

# Le mot du directeur



Localement, les conséquences des événements du 11 septembre auront été durement ressenties au cours du dernier trimestre de l'année 2001 : crise sans précédent dans le secteur touristique, baisse importante du nombre de passagers, réajustements sensibles de l'offre de transport...

Chacun scrute les signes d'une reprise : l'observation des coefficients de remplissage des hôtels comme des avions ainsi que celle des programmes d'exploitation des compagnies aériennes pour la saison été IATA 2002 permettra d'en mesurer plus précisément l'ampleur.

Il reste qu'au-delà de la conjoncture économique, chacun fait front et s'efforce car la vie continue et l'optimisme de l'action vient tempérer le pessimisme de la raison : deux nouveaux appareils flamboyants pour la compagnie Air Tahiti Nui, un AOT (autorisation d'occupation temporaire) de six mois pour la SETIL Aéroports à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, suite de la fin de la concession, une perspective visible de solution pour l'avitaillement aéroportuaire, de nombreux chantiers à Tahiti-Faa'a en cours ou en projet.

Le chemin parcouru par l'aéroport international de Tahiti Faa'a depuis 1961 est considérable : 40 ans se sont écoulés depuis la mise en service de sa piste et cet aéroport est devenu pour la Polynésie française un instrument majeur pour son développement.

Manureva en choisissant d'y consacrer son dossier trimestriel fait œuvre de mémoire à un moment où l'aéroport international de Tahiti Faa'a est à la croisée de nouveaux chemins : perspectives d'ouverture de sa zone Nord, redistribution des activités implantées en zone Sud, possibilité d'accueil de très gros-porteurs type A380, sécurisation de la plate-forme...

En Polynésie française comme ailleurs, le développement du transport aérien est une réalité durable et souvent, apprendre à piloter en aéroclub peut conduire à l'élaboration d'un projet professionnel. Les aéroclubs en éveillant les vocations aéronautiques, en facilitant la pratique du pilotage de loisir, sont aussi en Polynésie française les seules « écoles »

de formation de « premier niveau ». Face aux comportements de prévention à l'égard du transport aérien qui ont pu apparaître çà et là, se développe et se transmet au sein des aéroclubs, lieux d'enthousiasmes, de passion et de rigueur, une culture aéronautique qui, alliant théorie et pratique, permet de leur opposer une plus juste appréciation des réalités du monde aérien.

Le Conseil d'Etat a eu l'occasion, ce dernier trimestre de l'année 2001, d'émettre deux avis dans le domaine du transport aérien : l'un, en dehors de tout contentieux, sur les compétences territoriales en matière d'assurance, l'autre, en matière de liaisons aériennes internationales à l'occasion des recours relatifs au dispositif de soutien à l'industrie du transport aérien. Dans les deux cas, les avis émis ont confirmé la compétence de l'Etat tant en matière d'assurance dans le domaine aérien notamment qu'en matière de liaisons aériennes lorsqu'existent sur une ligne des escales entre deux points du territoire de la République.

Suite à ce second avis, il appartient désormais au juge administratif de se prononcer au fond.

Enfin, compte tenu de la progression importante des dépenses de sécurité – sûreté, la question de leur financement est devenue prioritaire : depuis les tragiques événements du 11 septembre 2001 et du fait de l'importance du trafic aérien à destination des Etats-Unis, la création d'une taxe d'aéroport en Polynésie française sera plus que jamais d'actualité en 2002.

Je ne saurais terminer cette présentation du numéro 99 de Manureva sans vous présenter ainsi qu'à vos proches mes meilleurs vœux de santé et de bonheur à l'occasion de cette nouvelle année.

Guy YEUNG

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

# Sommaire

## P<sub>1</sub> Le mot du directeur



## P<sub>4</sub> Zoom Être pilote ? Bienvenue au club !

## P<sub>8</sub> Activités de l'aviation civile

### *Navigation aérienne*

- p 8 Implantations de stations sismologiques dans les îles
- p 9 Aérodrômes des îles : les horaires d'ouverture en question
- p 10 Sûreté : une mise en place effective et progressive
- p 11 Survivor aux Marquises : l'espace aérien restreint à Nuku Hiva
- p 12 Les compagnies aériennes et leurs obligations d'assurance
- p 13 Durée de travail des équipages : le repos, c'est la sécurité

### *Infrastructures aéronautiques*

- p 14 Route de contournement : premières bulles de champagne
- p 15 Sécurité de la piste de Tahiti-Faa'a : modification du virage du flamboyant
- p 16 Avitaillement en carburant : vers une solution concertée
- p 16 En prévision de la saison des pluies : opération curage du canal

### *Administration*

- p 17 Pathologies de surcharge : journée médicale de prévention
- p 18 Le marathon de New York 2001
- p 20 Lotus Notes : un outil de travail «api» pour les agents de l'aviation civile
- p 20 Ressources humaines : vers une gestion informatisée

### *Au cœur du Manureva magazine*

## Dossier

## Les 40 ans de l'aéroport de Tahiti-Faa'a



## P<sub>21</sub> Echos du monde aérien

### *La Polynésie*

p 21 Air Tahiti Nui : deux avions sinon rien  
2001 : année mitigée pour le tourisme  
39<sup>ème</sup> aérodrome à Arutua

p 22 Le Conseil d'Etat rend son avis  
Une Cafètes à Faa'a  
Nomination à la SETIL et AOT de six mois  
Sept emplois détruits pour un de perdu  
L'Aéroclub de Tahiti sur le net

### *Le Passager*

p 23 Code-share Air Lib - Air France : bilan satisfaisant  
Le surbooking « cher » aux compagnies  
Passagers handicapés



## P<sub>24</sub> Les chiffres du transport aérien

## P<sub>25</sub> Tourisme

*Calendrier des manifestations à venir*



MANUREVA MAGAZINE n° 99 - 4<sup>e</sup> trimestre 2001

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 - Réalisation : Jean-David BOL

Rédaction : Jean-Marc Brillant, Axelle Buchwalter, Benjamin Croze, Frédéric De Javel, Jean-Claude Giraud, Anny Jean-Angèle, Jean-Bruno Lay, Michel Liron, Loïc Mallart, Marie-Hélène Pierron, Francis Sacault, Pierre Vieillard, Bruno Voron, Claude Wendt, Guy Yeung et l'ensemble des services du SEAC.PF. Et un grand merci à l'Aéroclub UTA pour sa précieuse collaboration.

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 - Impression : STP

## La formation des pilotes dans les aéroclubs

# Être pilote ? Bienvenue au club !

**La Polynésie française compte trois aéroclubs. Deux grandes familles de pilotes s'y côtoient. On y croise des pilotes qui apprennent à voler pour le plaisir et d'autres qui sont à la veille d'une longue carrière professionnelle. Les motivations sont différentes mais révèlent une des missions fondamentales des aéroclubs : la formation. Manureva est allé à la rencontre des pilotes et de leurs instructeurs, afin de les interroger sur leurs ambitions et de recueillir leur sentiment sur le changement de réglementation du brevet de pilote privé. Un changement qui va dans le sens d'une meilleure sécurité mais aussi d'une plus grande exigence envers les élèves pilotes.**



*Le rêve de Tehivanui depuis qu'il a six ans : devenir pilote de ligne en Polynésie. Un rêve en bonne passe de se réaliser dans quelques années.*

Tehivanui est tahitien. Enfant, il habite la petite île de Tubuai, dans les Australes. Son père est alors agent AFIS sur l'aérodrome, sa mère est institutrice. Un jour, alors qu'il n'a que six ans, son père l'amène à bord d'un avion d'Air Tahiti. Dans le cockpit, il serre la main au pilote et sait à ce moment précis ce qu'il fera dans la vie : piloter. Aujourd'hui, Tehivanui a 19 ans. Il est en passe de réaliser son rêve de gosse. Son

brevet de pilote privé et ses épreuves théoriques en poche, il se prépare à retourner à Agen pour la suite de sa formation. Objectif : décrocher dans quelques années sa licence de pilote de ligne et ainsi pouvoir revenir en Polynésie pour travailler dans une compagnie locale.

Pour Tehivanui comme pour 90 % des pilotes de ligne, tout a commencé dans un

aéroclub. C'est à partir de seize ans qu'ils accueillent les jeunes qui, comme lui, désirent apprendre à piloter. A l'aéroclub UTA, les élèves pilotes représentent 30 % des adhérents et 70 % des heures de vol. Tehivanui a 17 ans quand il commence son brevet de pilote de privé. Ce brevet exige aujourd'hui un minimum de 45 heures de vols avec instructeur, auxquelles s'ajoutent les vols en solo. L'heure de vol coûtant au minimum 13 000 Fcp (715 FF), la facture finale est souvent comprise entre 600 et 800 000 Fcp (entre 33 et 44 000 FF). La formation au sein d'un aéroclub, si elle reste chère, est nettement plus abordable que dans une école de pilotage classique. Et pour cause : tous les instructeurs des aéroclubs à Tahiti sont bénévoles. À l'aéroclub UTA, ils sont dix à transmettre bénévolement leur passion aux apprentis pilotes de tous les âges. La facture peut être encore réduite par une bourse accordée par la Fédération Nationale de l'Aviation, en métropole. Cette bourse s'élève à 36 000 Fcp (2 000 FF), ce qui représente presque trois heures de vol. N'étant pas accordée systématiquement, il faut en faire la demande. En Polynésie, un système d'aide existe, mais pas au niveau des aéroclubs. Le SEFI, le service territorial de la formation et de l'insertion peut accorder une aide

### Bourse du SEFI : comment l'obtenir ?

Le SEFI (service territorial pour l'insertion et la formation) peut financer une partie du coût de la formation du demandeur de bourse quand deux conditions sont réunies :

- Le demandeur possède déjà sa licence de pilote de ligne. S'il ne l'a pas, il doit au moins être salarié d'une compagnie aérienne, comme personnel navigant par exemple,
- le demandeur détient une promesse d'embauche d'une compagnie locale, conditionnée à l'obtention de la qualification pour laquelle il demande la bourse.

Le SEFI paie généralement 50 % du coût de la formation mais aussi du coût du logement. Quand l'aide est accordée, elle avoisine en moyenne les deux millions de Fcp (110 000 FF). Avant 1995, le nombre de bourses accordées ne dépassait pas les cinq par an. Depuis, le chiffre a encore baissé. Une baisse due à l'arrivée importante de nouveaux jeunes pilotes sur le marché du travail.

*Pour contacter le SEFI : 43 31 25*

mais au stade de la pré-embauche du pilote (voir encart). Le montant de cette aide peut s'élever jusqu'à 2 millions de Fcp (110 000 FF).

