorea	6 606	79 873	7 644	4 464
Bora Bora	1 605	64 706	6 040	78 668
Raiatea	1 284	37 612	21 063	91 826
Huahine	1 188	28 760	30 240	49 287
Rangiroa	815	17 757	8 827	81 708
Nuku A Taha	364	5 754	2 260	38 899
Manihi	276	5 443	1 881	25 692
Tetiaroa	536	5 077	0	0
Maupiti	126	3 343	0	13 438
Rurutu	126	3 223	2 100	28 288
Tubuai	124	3 118	2 132	21 124
Atuona	164	2 959	762	13 453
Fakarava	118	2 734	400	38 717
Tihehau	130	2 655	1 922	66 607
Hao	197	2 294	1 254	35 821
Ahe	130	2 262	1 544	24 387
Takaroa	154	1 621	1 334	34 660
Nengo Nengo	121	1 398	0	47 110
Makemo	88	1 385	380	13 564

Trafic passagers domestique
(nombre de passagers par mois)