## Une hausse du niveau de sécurité

Tous les licenciés d'aéroclubs ne visent pas la carrière professionnelle comme Tehivanui. Ils peuvent alors se satisfaire du brevet de base, valable en France et dans les DOM-TOM uniquement. Ce brevet est moins coûteux et moins long à passer que le brevet de pilote privé, mais il accorde au pilote des prérogatives limitées. Par exemple, un pilote titulaire du brevet de base ne peut ni voler au-delà d'un certain périmètre, ni embarquer sa famille avec lui. Il ne pourra le faire qu'après avoir complété son brevet de base par des autorisations particulières. Des autorisations qui ont un coût. La logique du brevet de pilote privé est différente. Il est plus complet, donc plus difficile à obtenir mais il ouvre la voie à la formation professionnelle. Le brevet de pilote privé a connu un grand changement le 1<sup>er</sup> juillet 1999. C'est à cette date que de nouveaux textes réglementaires sont entrés en vigueur. Ces textes, élaborés par les 19 pays de la communauté européenne, sont appelés JAR-FCL (Joint Airworthiness Requirement – Flight Crew Licensing). Ils ont été intégrés à la réglementation française sous le nom FCL-1. Au-delà du changement de nom (le TT est devenu PPL,

## Les licences du personnel navigant, catégorie avion (FCL-1)

Le FCL-1 se décompose en dix sous-parties traitant des différentes matières des licences et des qualifications :

- règles générales
- élève pilote
- pilote privé (PPL : private pilote licence)
- pilote professionnel (CPL : commercial pilote licence)
- vol aux instruments (IR : instrument rating)
- qualifications de classe et de type d'avions (QC et QT)
- pilote de ligne (ATPL : air transport pilote licence)
- instructeur (FI : flight instructor)
- examinateur (FE : flight examiner)
- examens théoriques.

« private pilote licence »), cette nouvelle réglementation répond à un principe fondamental : harmoniser les formations et les examens au niveau européen. Elle permet également une libre circulation des pilotes à l'intérieur des pays membres de l'Union Européenne. Le passage de l'ancienne à la nouvelle réglementation se caractérise par une hausse du niveau de sécurité. Cette tendance est très sensible dans les nouvelles conditions d'examens (voir encart page 7). Sur le plan théorique par exemple, le bachotage suffisait souvent à décrocher l'épreuve, la liste de questions possibles étant connue à l'avance. Ainsi, l'obtention de l'examen théorique n'empêchait pas de constater de grosses lacunes lors des épreuves pratiques. Aujourd'hui, le

nouvel examen théorique PPL se déroule différemment et de nombreux pilotes inspecteurs ont constaté une nette amélioration du niveau théorique des candidats. Enfin, rien de changé en ce qui concerne le brevet de base.

Aujourd'hui, Tehivanui continue de voler régulièrement à l'aéroclub UTA. Il « s'entretient » afin de se préparer à ses premières épreuves pratiques. Et pour lui, son brevet passé à l'aéroclub UTA aura été un atout : « *je me suis rendu compte qu'en métropole, les pilotes ont peu l'habitude de voler en mer. Et sur terre, le vol est quand même plus facile : il est possible de suivre une route ou un cours d'eau. Alors qu'ici à Tahiti, le fait de voler en mer exige de la part des pilotes une bonne maîtrise des instruments de radionavigation* ». Certes le trafic aérien en métropole est plus dense qu'en Polynésie, il exige donc une meilleure maîtrise des moyens de radio-communication. Mais gageons que Tehivanui s'y habituera. C'est un des buts de la formation qu'il est en train de suivre en France. Quinze années auront donc passé depuis sa rencontre avec le commandant de bord d'Air Tahiti, sur la piste de Tubuai, et Tehivanui sera arrivé à ses fins. Quand on l'écoute en parler, on se dit de toute façon qu'il ne pouvait en être autrement.

Jean-David Bol



Avant chaque départ, le pilote inspecte l'avion en plusieurs points. La gouverne de direction en fait partie. C'est un des nombreux gestes que l'élève pilote apprend lors de sa formation.

[ suite de l'article page 6 ]

[suite de l'article page 5]

## Interview Alain Vattant, « premier PPL » de Polynésie

**Alain Vattant a 40 ans. En Polynésie depuis onze ans, il est aujourd'hui gérant d'un club de plongée de Tahiti. Il s'est inscrit à l'aéroclub UTA à la fin de l'année 99, au moment où la réglementation TT évoluait vers une réglementation PPL. Il est aujourd'hui certifié : c'est d'ailleurs le premier PPL de Polynésie.**



C'est après 45 heures de vol qu'Alain Vattant a pu décrocher son PPL.

**Manureva : « Alain, pourquoi avoir voulu passer ton brevet de pilotage ? »**

AV : « Pour être enfin aux commandes ! Avant de m'occuper de mon club de plongée, j'ai été dans l'aéronavale pendant quinze ans. Durant cette période, j'ai accumulé plus de 3 000 heures de vol, mais en tant que navigant seulement. Cette expérience m'a laissé une envie : celle de piloter. Je m'y suis donc mis, et le fait d'avoir passé 15 ans à bord d'un avion m'y a bien aidé ! »

**Manureva : « Dans quel but as-tu pris des cours de pilotage ? »**

AV : « Voler seul avant tout, ressentir cette sensation fantastique de liberté ! Mon premier vol en solo restera pour moi un souvenir

inoubliable ! Et puis la cerise sur le gâteau : une baleine a fait un saut hors de l'eau juste après mon décollage, tout près du seuil de piste. Aujourd'hui, mon objectif va plus loin : je veux être pilote professionnel. La raison est simple : voler est devenu une passion pour moi, mais c'est une passion coûteuse. Il me faut donc trouver un moyen de l'assumer. Et la meilleure façon de le faire, c'est d'en vivre ! »

**Manureva : « Il t'a donc fallu aller plus loin que le simple brevet de pilote ... »**

AV : « Oui. Une fois mon brevet obtenu, je me suis inscrit aux cours

par correspondance de l'école Jean Mermoz, à Paris. Je les suis actuellement et j'en ai encore pour un an environ. Ensuite, je devrai aller en France pour la partie pratique de ma formation. En attendant, je continue à voler ici, sur les avions de l'aéroclub UTA. Je m'efforce de voler une à trois fois par semaine, mais ça n'est pas toujours facile, à 13 000 FCP l'heure de vol. »

**Manureva : « Tu penses quoi du fait d'avoir appris à voler en Polynésie ? »**

AV : « Je n'aurai jamais passé mon brevet si j'avais dû aller en métropole ! Le fait de trouver une formation sur place est très pratique. Et puis voler en Polynésie représente des avantages : la météo permet de voler tous les jours ou presque. Alors qu'en France, l'hiver et son brouillard est une très mauvaise saison pour

### Le PPL pour améliorer la sécurité des tous les usagers du ciel

« Les différences entre l'ancienne et la nouvelle licence de pilote privé sont évidentes. Mais que ce soit pour l'une ou pour l'autre, l'examineur a toujours délivré une licence à un pilote qu'il jugeait apte à transporter sa famille ou ses amis en sécurité. Il est aussi évident qu'un pilote qui n'a que 40 ou 45 heures de vol n'a ni recul ni expérience. Toutes les modifications de la nouvelle réglementation vont à mon avis dans le bon sens pour améliorer la sécurité de tous les usagers du ciel. Que nous soyons pilote privé ou professionnel, sur un petit monomoteur ou sur un gros

porteur, que ce soit pour le plaisir ou pour le métier, nous évoluons tous dans ce ciel merveilleux, surtout le ciel polynésien. Je me permettrai de reprendre la citation d'un de mes confrères publiée dans la dernière revue de la fédération qui, en parlant de l'acteur Michel Bouquet disait « *la question : 'M. Bouquet, que pensez-vous des acteurs amateurs ?', il a répondu : 'il n'y a pas d'acteurs amateurs à partir du moment où ils montent sur scène'.* »

Jean-Bruno Lay,  
pilote inspecteur de  
Polynésie française



disponibilité de mon instructeur, qui avait une autre activité professionnelle. Enfin, ma disponibilité et les exigences tenant à ma profession. Étant moniteur de plongée, il me fallait respecter des délais précis et très importants : attendre 24 heures pour voler après une plongée avec paliers, 12 heures pour une plongée sans paliers. Et ça n'a pas facilité la chose ! »

### Envie d'apprendre ?

✈ Aéroclub de Tahiti  
BP 6543 Faa'a  
Tél : 82.58.02  
[http://membres.tripod.fr/aeroclub\\_de\\_tahiti](http://membres.tripod.fr/aeroclub_de_tahiti)

✈ Aéroclub des Îles sous le Vent  
BP 143 Uturoa-Raiatea  
66.28.88

✈ Aéroclub UTA  
BP 6714 Faa'a  
83.81.09

Vérifier le niveau d'huile fait partie de la « check list » d'avant départ.

les apprentis pilotes ! La forte proportion de zones maritimes a aussi un impact sur l'apprentissage : les contacts avec le sol sont beaucoup moins nombreux, mais il faut être plus vigilant dans la navigation, les points de repère étant beaucoup moins nombreux ! »

**Manureva : « Quelle a été la principale difficulté que tu as rencontrée dans ton apprentissage ? »**

AV : « Trouver des créneaux de vol ! Il fallait concilier une multitude de facteurs. D'abord, la disponibilité des avions, souvent en panne ces derniers mois. Ensuite, la

## Licence de pilote privé : les examens d'aptitude

	Ancienne formule (brevet TT)	Nouvelle formule (brevet PPL)
<b>EXAMEN THEORIQUE</b>		
- Type d'épreuve	QCM	QCM
- Nombre de questions	60	120
- Questions connues à l'avance	oui	non
- Proportion minimum de bonnes réponses	75 %	75 %
<b>EXAMEN PRATIQUE</b>		
- Nombre minimum d'heures de vol	40	45
- Déroulement de l'épreuve	Le candidat est jugé sur la préparation de son vol, la qualité de la conduite du vol, de la maniabilité, sur le souci de la sécurité et de la qualité des communications radio.	En plus des exigences TT, une formation au vol sans visibilité est incluse dans les 25 heures de vol en double-commande, et vérifiée lors de l'examen. L'épreuve pratique est divisée en six sections, portant sur les mêmes thèmes que le TT. Si le candidat échoue dans une section, il a six mois pour la repasser. S'il échoue dans deux sections, il doit recommencer son examen au début.

# N

## avigation aérienne

### Implantation de stations sismologiques dans les îles

# L'Aviation civile et le CNRS sur la même longueur d'ondes

**Dix centimètres par an. C'est la vitesse à laquelle se déplace la plaque tectonique de l'Océan Pacifique. C'est la plus grande et la plus rapide de la planète, c'est aussi la moins connue. Mais plus pour longtemps : le CNRS est en train de mettre en place un réseau de stations sismologiques sur certains aérodromes des îles afin de faire une « échographie » des profondeurs de la Terre, sous l'océan Pacifique. Le but étant de mieux savoir comment se déforme le manteau terrestre situé sous la Polynésie.**



*L'installation de chaque capteur est rigoureuse. Rien ne doit fausser les relevés.*

L'installation des stations sismologiques du CNRS a débuté en septembre 2001. À ce jour, cinq stations sont opérationnelles sur les aérodromes de Rurutu, Hiva Oa, Hao, Maupiti et une cinquième à Rapa. Les cinq suivantes doivent arriver de France dans le courant du mois de janvier 2002. Pour implanter ses stations, le CNRS n'a pas choisi les aérodromes des îles par hasard. Le choix a dû être réalisé selon certaines contraintes. La sécurité du site tout d'abord. Les stations, représentant un équipement coûteux, sont installées pour une durée de deux ans. Elles

doivent demeurer dans un endroit sûr. Il faut aussi que cet endroit soit le moins exposé possible à d'éventuelles interférences. En Polynésie, c'est la houle qui pose des problèmes à tous les appareils de mesure sismiques. Ces aérodromes ont donc été choisis, car ils présentent plusieurs avantages : ils sont relativement surveillés et ils sont le plus souvent au nord de leur île, à l'abri de la houle de sud traditionnelle. Enfin, les aérodromes présentent un avantage indéniable d'accessibilité aux stations sismologiques. Une fois au sol, les chercheurs sont sur place pour recueillir les données collectées par les stations.

À chaque fois, l'installation est la même : le capteur sismique est posé sur une petite dalle en béton, coulée dans un trou de 70 cm de profondeur. Il mesure de façon continue les mouvements du sol selon trois axes : un axe vertical et deux axes horizontaux (nord-sud et est-ouest). Il est ensuite recouvert d'un caisson isotherme pour le protéger des écarts de température puis enterré. Le capteur est relié à une balise d'acquisition installée en surface



*La station sismologique de Maupiti est opérationnelle depuis septembre 2001.*

et alimentée par un panneau solaire. Elle stocke les informations recueillies sur un disque dur. Les chercheurs peuvent ainsi régulièrement venir collecter les informations recueillies par le capteur.

### Un séisme en Grèce enregistré à Rurutu

Le déroulement du projet scientifique du CNRS est simple : il peut se comparer à une « échographie ». Dans le cas d'une échographie, des ondes sont envoyées sur le ventre de la future maman et reviennent à l'échographe qui les analyse et en dégage une image, celle du fœtus. Les capteurs sismiques fonctionnent de la même manière. Les tremblements de terre envoient des ondes à travers le globe terrestre. Ces ondes sont enregistrées par les stations sismologiques et utilisées par les sismologues pour en faire des « tomographies ». Un des objectifs de cette expérience est en effet la création d'images en trois dimensions des structures de la Terre, jusqu'à des profondeurs de l'ordre de 1000 km. Les intérêts de ces images sont multiples : en apprendre plus sur les « points chauds » de Polynésie, ces remontées de matière chaude qui traversent le manteau terrestre et qui sont à l'origine de la création des volcans et des îles. Elles permettent aussi d'analyser l'évolution dans le temps de ce manteau terrestre, ces stations étant installées pendant encore deux ans. Deux années pendant lesquelles elles ne vont pas chômer, quand on sait qu'elles sont capables de capter un séisme de magnitude 6 survenant... en Grèce !

*Jean-David Bol*

### Un projet financé par le Ministère de la Recherche

Le Ministère de la Recherche français a lancé en 2000 les ACI « jeunes chercheurs » (actions concertées incitatives). Le but : inciter des jeunes chercheurs à se regrouper autour de projets pluridisciplinaires innovants et financer ces projets. C'est dans ce cadre que le projet de Guilhem Barruol, initialement chercheur au CNRS à Montpellier et actuellement mis à disposition après de l'Université de Polynésie française, a été retenu et financé jusqu'en 2003. Le CNRS n'a pas choisi la Polynésie par hasard. Jusqu'à aujourd'hui, cette zone a été peu étudiée sur le plan sismique et il existe sur place des partenaires précieux, le Laboratoire de Géophysique du CEA et la jeune équipe Terre-Océan de l'Université.

# Navigation aérienne

## Aérodromes des îles

# Les horaires d'ouverture en question

**Quand les vols Air Tahiti prennent trop de retard en fin de journée, certaines mauvaises surprises attendent parfois les passagers des Iles-Sous-le-Vent. Il peut arriver que le personnel de la compagnie leur annonce que les services assurés sur l'aérodrome où ils devaient se rendre sont fermés. Certes, le cas est rare. A chaque fois cependant, la même incompréhension se lit sur les visages. Manureva s'est penché sur la question.**

Quand on sait que 15 à 20 % des vols d'Air Tahiti enregistrent un retard de plus de 15 minutes, prendre un vol Air Tahiti en fin de journée peut parfois se transformer en pénible expérience. Plusieurs raisons à ces retards : attente des vols internationaux avec des passagers en connexion sur les îles, problèmes liés à l'escale... La compagnie, qui travaille en flux tendu, ne peut empêcher, au fil de la journée, les petits contretemps de s'accumuler. Ils finissent parfois par se compter en heures. Les passagers d'Air Tahiti ont appris à prendre leur mal en patience. Mais si le retard est trop important, une escale peut être remise en cause. Motif : les aérodromes des îles ne sont pas ouverts 24 heures sur 24 et il arrive un moment où les agents qui y travaillent doivent prendre du repos.

Les horaires de desserte des aérodromes par Air Tahiti sont programmés deux fois par an : fin mars et fin octobre. Ils sont transmis à l'aviation civile qui, se basant sur ces horaires, définit les horaires d'ouverture des services sur les aérodromes. Certains ajustements sont parfois nécessaires car les ressources en personnel dans les îles sont limitées. Sur ces aérodromes travaillent des contrôleurs aériens (ou des agents AFIS pour les aérodromes à faible trafic, voir notre encart) et des pompiers.

Pour des questions liées à la sécurité aérienne, les vacances des contrôleurs aériens ne doivent pas être supérieures à 11 heures de travail effectif. Les aérodromes des Iles-Sous-le-Vent ferment à la mi-journée afin que cette amplitude journalière ne soit pas dépassée. A Bora Bora, les contrôleurs sont suffisamment nombreux pour pouvoir se partager la journée presque tous les jours. En effet, afin d'accompagner le développement d'Air Tahiti, un contrôleur a effectivement été affecté sur le motu Mute au cours de l'année 2001. Un contrôleur supplémentaire assure donc la vacation du matin, et l'autre celle de l'après-midi. En cas de dépassement des horaires, le risque d'atteindre la limite des 11 heures est donc assez faible en semaine. Sur les autres aérodromes (Raïatea, Huahine et Rangiroa), l'effectif est plus réduit et chaque contrôleur assure la journée entière. Passé un certain délai, ils seront donc réglementairement obligés d'arrêter de travailler.

Autre catégorie de personnels indispensable pour le fonctionnement d'un aérodrome : les pompiers. Le cadre de travail des pompiers et des agents AFIS est celui en vigueur en Polynésie française : 39 heures par semaine avec des journées de 8 heures. Le code du travail polynésien accorde cependant une dérogation aux entreprises ou services dont l'activité est directement liée au transport aérien. Cette dérogation permet d'allonger la durée quotidienne de travail jusqu'à 12 heures.

Or, il arrive bien souvent que le programme d'Air Tahiti dépasse ces 12 heures d'amplitude quotidienne, notamment dans les Iles-Sous-le-Vent. Certes les pompiers et les contrôleurs peuvent faire des heures supplémentaires, l'extension du temps de travail hebdomadaire pouvant atteindre 48 heures sur une semaine. C'est d'ailleurs ce qu'ils font régulièrement et impérativement lorsque des EVASANS ont lieu en dehors des heures d'ouverture des aérodromes. Mais en dehors de ces circonstances impératives, deux problèmes se posent alors. Tout d'abord, il leur faut respecter, encore pour des raisons de sécurité, la règle de 10 heures d'interruption de travail entre la fin de service et le début du service suivant. Autre difficulté, la question des récupérations ou du paiement des heures supplémentaires. Pour les aérodromes territoriaux (cas de Huahine par exemple), les heures supplémentaires ne sont pas payées aux pompiers. Ils ne pourront les prendre que sous forme de récupération. Récupérations bien difficiles à prendre étant donné les effectifs en place... Afin de pallier ce problème, le paiement des heures supplémentaires de pompiers territoriaux a été inscrit au budget 2002 du Territoire. Voilà de quoi parer aux petits dépassements d'horaire. Il reste bien sûr que si le nombre de vols Air Tahiti venait à augmenter sensiblement, il n'y aura alors qu'une solution : procéder au recrutement de personnels supplémentaires.

*Axelle Buchwalter*

### Les personnels sur les aérodromes des îles

Pour faire tourner les aérodromes des îles, trois catégories de personnel sont nécessaires :

- Les contrôleurs aériens sur les aérodromes de Bora Bora, Raïatea, Huahine, Moorea et Rangiroa. Ils ont pour mission de gérer la circulation à proximité de leur aérodrome. Ils sont également chargés de transmettre les informations météorologiques aux pilotes et d'assurer le service d'alerte.
- Les agents AFIS (« aerodrome flight information system ») assurant un service plus réduit sur les autres aérodromes des îles, où le trafic est plus faible.
- Les pompiers qui assurent le service de sécurité et de lutte contre l'incendie d'aéronef.

## Sûreté

# Une mise en place effective et progressive

**Depuis les attentats du 11 septembre 2001, les questions de sûreté aéroportuaire sont au cœur des débats. Des mesures sont prises et la tendance générale est au renforcement. L'occasion de rappeler que ce sont de tels évènements qui rendent la sûreté indispensable et que c'est par eux qu'elle évolue, lentement mais « sûrement ».**



*A Tahiti, les bagages de soute sont contrôlés aux rayons X avant l'enregistrement. Le contrôle après l'enregistrement, beaucoup rapide, est aujourd'hui à l'étude.*

« Petit à petit l'oiseau fait son nid », un nid sûr et douillet. Étonnant : ce dicton populaire se vérifie également chez son grand frère : l'oiseau « de fer », l'avion. L'histoire le montre : c'est par « à coups » que l'avion est devenu un moyen de transport plus sûr. La raison est simple : on ne peut lutter contre un acte de malveillance qu'après avoir pris conscience de son existence. Et cela s'est fait progressivement, à partir des années 70, quand les détournements d'avion, vers Cuba notamment, ont commencé à se multiplier. Mais ces actes de malveillance ne cherchaient pas à nuire aux

personnes. Jusqu'au jour où les choses ont empiré. L'exemple de Lockerbie est un parfait exemple : le 21 décembre 1988, un Boeing 747 de la compagnie américaine Pan Am en route vers New York explosait à cause d'un attentat, au dessus du village écossais de Lockerbie, faisant 270 victimes. Plus récemment, les autorités aéronautiques américaines ont réalisé qu'on peut détourner un avion avec des cutters.

L'anticipation a ses limites et les autorités aéronautiques ne peuvent pas tout prévoir. Il faut alors tirer les enseignements des catas-

trophes passées afin de ne plus les voir se reproduire. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de maintenir sur les plates-formes aéroportuaires un niveau de sûreté permanent. Et la chose n'est pas aisée. D'abord parce qu'elle a un coût, ensuite parce que le temps et la routine ne sont pas les alliés de la vigilance. Si la mobilisation est générale au lendemain des catastrophes, le souvenir se fait souvent léger et les bonnes volontés ont tendance à s'émousser au fil des mois et des années. Or la sûreté est une machine lourde, faite de mesures et de procédures. Elle exige un effort quotidien et volontairement à contre-pied du « tout va bien » ambiant. D'autant que c'est parce qu'il y a dispositif de sûreté que « tout va bien ».

### Passagers : êtes-vous dupes ?

Peut-être un jour à l'aéroport, alors que vous attendiez d'enregistrer vos bagages, quelqu'un est venu vous voir d'un air désolé en vous expliquant qu'il a raté son avion. Peut-être que cette personne vous a demandé de lui rendre un énorme service : celui de faire passer dans vos bagages un paquet à elle qui doit arriver dans la ville où vous vous rendez. Là-bas, le cousin est déjà prévenu, il ira récupérer le paquet sur le tapis roulant. Le paquet est léger, il ne devrait pas vous causer un dépassement de charge. Vous acceptez donc gentiment. Dans le jargon de la sûreté, vous êtes « dupe ». Certaines personnes ont recours à cette manœuvre pour envoyer des colis sans payer de frais de port. Mais cette réalité peut avoir des conséquences plus graves : le colis pourrait très bien être le début d'un acte malveillant. Toutes les mesures sont alors mises en œuvre pour arriver à une exigence : que tous les bagages embarqués soient la propriété des passagers qui les présentent et que ces derniers puissent en garantir le contenu.

### Tahiti, porte d'entrée sur les Etats-Unis

Cet effort est d'autant plus important à Tahiti, porte d'entrée directe sur les Etats-Unis. Un terroriste éventuel pourrait très bien arriver en Polynésie par bateau, dans le plus parfait anonymat et ensuite commettre ou tenter de commettre un acte malveillant sur un avion. Il faut donc veiller de manière permanente à ne pas donner de Tahiti une image de « maillon faible ». Une image qui susciterait certainement de mauvaises intentions. Depuis les attentats du 11 septembre, la FAA (Federal Aviation Administration) est intransigente

# Navigation aérienne

sur les questions de sûreté. Des inspecteurs de la FAA sont d'ailleurs venus à plusieurs reprises à Tahiti pour s'assurer de la bonne compréhension et du respect des procédures de sûreté mises en œuvre par l'aéroport et les compagnies aériennes à destination des USA. Pour la Polynésie, satisfaire aux exigences de la FAA est un enjeu de taille. L'autorité américaine peut très bien interdire aux compagnies trop laxistes de faire escale aux Etats-Unis. Une interdiction synonyme de perte de recettes pour les compagnies et de baisse de fréquentation touristique pour la Polynésie. Baisse dont elle se passerait bien aujourd'hui.

Jean-David Bol

## Le contrôle des bagages de soute en aval

Exemple d'une avancée en terme de sûreté : le nouveau contrôle des bagages de soute « en aval », autrement dit après l'enregistrement. Actuellement, à l'aéroport de Tahiti-Faa'a, le passager présente ses bagages de soute avant l'enregistrement, au service des douanes qui les passe aux rayons X. Un agent assure en plus un contrôle visuel du contenu des bagages. Dans le projet de nouveau contrôle des bagages de soute, le passager n'a plus à présenter lui-même ses bagages aux rayons X. Le contrôle se fait après l'enregistrement. C'est le système adopté dans la plupart des aéroports de métropole et d'Europe. Avantages majeurs : le gain de temps, la réduction des files d'attente à l'enregistrement et la meilleure qualité des contrôles. Le projet prévoit la mise en place d'un programme automatisé faisant un examen tridimensionnel du contenu des bagages à la manière d'un scanner. Il en est encore à sa phase préparatoire, mais il devrait être mis en place dans les mois qui viennent à Tahiti-Faa'a.

## Confidentialité du tournage de Survivor aux Marquises L'espace aérien restreint à Nuku Hiva

**Il est plutôt rare que l'Aviation civile soit sollicitée par les grandes chaînes de télévision américaines, qui plus est pour l'organisation d'un divertissement. Mais quand le programme en question s'appelle Survivor et que des dizaines de millions de dollars sont en jeu, la direction de l'émission est exigeante : un tournage au secret sans aucun survol intempestif de la zone. D'où la nécessité de créer une zone aérienne réglementée temporairement.**



Fin septembre 2001, la société de production américaine CBS prend contact avec les autorités de Polynésie française (Haut-Commissariat et Gouvernement) afin de pouvoir réaliser son nouvel épisode de l'émission « Survivor » aux Iles Marquises, et plus précisément à Nuku Hiva. Cette émission devait avoir lieu en Jordanie, mais CBS a préféré chercher un autre site, jugeant la Jordanie plus « sensible » aux conséquences alors possibles des attentats du 11 septembre 2001.

Que ce soit aux Marquises, en Jordanie ou ailleurs, la crédibilité et le succès de l'émission résident dans sa confidentialité. Les organisateurs de l'émission s'entourent donc du maximum de précautions pour garantir la confidentialité du tournage mais également les droits d'exclusivité de l'émission. Si la tâche est faisable au sol, elle est plus difficile dans les airs.

La durée prévue de ce tournage, un peu moins de trois mois, et les besoins exprimés ont conduit l'Aviation civile à proposer la création d'une Zone Réglementée Temporaire (ZRT). Une fois cette zone définie avec les différents intervenants, la direction générale de l'Aviation civile à Paris a été saisie afin que cette zone soit créée par décision du Ministre de l'équipement, des transports et du logement.

La décision fixe les limites latérales et ver-

тикаles de cette ZRT ainsi que les périodes d'activité et les conditions de pénétration par des aéronefs. Pour que les pilotes susceptibles de pénétrer dans cette zone soient prévenus, la décision a fait l'objet d'une diffusion par voie d'avis aux navigateurs aériens (NOTAM, voir dossier Manureva 97) ainsi que par diffusion directe auprès des principaux services et sociétés intéressés.

La ZRT a la forme d'un quadrilatère qui laisse l'aérodrome de Nuku Hiva à 5 NM (9 km) à l'ouest et englobe toute la partie Est de l'île. Malgré le délai très court pour répondre aux besoins de la production et mettre en œuvre les procédures nécessaires, le tournage a pu s'effectuer sans retard.

Loïc Mallart



Seules quelques photos de l'émission sont diffusées par la chaîne américaine.

Transport aérien public

## Les compagnies aériennes et leurs obligations d'assurance

**Le transport aérien ayant acquis un tel niveau de sécurité, le passager ne s'interroge, en règle générale, que rarement sur le régime d'assurance qui lui serait applicable pour les préjudices qu'il subirait en cas d'accident aérien.**

Les compagnies aériennes ont pourtant des obligations en matière d'assurance et quand le voyageur achète un titre de transport, ce dernier comporte mention du régime applicable ; voyageant sur une compagnie européenne, il pourrait par exemple remarquer que figure au verso de son billet la référence à un règlement européen. Sur les titres de transport d'autres compagnies, et notamment certaines compagnies basées en Polynésie française, il est le plus souvent fait référence aux dispositions de la Convention de Varsovie.

Ainsi, suivant la compagnie utilisée, les régimes de responsabilité du transporteur aérien à l'égard du passager peuvent être différents.

Pourtant jusqu'en 1998, les responsabilités des compagnies françaises, qu'elles soient basées en métropole ou en Polynésie, étaient globalement régies par un régime unique, celui fixé par les dispositions de la Convention de Varsovie reprises

dans le Code de l'aviation civile. L'intervention du règlement européen de n°2027/97 (CE) du 9 octobre 1997 applicable dans l'Union européenne depuis le 17 octobre 1998 allait améliorer les garanties offertes aux passagers en prévoyant notamment le versement automatique d'une avance aux victimes d'un accident aérien (ou à ses ayants droits) pour faire face à des dépenses immédiates.

Pourtant, pour les compagnies basées en Polynésie française, et sauf si elles ont décidé de leur propre chef de souscrire une assurance conforme au règlement européen, le régime de la responsabilité aérienne applicable continue de relever de la Convention de Varsovie.

Les responsabilités croissantes du Territoire de la Polynésie française en matière de transport aérien et l'importance prise par certaines compagnies basées en Polynésie française pouvaient conduire à revenir sur ce régime et à s'interroger éventuellement sur les compétences respectives de l'Etat et du Territoire en la matière.

C'est ainsi que les autorités territoriales ont saisi en juillet 2001 le tribunal administratif de Papeete dans le cadre de l'article 114 de la loi organique n°96-312 du 12 avril 1996 d'une demande d'avis portant sur l'exacte répartition des compétences entre l'Etat et la Polynésie française en matière

d'obligation d'assurance des sociétés de transport aérien.

Le Conseil d'Etat a confirmé dans un avis du 11 septembre 2001 la compétence de l'Etat en matière d'obligation d'assurance des sociétés de transport aérien, en totale conformité avec les précisions qui avaient pu être apportées par le représentant du gouvernement de la République ou le législateur lors des débats parlementaires de 1995 et 1996 qui avaient précédé l'adoption du projet de loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française.

Au-delà de cette confirmation, il se conçoit difficilement d'attendre la ratification de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 qui revient notamment sur la responsabilité du transporteur et l'étendue de l'indemnisation du préjudice en améliorant les obligations de garanties pour les passagers.

La mise en œuvre d'un processus visant à rendre applicable en Polynésie française le règlement communautaire susmentionné mérite d'être étudiée. La prise en compte anticipée par les compagnies aériennes basées des dispositions les plus favorables aux passagers semble en attendant la voie la plus judicieuse.

Claude Wendt



# Navigation aérienne

## Durée de travail des équipages Le repos, c'est la sécurité

**Le repos ? Personne ne rechigne à en prendre. Toute une partie de la réglementation du travail y est consacrée, dans le but de garantir de bonnes conditions de travail. Mais pour les personnels navigants (PN) des compagnies aériennes, cette logique va au-delà. Le repos est une question de sécurité des vols. Gros plan sur la législation en la matière.**

Pour tenir compte de la fatigue liée à l'exercice de leurs métiers, des limitations en durée sont fixées :

- en termes calendaires : mensuelle, trimestrielle, semestrielle et annuelle,
- en termes de temps de vol,
- en termes de nombres d'étapes.

L'objectif recherché est le suivant : que les personnels navigants soient bien reposés avant d'entreprendre leur vol. Pour cela, il est prévu des temps de repos pré-courrier et post-courrier et encore des temps d'arrêt en escale. Car un PN bien reposé est un PN plus vigilant.

Mais il arrive que la durée des vols soit supérieure à la durée de travail légale. Le Papeete-Paris en est le parfait exemple. Dans ces cas-là, et pour conserver le respect de plages de repos pendant les vols, les compagnies ont recours à deux types de pratique : le renforcement (embarquement d'un pilote supplémentaire ou de PNC\* supplémentaires) et le doublement (embarquement de deux pilotes supplémentaires ou de PNC supplémentaires). Ces dispositions sont prises pour les vols de durée supérieure à 10 heures ou des temps de service de vol supérieurs à 14 heures (décompte à partir du moment où le membre d'équipage se présente aux opérations de la compagnie avant le vol).

La durée du travail de ces personnels navigants sur des aéronefs exploités par des entreprises ayant leur siège social en Polynésie Française est de la compétence des autorités de la Polynésie Française. C'est la raison pour laquelle les dispositions correspondantes du code de l'aviation civile ne leur sont pas opposables. Avec le démarrage d'Air Tahiti Nui, compagnie à vocation internationale, l'Assemblée Territoriale a voté une délibération n°98-191 APF du 19 novembre

1998 relative à la durée du travail des personnels navigants sur long-courriers. Pour le transport interinsulaire, le vide juridique est pallié par les conventions collectives. Et pour ce qui concerne les PNC d'Air France basés en Polynésie Française, leur activité est régie par un accord d'entreprise.

Francis Sacault

\* PNC : personnel navigant commercial (hôtesse ou steward)

### Les repos en exemple

#### Sur un vol aller/retour Papeete-Auckland effectué par un même équipage

- l'équipage se présente à 06h35
- le départ est prévu 08H35
- le temps de vol aller/retour est de 10H00
- le temps d'escale est de 03H10
- le retour est prévu à 21h45

Le temps de service de vol est de 15h. Il est décompté à partir du moment où le membre d'équipage doit se présenter aux opérations de la compagnie. L'équipage de conduite de base composé d'un commandant de bord et d'un copilote est renforcé par un pilote supplémentaire. L'équipage complémentaire de bord comprend 9 PNC\* alors que le nombre minimal requis pour un avion de 286 places est de 6 PNC\*. A bord, les PN disposent de postes de repos adéquats (couchettes, sièges). A l'issue de la rotation, les PN ne pourront pas être re-programmés en vol avant 36 heures.

#### Sur un vol aller/retour sur les Marquises

- le temps de vol est de 07H30
- le temps d'escale est de 02H30
- l'amplitude de vol est de 10H00

A la fin de la mission, les pilotes doivent bénéficier d'un repos d'une durée au moins égale à 2 fois le temps de vol, soit 15H 00. Pour des exigences de l'exploitation, ce temps de repos peut être ramené à 8H 00, le reliquat de repos étant reporté au prochain arrêt. Enfin, il peut être dérogé à ces limites dans les conditions suivantes :

- vols urgents (EVASAN, dépannage)
- vols exécutés dans l'intérêt de la sûreté d'un service public.

Selon le code de l'aviation civile, l'équivalent des 169 heures de travail par mois pour un salarié à terre est de 85 heures pour un pilote d'avion à hélices ou 75 heures pour un pilote de jet.

# Infrastructures aéronautiques

## Route de contournement

# Premières bulles de champagne



*Le champagne était de rigueur pour le passage de l'étape ô combien symbolique de la jonction de la route de contournement.*

Vendredi 5 octobre 2001, un peu après 11 heures. Le bulldozer de l'entreprise BTP vient de pousser dans l'eau les derniers mètres cubes de terre. Désormais, l'extrémité du remblai qui part du rivage de Faa'a près du giratoire Heiri et qui contourne la piste à son extrémité ouest touche enfin l'autre extrémité du remblai, celle qui part du motu Tahiri au niveau de la darse de l'Aviation Civile. La jonction est donc réalisée entre les zones sud et nord de la plate-forme aéroportuaire de Tahiti-Faa'a. Les engins peuvent aller de l'une à l'autre sans traverser la piste.

C'est une étape symbolique qui vient d'être atteinte dans les délais prévus et on peut lire la satisfaction sur les visages des deux agents de l'entreprise qui se serrent la main au-dessus de la jonction toute fraîche. Surtout que les derniers mètres ont été les plus difficiles à gagner sur le lagon : en effet, le fort courant présent ce jour-là emportait le matériau presque aussi vite que les camions le déversaient dans l'eau. Il aura donc fallu toute l'habileté et la persévérance des conducteurs d'engins pour en venir à bout après une matinée d'efforts.

Pour fêter la réussite de cette étape importante, l'ensemble des partenaires et acteurs du chantier (maître d'ouvrage, maître d'œuvre et entreprise) se sont réunis sur le lieu même des travaux autour d'un pot

d'inauguration de la jonction du remblai maritime. Auparavant, ils ont parcouru en engins de chantier le tracé complet de la future route de contournement. Ils ont ainsi pu apprécier l'avancement décisif pris dans les travaux et l'amélioration que représente cette voie qui remplacera l'actuelle route de traversée de piste.

Cette jonction marque la fin du plus gros de la phase des terrassements et des incertitudes qui y sont liées. En effet, elle a eu lieu

dans la zone où les remblais étaient les plus profonds (dans l'ancien lit de la rivière Piafau : jusqu'à -12 mètres) et reposaient sur un sol de portance très moyenne. L'ensemble des acteurs du chantier a donc été pleinement satisfait de ne rencontrer aucune mauvaise surprise jusqu'à la fin du remblaiement.

Pour autant, les travaux de la route de contournement ne sont pas terminés. En terme de travaux de génie civil, il reste à réaliser 800 mètres de corps de chaussée, 10 % des enrochements et la totalité du revêtement de la route. En parallèle, d'autres travaux sont nécessaires avant la mise en service de la route : l'installation de clôtures le long de la route, la signalisation routière, l'aménagement du secteur d'arrivée de la route en zone nord ainsi que la mise en sûreté de cette zone nord. Il faudra attendre le 3<sup>e</sup> trimestre 2002 pour voir les premiers usagers emprunter la route de contournement.

*Benjamin Croze*



*Les premiers usagers devraient rejoindre la zone nord pas la route de contournement dans le courant du troisième trimestre 2002.*

# Infrastructures aéronautiques

## Sécurité de la piste de Tahiti-Faa'a Modification du virage du flamboyant

**Le tracé de la pointe Hotuarea, mieux connue sous le nom de « virage du flamboyant », va être rectifié courant 2002. Objectif : mettre aux normes la bande dégagée de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a. Explications.**

Le projet de rectification du virage du flamboyant prévoit de réduire la partie en saillie de la pointe Hotuarea et de déplacer la route territoriale sur un tronçon d'environ 90 mètres de long. Le coût de l'opération est estimé 83 500 000 FCP (4 600 000 FF).

Cette opération a pour objet la mise aux normes de la bande dégagée et des dégagements latéraux de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome.

Cette mise aux normes de la bande dégagée d'obstacles et des dégagements latéraux est lancée en application du nouveau plan de servitudes approuvé par arrêté interministériel du 20 mars 2000. En vertu de l'article R242-3 du Code de l'Aviation Civile, elle est à la charge de l'Etat.

La bande dégagée, aire encadrant la piste et périmètre d'appui des servitudes est destinée :

- à réduire les risques de dommage auxquels est exposé un aéronef qui sort accidentellement de la piste ;
- à assurer la protection des aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

La largeur de la bande pour un aérodrome de catégorie A tel que Faa'a est de 300 mètres, soit 150 mètres par rapport à l'axe de piste. Or, les constructions et les plantations les plus proches sont à 90 mètres de l'axe de piste environ. Elles constituent un danger pour la sécurité



La chaussée doit être « redressée » sur un tronçon de 90 mètres.

aérienne (zone de toucher des avions) et pour les habitants domiciliés dans cette emprise, d'autant plus que l'aérodrome de Tahiti-Faa'a reçoit des avions gros porteurs du type 747-400.

Depuis 1998, le service d'Etat de l'aviation civile a projeté l'acquisition de la parcelle privée comportant ces habitations. Cette acquisition vient d'être concrétisée.

La pointe Hotuarea est également située dans les dégagements latéraux (altitude d'environ 17 mètres à 70 mètres de la bande dégagée). Le projet va concerner la mise aux normes de la partie en saillie et le déplacement de la route territoriale sur un tronçon de 90 mètres est nécessaire.

Ce projet concerne une emprise foncière inconstructible appartenant à l'OPT. Afin de lancer la première phase de travaux,

plusieurs correspondances et dossiers ont donc été adressés, dès 1998, à la direction de l'Office. Par correspondance du 11 septembre 2001, l'Office a autorisé l'aviation civile à réaliser la première phase de la mise en conformité et à exercer la mission de maître d'œuvre des travaux prévus sur son emprise.

Une étude paysagère relative au réaménagement du point de vue du flamboyant a été réalisée par la société Carex afin d'être incorporée à l'étude d'impact qui vient d'être soumise à enquête publique.

Les travaux de la première phase pourront être entrepris dès que l'autorisation de travaux de terrassement sera délivrée par le Service de l'Urbanisme, avec une durée de travaux évaluée à 1 mois.

Michel Liron

### Planning des travaux - avancement du projet

#### 1<sup>e</sup> phase (année 2001- début 2002)

Mise aux normes zone OPT : 15.100.000 FCP (830.000 FF).

#### 2<sup>e</sup> phase (année 2002)

Déplacement de la route de ceinture : 42.500.000 FCP (2.338.000 FF).

#### 3<sup>e</sup> phase (année 2003)

Achèvement de la mise aux normes : 25.900.000 FCP (1.425.000 FF).

Une autorisation de programme d'un montant de 83.500.000 FCP (4.600.000 FF) couvrant la totalité de l'opération a été mise en place le 30 mai 2001 par le Service des Bases Aériennes à Paris.

# Infrastructures aéronautiques

## Avitaillement en carburant Vers une solution concertée



*Les discussions avec les pétroliers sur le dossier de l'avitaillement durent depuis deux ans.*

La solution qui semble se dessiner depuis le mois d'octobre 2001 est la suivante : création d'une nouvelle société d'avitaillement en carburant, composée des compagnies MOBIL, TOTAL, SHELL et peut-être de la SETIL. Les participants travaillent actuellement de concert à la mise en musique de cette partition.

Prises isolément, les capacités de stockage de chacune des compagnies pétrolières installées localement ne permettent pas l'attribution de l'avitaillement à une seule d'entre elles, à la fois en raison des besoins annuels du transport aérien et de l'obligation de disposer de l'équivalent de 73 jours d'autonomie (stocks stratégiques). Aussi,

la solution ne pourra être que concertée : une offre conjointe de deux, voire trois compagnies.

Depuis le 9 janvier 2000, l'Etat s'est substitué à son concessionnaire défaillant et gère directement l'avitaillement en carburant de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Les discussions entre les pétroliers durent depuis près de deux ans, entrecoupées de grèves du personnel (la première, au mois d'août 2000 ; la suivante, au mois d'octobre 2001).

L'état des installations ne crée pas une situation de péril imminent à l'aéroport, mais les aspects « sécurité » de l'exploitation ne sont toutefois pas négligeables et de nouveaux retards doivent être évités.

*Anny Jean-Angèle*

## En prévision de la saison des pluies Opération curage du canal

Comme tous les ans à la veille de la saison des pluies, l'aviation civile entreprend le curage du canal latéral de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a qui déverse vers la mer les eaux pluviales de la commune de Faa'a. C'est au total 16 canaux secondaires qui s'y jettent, drainant toutes sortes de débris végétaux et ménagers ainsi que des boues issues des reliefs de Faa'a.

Pour faire face à cette situation, il a été nécessaire d'entreprendre des travaux de curage importants, nécessitant l'utilisation d'une pelle « retro » et de camions pour rendre au canal ses caractéristiques normales, indispensables à son bon fonctionnement.

Les quantités enlevées cette année ont été de l'ordre de 15.000 m<sup>3</sup>. Ces matériaux sont

déposés sur une zone dite de séchage et transportés à nouveau après séchage vers des zones de remblais situés sur l'aérodrome.

L'opération de curage a duré deux

semaines. Deux mois sont nécessaires au séchage des boues avant leur transport vers les zones de remblai.

*Jean-Claude Giraud*



*Le curage est indispensable chaque année, comme en témoigne la quantité de déchets qui s'amassent sur les berges.*

## Pathologies de surcharge Journée médicale de prévention

**Une journée médicale de prévention abordant le thème des pathologies de surcharge s'est déroulée le mardi 20 novembre 2001 au centre Vaitupa. Elle a été organisée en collaboration avec le service des Douanes. L'enquête menée à cette occasion a permis de révéler quelques cas de diabète et d'hypertension.**

La manifestation a commencé à sept heures du matin puis par tranche horaire de deux heures, les agents se sont présentés par groupe. Chaque participant a ainsi pu suivre un parcours comprenant une prise de tension artérielle, avec évaluation des mesures biométriques, poids, taille, périmètre ombilical, puis réalisation d'un dextro suivi d'une analyse d'urine. Enfin il était demandé de répondre à une enquête alimentaire permettant de définir quels étaient les comportements alimentaires, les habitudes de chacun, tant sur les modalités d'administration des repas, que leurs contenus, leurs quantités et les rythmes. Chaque agent finissait son parcours par un entretien avec un médecin, au cours duquel était développé les écarts ou les carences consta-



*Pour chaque participant, l'infirmière procède à un « dextro », une petite piqûre dans le doigt, afin de réaliser une analyse sanguine.*

tées dans les habitudes, ou si des anomalies des mesures biométriques étaient constatées. Le médecin, enfin, pouvait conseiller chaque agent sur les démarches à suivre concernant les pathologies découvertes, soit une surveillance médicale plus particulière due à l'âge ou tout simplement à des antécédents familiaux.

Cette journée s'est passée dans une ambiance bon enfant. Et les discussions entre médecins, infirmiers et agents ont pu se poursuivre à table, à midi. Tout au

long de la journée des messages d'information sur support vidéo sont passés en continu, cet atelier a été aussi un lieu d'échange et de renseignements.

Ces journées n'auraient pas pu se dérouler sans la formidable participation des infirmiers de l'association de Polynésie, du Dr. Boissin de l'ADPF, du Dr. Cheval du SIMTRA et de Marina Baudoux du service des Douanes. Encore un grand merci à toutes ces personnes.

Le premier constat sur ces journées est l'importante participation des agents des différents services, ce qui témoigne de la nécessité de poursuivre un travail de fond sur l'information, la sensibilisation, du personnel aux problèmes alimentaires. Par ailleurs, les premiers résultats confirment l'existence fréquente de ces problèmes de surcharge, quelques cas de diabète et d'hypertensions ayant été relevés lors de cette journée. Un travail d'analyse des résultats sera réalisé et donnera lieu à un complément d'information prochainement.



*Les participants à la journée de prévention ont pu avoir une information complète grâce aux ateliers vidéos mis en place.*

Marie-Hélène Pierron  
Bruno Voron

## Témoignage

# Le marathon de New York 2001

**Pendant de longs mois, une équipe de sept coureurs composée d'agents de l'aviation civile et de la météo s'est préparée au marathon de New York 2001. Ils nous parlent de joie, de sueur, de motivation. Sans oublier l'émotion ressentie dans cette ville qui venait d'être touchée par les attentats contre les tours jumelles du World Trade Center.**



*Quelques foulées d'entraînements ne sont pas inutiles avant de s'attaquer aux 42 km 195 du Marathon de New York.*

L'aventure a commencé le 7 novembre 2000. L'UNASACEM, l'union nationale des associations de l'Aviation civile et de Météo France informe alors qu'elle lance un challenge inter-services à l'occasion du marathon 2001 de New York.

À Tahiti, sept candidats se déclarent et c'est au cri de « New York nous voici » que le long chemin de préparation à ce défi débute en janvier 2001. Un chemin parsemé d'interrogations, de doutes aussi, mais les encouragements réciproques nous portent. Jean-Marc, notre entraîneur, nous concocte le plus efficace des programmes. Depuis, chacun a pu mesurer la progression que son planning a procurée. Quant à Bruno, médecin à l'aviation civile et participant, il s'est chargé de veiller à notre santé. Bien a pris à tous de suivre leurs conseils puisque nous avons terminé la course avec peu de « séquelles ».

Car malgré les terribles événements du 11 septembre, les organisateurs ont tout fait afin que cette course ait lieu. Avec comme slogan : UNITED WE RUN.

### 30 octobre 2001

Ca y est, le jour tant attendu est arrivé. Après les interrogations bien compréhensibles, compte tenu du contexte morose, tout le monde répond présent. Direction New-York.

### 31 Octobre 2001

20 H 00 - Arrivée à New York. « Pas de temps à perdre », nous nous rendons à la parade Halloween. Les New Yorkais déguisés sont dans la rue. On entrevoit déjà l'ambiance qu'il pourrait y avoir sur le bord de la route tout le long du marathon de dimanche.

### 1er Novembre 2001

Avec les autres coureurs de la délégation de l'aviation civile et de la météo, nous partons en bus pour une visite de l'île de Manhattan. Nous terminons par le sud de Manhattan et passons tout près du World Trade Center (WTC). Une odeur de brûlé est toujours présente. Derrière les grilles de sécurité nous pouvons apercevoir des grues au travail et une fumée qui sort encore des décombres. La Tour 1 n'existe plus. Seules les poutres d'acier d'une dizaine d'étages de la Tour 2 sont encore debout. Il règne ici une atmosphère particulière... Il est difficile d'imaginer ce qui s'est passé ici même, il y a deux mois. Les messages de sympathie, les bouquets de fleurs ornent les murs environnants. Des bougies ont été allumées en souvenir des êtres disparus.

### 4 novembre 2001, le jour J

05H30 - 3 jours que nous mangeons des pâtes. Petit déjeuner.

06H30 - C'est le départ vers Verrazano Bridge. L'équipe de Polynésie est au fond du car et n'est pas la moins bruyante !

07h00 - Quelques instants plus tard notre bus passe non loin du site du WTC, nous apercevons une file de camions sortant de « Zero Ground » (nom du quartier) chargés de poutres métalliques toutes tordues... Malgré le stress de la course, cette scène matinale nous rappelle le caractère particulier que revêt le Marathon cette année.

07H30 - Toutes les équipes convergent vers leurs aires de départ. Nous nous installons à l'arrière, pas très loin de l'urinoir géant 130 mètres. Allongés sur la pelouse, nous attendons tranquillement l'heure de départ, à l'arrière de la grande masse. Il fait autour de 15°C et un petit soleil agréable vient nous réchauffer.

10 H 40 - Nous convergions vers le départ sur le Verrazano Bridge. Toute cette foule, 30 000 coureurs qui forment un tapis multicolore très impressionnant ! L'hymne américain, instant d'émotion puis « New York New York » magnifiquement interprété. Les hélicoptères tourbillonnent au-dessus de nos têtes.

Coup de canon, c'est parti ! Nous commençons par franchir le Verrazano Bridge. Il nous aura fallu respectivement 3 et 7 minutes de marche (Jean-Marc et Laurent, Marielle, Pablo, Bruno et Tonio) avant d'effectuer nos premières foulées de ces 42 km et quelques poussières à parcourir.

Nous traversons un à un, les cinq quartiers de

New York (Staten Island, Brooklyn, Le Queens, Le Bronx et Manhattan). Chacun nous accompagne avec ses orchestres, ses encouragements, ses pancartes plus drôles les unes que les autres.

Le passage dans le quartier yiddish au nord de Brooklyn nous a tous marqués : la population était là présente sur le bord de la route à nous regarder courir mais aucune pancarte, aucun cri ni encouragement ne nous étaient adressés. Quel contraste avec le reste, Brooklyn très rock'n'roll, Harlem très bluesy et jazzy et même Gospel...

Tout le long du marathon, nous croisons des coureurs habillés de costumes des plus originaux qui nous distraient ainsi, un Barman avec son plateau, un verre et une demi-bouteille de Martini pleine !

25ème kilomètre : Queensborough Bridge, plus d'un mile de montée progressive. Ce pont nous a tous laissés des traces. Les jambes commencent à être dures.

Au sortir de ce pont nous entrons dans Manhattan par la 1<sup>ère</sup> Avenue. Nous retrouvons une foule énorme de part et d'autre de l'Avenue, longue de 4 miles. Là-bas tout au bout, c'est le Willis Avenue Bridge et le Bronx.

Peu de temps avant « LE MUR » du 30<sup>ème</sup> km tant redouté par les marathoniens, nous avons droit à un ravitaillement en gel énergétique qui est le bienvenu. « Ce ravitaillement ne m'a pas suffi, raconte Pablo, j'ai des crampes d'estomac. Je rentre dans une pizzeria pour faire le plein d'énergie : la serveuse m'offre gra-

cieusement une pizza et un gâteau qui m'aideront à finir la course ».

Le passage dans le Bronx est court puis c'est le retour dans Manhattan et la remontée de la 5<sup>ème</sup> Avenue vers Central park. Le public, plus nombreux encore, nous encourage. Nous entrons dans Central Park, la chaussée s'est réduite, les New Yorkais sont là tout près. « Get them home », « You can do it ! » hurlent les haut-parleurs.

Encore deux miles et la délivrance, les encouragements sont à leurs combles et nous portent tant bien que mal vers la ligne d'arrivée. Au détour d'un virage une femme brandit une pancarte qui me fait oublier ma douleur aux mollets : « RUNNERS ARE THE BEST LOVERS ! ». On trouve son énergie où on peut, nous raconte Laurent.

A 300m du Finish, Béatrice nous immortalise avec son appareil photo. Et c'est l'arrivée.

Après 42 km de course, Pablo rattrape Tonio à 100 m de la ligne d'arrivée qu'ils passent ensemble en levant les bras. Marielle, notre représentante féminine, malgré de grosses douleurs aux genoux, termine courageusement la course. Quelques instants pour récupérer.

La joie de terminer une aventure collective commencée il y a dix mois nous inonde : le premier marathon pour la plupart d'entre nous. Et bientôt le plaisir de partager avec toute l'équipe les sensations de cette course que nous avons tous terminée.

#### 4 Novembre, le soir

Nous nous retrouvons dans un bon restaurant. Malgré la fatigue, les bonnes blagues de Bruno continuent à nous faire rire !

#### 5 Novembre

Les marathoniens sont facilement reconnaissables : ils boitent tous. Marcher est devenu difficile, mais alors descendre les marches du métro, c'est l'horreur.

Afin de remercier tous les coureurs, les organisateurs titraient le lendemain dans le New York Times : « YESTERDAY YOU RUN FOR MUCH MORE THAN A TIME »

#### Tonio raconte ...

Avant de rentrer dans l'avion qui va nous ramener, un quart des passagers est tiré au sort pour une fouille complète. Je fais partie de ceux là. Dans mon sac, la médaille remise lors de l'arrivée de Marathon fait sonner le détecteur de métaux. L'agent de sécurité la sort et remet ensuite toutes mes affaires dans mon sac. Puis tout en me rendant ma valise et ma carte d'embarquement elle me dit : « Congratulations and Thank you for coming ».

Ce seront les dernières paroles échangées avec une habitante de New York qui symbolisent bien là l'état d'esprit de cette population qui a été très durement touchée.

#### 7 novembre

Petit à petit, les douleurs s'estompent. New York, sa ville, ses quartiers, ses habitants et son marathon sont dans nos têtes. Les photos et déjà les souvenirs immortalisés passent de mains en mains. Il faut déjà rentrer. Direction l'aéroport.

#### 8 Novembre

Arrivée à Papeete. Joie de retrouver femme et enfants. Nous parlons déjà de notre prochaine aventure. Pourquoi pas le marathon des grands crus de Bourgogne organisé par l'UNASACEM l'année prochaine ?

Nous tenons à remercier Messieurs les Directeurs de l'Aviation Civile et de Météo France, le comité local d'action social, ainsi que le bureau directeur de l'Atacem pour leur aide qui nous a permis de rejoindre nos collègues de métropole pour cette grande fête du sport.

Nous transmettons aussi nos remerciements à l'UNASACEM et à Yannick DANIELOU, principal coordinateur de ce challenge inter régional.

*L'équipe des marathoniens*



*Les New Yorkais s'impliquent beaucoup dans le marathon.*

## Lotus Notes

# Outil de travail « api » pour les agents de l'aviation civile

**A l'instar de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), le service d'Etat de l'Aviation civile en Polynésie française a décidé de migrer sa messagerie vers Lotus Notes : une messagerie performante et évolutive. Gros plan sur ce nouvel outil qui va changer le quotidien des agents du service.**



Mails, internet, agenda, gestion de salles, Lotus Notes est plus qu'une simple messagerie.

La passage à Lotus Notes s'explique par plusieurs raisons. Pour commencer, ce nouvel outil comporte d'autres fonctionnalités que la seule messagerie : navigateur internet, gestion commune d'agendas, gestion de salles de réunion, de voitures, travail en work-flow pour les dossiers à étapes bien définies (validation hiérarchique par exemple).

De plus, la DGAC ayant elle aussi basculé sa messagerie vers Lotus Notes, il sera désormais possible de consulter en temps réel les bases de données DGAC. Ces bases rassemblent les revues de presse quotidiennes, le calendrier des différents concours et examens, les formations, les annuaires de l'ensemble des services et beaucoup d'autres informations concernant le personnel de l'aviation civile.

Une fonctionnalité importante de Lotus Notes diffère des messageries classiques : la délégation. Elle permet la gestion de la messagerie et/ou de l'agenda d'une personne par une autre. Un chef pourra, par exemple, autoriser sa secrétaire à gérer quotidiennement son agenda ainsi que sa messagerie pendant ses absences. Lotus Notes peut en effet prendre en compte les absences des utilisateurs (délégation de la boîte mail, message d'absence et redirection des messages vers une autre boîte mail).

Question sécurité, une infrastructure de « gestion de clés », permet l'authentification, la sécurisation, la confidentialité des échanges de mails et d'accès aux bases.

Lotus Notes est par conséquent la réponse de la DGAC aux problématiques du travail en groupe et de la circulation rapide des informations.

Il appartient maintenant aux agents, par le biais des formations externes et internes, de consacrer un peu de leur temps à la maîtrise de ce nouvel outil.

Frédéric de Javel

## Ressources humaines Vers une gestion informatisée

Le service d'Etat de l'Aviation civile s'est lancé dans la modernisation de son outil de gestion des ressources humaines (GRH) depuis plusieurs mois. Deux informaticiens de la division informatique et les utilisateurs de la subdivision des ressources humaines se mobilisent pour mettre en service les premiers modules dès le début de l'année 2002. Le déploiement de l'ensemble des fonctions se fera progressivement tout au long de l'année.

L'objectif de ce tout nouveau logiciel est de fournir un produit permettant de traiter et d'automatiser les tâches les plus courantes, dès le premier semestre 2002. Dans ce but, tout au long du 1<sup>er</sup> semestre 2001, le chef de projet et les utilisateurs se sont

réunis pour établir le cahier des charges de l'application. Celui-ci a été validé en comité de pilotage en avril 2001.

L'équipe de projet informatique a bénéficié de l'assistance d'un consultant spécialisé. Elle a permis de mieux appréhender les nouveaux outils de développement et de mettre en place ceux nécessaires à la réalisation du logiciel de GRH.

Au cours du second semestre 2002, l'équipe de projet se rapprochera des services pour proposer, en concertation avec les chefs de service, la mise en place de la gestion rapprochée des agents, notamment la gestion des congés et des absences.

Jean-Marc Brillant

## Polynésie

### Air Tahiti Nui : deux avions sinon rien

Air Tahiti Nui se rappellera de 2002 comme une année particulière. La compagnie au tiare s'apprête en effet à recevoir deux nouveaux appareils, des Airbus A 340-300 : le *Bora Bora 2*, loué pour remplacer l'avion actuel de la compagnie au tiare et le *Mangareva*, acheté pour assurer de nouvelles dessertes. Pour ces deux acquisitions, Air Tahiti Nui a directement profité de la récession du transport aérien international et des « promotions » offertes par Airbus et par ILFC, l'International Lease Finance Corporation à qui elle loue le *Bora Bora 2*. Ainsi, le *Mangareva* a été acheté pour un montant de 90 millions de dollars (12,6 milliards de Fcp, dont 40 % financés par le Fond de Reconversion de la Polynésie), alors qu'il affiche un prix de 160 millions de dollars en catalogue (22,4 milliards de Fcp). Quant au *Bora Bora 2*, il sera loué 300 000 \$ (42 millions de Fcp) par mois par la compagnie au tiare. Avant le 11 septembre, l'ILFC louait ses airbus entre 700 et 900 000 \$ par mois. Les deux nouveaux appareils comporteront 294 sièges au lieu de 286 et tout comme l'A 340-300 d'Air Lib, tous les sièges seront équipés d'un écran vidéo individuel. Côté calendrier, le *Bora Bora 2* a quitté Toronto le 15 janvier dernier pour Paris. Le 19 janvier, Airbus Industrie a commencé les travaux de peinture et devrait les achever autour du 16 février. Son arrivée est prévue autour du 15 mars. Quant au *Mangareva*, il devrait arriver sur le Fenua le 6 mars et être mis en service le 13 mars. L'actuel *Bora Bora* repartira alors vers Paris.



L'A 340-200 de la compagnie au tiare va laisser place à deux A 340-300.



L'arrêt des Renaissance restera dans les mémoires comme l'évènement le plus marquant de l'année 2001 en termes de tourisme.

### 2001 : année mitigée pour le tourisme

La Polynésie n'a pas échappé à la morosité ambiante qui touche le transport aérien mondial depuis les attentats de New York. Sur l'année 2001, le trafic passagers international a baissé de 10 % par rapport à 2000, une baisse qui aurait pu être pire si AOM n'avait pas été sauvée de la faillite. C'est la fréquentation de touristes américains qui a le plus chuté, au dernier trimestre 2001. La faillite de Renaissance Cruises n'y est pas étrangère, puisque l'activité représentait un total d'environ 3 500 touristes par mois, acheminés tous les dix jours par six vols charters d'Hawaiian Airlines. L'arrêt des Renaissance a été rapidement suivi par l'arrêt des vols charters. Le taux de remplissage des hôtels chute dès

le mois de juillet, notamment après l'annonce de la disparition éventuelle d'AOM. Du côté de la grande hôtellerie, la marque Inter-Continental flotte sur les trois hôtels Beachcomber à partir du mois de juillet, Tahaa accueille un Pearl Resort Hotel, et le Tikehau Pearl Beach Resort est inauguré dans les Tuamotu. Mais l'année se termine par la fermeture de l'emblématique Club Med de Moorea. Mais pendant que les hôtels font grise mine, les pensions de famille s'affirment. Un salon leur est consacré courant février et elles sont 110 à répondre à l'appel. Un projet de classement des pensions est à l'étude pour répondre au marché international.

### 39<sup>ème</sup> aérodrome à Arutua

Après Katiu, c'est au tour d'Arutua de disposer de son aérodrome. Depuis le 19 décembre 2001, il est ouvert à la circulation publique pour son exploitation par des appareils de type ATR 42/72. La piste est longue de 1 300 mètres et large de 30 mètres a coûté 470 millions de Fcp, entièrement financés par le Territoire. Une darse pour les petites embarcations est

en cours de construction et un abri pour les passagers a été réalisé dans l'attente d'une aérogare. La liaison Papeete-Arutua est dorénavant assurée par un ATR 42 d'Air Tahiti, à raison de trois vols hebdomadaires (jeudi, vendredi et dimanche). Le vol direct dure 1h10, et celui avec un stop over à Rangiroa 1h30. Il en coûte 28 800 Fcp. Les premiers touristes sont attendus !

## Le Conseil d'Etat rend son avis

Suite à la requête présentée par le Haut-Commissaire de la République en Polynésie française tendant à l'annulation des délibérations de l'Assemblée de Polynésie française du 9 juillet 2001, le Tribunal administratif a sollicité l'avis du Conseil d'Etat sur deux d'entre elles : la délibération n°2001-83 portant reconnaissance du caractère de service public des liaisons internationales à partir de la Polynésie française et la délibération n°2001-84 portant création d'un établissement public dénommé « Tahiti Nui Manureva ». Le Conseil d'Etat dans un avis rendu le 28 décembre 2001 a rappelé « qu'aussi bien dans la reconnaissance d'un service public du transport aérien que dans la définition des missions et attributions de l'établissement public auquel il est confié, ces délibérations ont un champ d'application qui comprend tant les liaisons aériennes internationales qui n'ont pas sur le territoire français d'autres point d'escale que la Polynésie française, et qui relève donc de la compétence du territoire, que celles qui font escale sur d'autres points du territoire français, et relève de la compétence de l'Etat en application des dispositions de la loi organique du 12 avril 1996. Dès lors qu'elles entendent ainsi régir l'ensemble des liaisons aériennes internationales de la Polynésie française, les délibérations considérées méconnaissent la répartition des compétences entre l'Etat et la Polynésie française ». Si les autorités territoriales ont tiré les premières conséquences de cet avis en modifiant les délibérations considérées, il appartient maintenant au Tribunal administratif de Papeete de juger au fond.

## Une Cafetes à Faa'a

Les personnels travaillant sur la plate-forme aéroportuaire peuvent désormais manger à la Cafetes. Inaugurée le 17 janvier, elle est située au rez-de-chaussée du bâtiment d'Air Tahiti et propose une grande variété de plats : de l'entrecôte frites, au sashimi en passant par les pâtes et les pizzas. Les locaux commerciaux d'Air Tahiti ont donc un nouvel occupant. Il rejoint Transit Transport International Tahiti et DHL Worldwide Express, deux sociétés de transit, Mana Poe, une boutique de pierres et de perles, Téléphone +, spécialiste du vini, et Tahiti Rava, un fleuriste. Deux locaux sont en cours d'aménagement et un est encore vacant.



La Cafetes est ouverte du lundi au dimanche de 06h00 à 21h00.

## SETIL : AOT de six mois

À la fin de l'année 2001, un nouvel AOT (arrêté d'autorisation d'occupation temporaire) d'une durée de six mois a été notifié à la SETIL Aéroports (JOPF n°3 du 17 janvier 2002). Valable jusqu'au 30 juin 2002, il confie à la SETIL Aéroports la responsabilité de l'exploitation des quatre aéroports d'Etat (Tahiti Faa'a, Bora Bora, Raiatea et Rangiroa). Parallèlement, l'instruction de son dossier de candidature à la tête de la concession se poursuit. Par ailleurs, au cours d'un conseil d'administration extraordinaire de la SETIL Aéroports qui s'est tenu le 31 décembre 2001, Mme Lucette TAERO, présidente de l'Assemblée de Polynésie et présidente du Conseil d'administration de SETIL Aéroports, a été nommée directrice générale de cette même société en remplacement de M. Moana Blanchard appelé à d'autres fonctions.

## Sept emplois détruits pour un de perdu

L'Organisation internationale du travail (OIT) estime que l'industrie de l'Aviation civile ne se redressera qu'à partir de 2003. Selon ses calculs, un avion en exploitation «fournit entre 150 et 250 emplois directs, et chaque emploi direct de compagnie aérienne fournit un emploi indirect supplémentaire». Dans le cas de suppression de postes cette fois, la perte d'un emploi dans une compagnie entraîne la perte d'au moins sept emplois à l'extérieur, quatre dans le périmètre de l'aéroport (restauration, manutention des bagages, entretien, sécurité) et trois en dehors de ce périmètre (hôtels, transports et logistique). (source : La Tribune)

## L'Aéroclub de Tahiti sur le net

L'aéroclub de Tahiti, fondé en 1935, se tourne vers l'avenir en proposant désormais un site internet. La plus ancienne association aéronautique de Polynésie est présente sur le web grâce au travail de

Marc Incamps, membre de l'aéroclub et titulaire de son brevet de pilote privé depuis dix ans. Pour tout savoir sur l'historique de l'aéroclub, ses avions et ses tarifs de formation, il vous suffit de vous connecter sur :

[http://membres.tripod.fr/aeroclub\\_de\\_tahiti](http://membres.tripod.fr/aeroclub_de_tahiti).



## Passagers

### Code-share Air Lib – Air France : bilan satisfaisant

Cela fait maintenant quatre mois que les deux compagnies françaises ont signé un accord de partage de codes, et sur Tahiti, le bilan est plutôt satisfaisant. Cet accord leur permet d'offrir au public un vol par jour sur Paris, ce qui satisfait la demande aux dires des représentants des deux compagnies. « *Je n'ai eu que des retombées positives* », déclare Geneviève Romain, directrice régionale d'Air Lib. Quant à Jean-Marie

Cornetto, directeur d'Air France en Polynésie, il précise que « *ce fut un véritable plus pendant les fêtes* ». Le partage de code est une pratique très répandue entre compagnies : le passager peut voyager invariablement sur les deux compagnies et bénéficier des avantages qu'elles offrent, qu'il ait acheté son billet à Air Lib ou à Air France.



Le premier vol Air Lib - Air France en code-share a atterri à Faa'a le 30 octobre 2001.

### Passagers à mobilité réduite

Si un passager handicapé ou accidenté utilise deux sièges dans l'avion, il doit payer deux billets. C'est en substance la réponse de Jean-Claude Gaysot au député André Aschieri, qui l'a interpellé sur la question. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement précise que cette pratique répond à des impératifs de sécurité. En effet, ce type de passagers ne peut pas être installé ni aux places côté couloir, ni aux places plus larges situées à hauteur de secours, car ils gêneraient les membres d'équipage dans leurs tâches normales, mais aussi leur tâche d'évacuation d'urgence. Si donc, de par son handicap, un passager occupe un siège en plus du sien, pour y faire reposer sa jambe plâtrée par exemple, il devra s'acquitter d'un billet supplémentaire. A défaut, cela représenterait un manque à gagner pour la compagnie. Quant au transport sur civière, une tarification spéciale est appliquée. Enfin, s'agissant de l'aménagement à bord des avions de places spécifiques pour ce type de passagers, cette question relève de la politique commerciale de chaque compagnie (Journal Officiel du 7 décembre 2001).

### Le surbooking « cher » aux compagnies

La Commission Européenne propose d'augmenter de manière significative l'indemnisation par les compagnies aériennes des passagers victimes du surbooking : 750 € (90 000 Fcp) pour les vols de moins de 3 500 km et 1 500 € (180 000 Fcp) pour les vols de 3 500 km et plus. C'est cinq fois plus que les précédents montants d'indemnisation imposés aux compagnies européennes. Le dédommagement n'est pas la seule solution retenue par Bruxelles. Le système existant déjà aux Etats Unis et pratiqué par certaines compagnies européennes, pourrait être encouragé en Europe. Il repose sur l'appel de volontaires acceptant de renoncer à leur réservation.

Les passagers d'accord pour ne pas embarquer auront le choix entre le remboursement intégral de leur billet, le réacheminement vers leur destination dans les meilleurs délais, ou le réacheminement à une date ultérieure. Enfin, les compagnies devront « tout mettre en oeuvre » pour contacter à l'avance leurs passagers et négocier avec eux les conditions de renoncement à leur réservation. Toutefois, pour ne pas assommer les compagnies déjà fortement affectées depuis les attentats du 11 septembre, la Commission Européenne précise que cette législation n'entrera pas en vigueur avant un an ou deux.



En Europe, le montant des indemnités versées aux passagers victimes du surbooking pourrait être multiplié par cinq dans les années à venir.

## Bilan 2001 du trafic aérien commercial

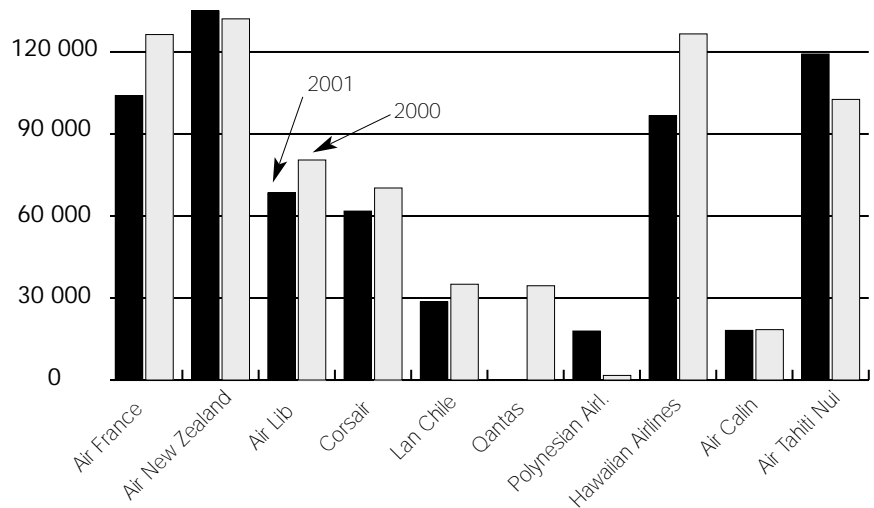
**Le trafic passager international a connu en 2001 une diminution de 10,3 % avec 656 581 passagers transportés contre 732 011 en 2000. Le nombre de sièges offerts a diminué de 5,1%. Arrêt des rotations charters de la compagnie Hawaiian Airlines, baisse des fréquences chez Air France, Corsair et LanChile, déboires financiers d'AOM-Air Lib, attentats du 11 septembre... Autant de raisons qui expliquent cette baisse du nombre de passagers en 2001.**

**A l'heure où nous mettons sous presse, les statistiques du mois de décembre 2001 pour le transport domestique ne sont pas encore disponibles. Sur la période janvier à novembre 2001 cependant, le trafic domestique comptabilise 769 942 passagers transportés. Soit une diminution de -1,1 % par rapport à la même période en 2000 (778 849 passagers).**

**Pour accéder à toutes les statistiques du trafic aérien commercial de Polynésie française, consultez notre site web : [www.seac.pf](http://www.seac.pf)**

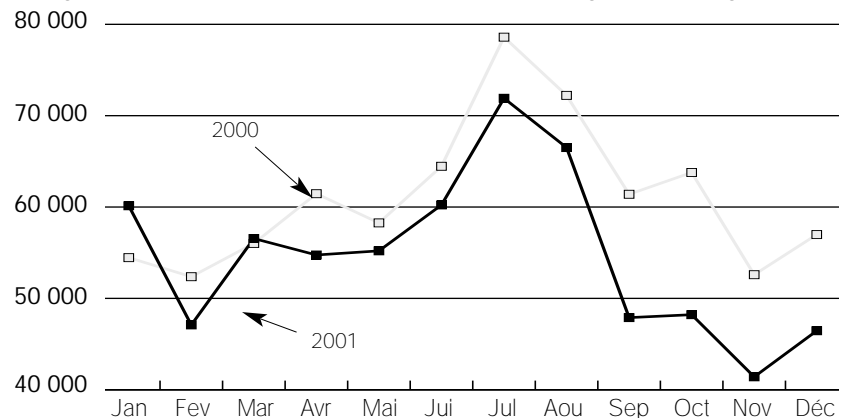
### Nombre de passagers transportés par compagnies internationales en 2000 et 2001

Passagers (aller + retour) et transit - Tout trafic (vols réguliers et irréguliers)



### Nombre de passagers transportés par mois en 2000 et 2001

Passagers (aller + retour) et transit - Tout trafic (vols réguliers et irréguliers)



### Coefficient moyen de remplissage du trafic international en 2000 et 2001

Tout trafic (vols réguliers et irréguliers)

