



ASSEMBLÉE DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

Rapport

Mission d'information

Portant sur les conditions tarifaires proposées par la S.A. Air Tahiti, en particulier aux résidents des îles éloignées, en matière de transport de personnes et de marchandises





ASSEMBLÉE DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

Rapport

Mission d'information

Portant sur les conditions tarifaires proposées par la S.A. Air Tahiti, en particulier aux résidents des îles éloignées, en matière de transport de personnes et de marchandises

LES RAPPORTEURES DE LA MISSION D'INFORMATION



**M^{me} Tepuaraurii
TERIITAHU**



**M^{me} Lana
TETUANUI**

LE MOT DES RAPPORTEURES

Notre mission d'information a été créée le 17 mai 2021 par la commission du tourisme, de l'écologie, de la culture, de l'aménagement du territoire et du transport aérien, sous l'impulsion de M^{me} la sénatrice-représentante Lana TETUANUI, sensibilisée par de nombreux habitants des îles éloignées ainsi que par des élus locaux ayant manifesté leur incompréhension devant différentes hausses tarifaires observées sur les prestations proposées par Air Tahiti, y compris dans le contexte de crise sanitaire et économique liée à l'épidémie de Covid-19, alors que le Pays s'engageait à subventionner la compagnie aérienne locale pour la desserte des îles les plus éloignées jusqu'en juin 2021, avant la mise en place d'une délégation de service public dans le secteur aérien.

La question du coût des transports pour les populations éloignées de Tahiti, étant depuis toujours au cœur des préoccupations de notre assemblée, il nous est apparu nécessaire de faire la lumière sur les conditions dans lesquelles nos populations sont amenées à bénéficier des services rendus par l'opérateur historique Air Tahiti sur l'ensemble des archipels polynésiens.

À travers les auditions menées jusqu'au mois d'octobre, nous nous sommes attelées à trouver des réponses aux questions les plus fréquemment soulevées aussi bien par les populations que nous rencontrons que par les participants à la consultation citoyenne organisée avant le lancement des dites auditions.

Souhaitant dépasser certains préjugés des usagers du transport aérien à l'égard notamment des dirigeants et du personnel d'Air Tahiti, en position de quasi-monopole dans ce secteur, nous avons obtenu de la société Air Tahiti, toute la transparence nécessaire à ce travail d'information de notre institution, et à travers elle, pour nos populations.

Il n'aura, en effet, jamais été question de procéder à une enquête sur Air Tahiti en relevant tout témoignage à charge contre la compagnie. Cela aurait d'ailleurs été en vain, tant la contribution de la compagnie au désenclavement des archipels éloignés est évidente et très largement reconnue.

A cet égard, nous adressons nos remerciements à la Direction générale de la compagnie ainsi qu'à tout son personnel, dont nous saluons la disponibilité, l'engagement au service des polynésiens et le rôle primordial pour l'accomplissement de la mission de transport aérien interinsulaire.

C'est ainsi qu'en notre qualité de représentantes à l'assemblée de la Polynésie française, nous souhaitons appréhender l'effort réalisé par le Pays, qui participe désormais à l'équilibre financier des lignes aériennes vers les destinations enclavées de notre territoire, sous l'angle des mesures effectives mises en œuvre au profit des passagers du trafic aérien assuré par la compagnie Air Tahiti.

Il convient en effet de se rappeler que la délégation de service public en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2021, s'est accompagnée de la création par le Pays du Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI), outil visant à permettre le versement de compensations financières forfaitaires au profit des transporteurs aériens soumis à des obligations de service public.

Afin d'assurer le financement du fonds et garantir aux transporteurs aériens le versement des compensations financières forfaitaires prévues, il a été décidé de créer en outre une nouvelle taxe, la contribution de solidarité de la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire (CSCTAI), applicable depuis le 1^{er} juillet 2021 et prélevée sur chaque titre de transport aérien public commercialisé.

Comme son nom l'indique, cette contribution de solidarité vise à favoriser la continuité territoriale et à garantir la mobilité interinsulaire de nos concitoyens les plus touchés par l'isolement géographique.

Le rapport que nous vous présentons aujourd'hui tient compte de l'ensemble des informations recueillies lors des auditions menées entre les mois de juin et octobre 2021, et contient 13 préconisations tendant à favoriser des améliorations dans la compréhension de la politique tarifaire d'Air Tahiti, dans la tarification des prestations proposées aux habitants des îles, dans le financement du désenclavement des archipels éloignés et dans l'organisation des transports interinsulaires.

Ce travail n'aurait pas pu être réalisé sans la collaboration active de toutes les personnes auditionnées que nous tenons à remercier chaleureusement pour leur contribution, ainsi qu'avec l'assistance du service des affaires juridiques, du contrôle et de l'évaluation et le soutien de nos précieux collaborateurs.

PARAU POTO NO NA 'ĀFA'IFA'I PARAU

I te 17 no mē no te matahiti 2021, 'ua ha'amauhia teie nei tomite tuatāpapa e te tomite roto no te fa'ari'ira'a manihini, te arutaimareva, te hiro'a tumu, te fa'anahonahora'a fenua e te utara'a na te reva i roto i te 'āpo'ora'a rahi. Na Lana Tetuanui vahine, to'ofā 'e ti'a i mā'itihia i roto i te 'āpo'ora'a rahi, i tūra'i 'ia ha'amauhia teie nei tomite. 'Inaha, 'ua putapū te 'a'au i mua i te mau uiui-maere-ra'a a te naho'a rahi ta'ata no te mau motu atea, na reira ato'a te huimana o te fenua, i ni'a i te mau mara'ara'a o te mau tarifa a Air Tahiti, i roto ato'a ho'i i teie tau fifi e farereihia ra i te pae no te ea e te fa'arava'ira'a faufa'a i te taera'a mai te ma'i tovirī-19 i te fenua nei, i te taime ho'i a fa'ari'i ai te Hau fenua e hōro'a i te tauturu moni na teie nei taiete no te fa'anaho i te utara'a na te mau motu atea roa 'e tae roa i te 'āva'e tiunu no te matahiti 2021, hou te tu'urimara'a o te hō'ē parau fa'aaura'a hōmana no te utara'a na te reva.

No te mea 'ua riro na iho ā te mau tarifa no te utara'a ta'ata na te mau motu atea ia Tahiti 'ei māna'onā'ora'a pāpū na te 'āpo'ora'a rahi, mea titauhia e tuatāpapa i te mau tapura 'ohipa e fa'anahohia ra e Air Tahiti na te tā'ato'ara'a o te mau ta'amotu mā'ohi.

'Ua fa'atupuhia te mau uiuira'a mana'o tae roa i te 'āva'e no 'atopa. Te fā, 'o te pāhonora'a ia i te mau uira'a mai roto mai i te mau huira'atira i farereihia e māua, na reira te feiā ato'a i pāhono mai i te uiuira'a huira'atira i fa'anahohia hou teie nei mau uiuira'a mana'o.

No te mea 'aita māua i hina'aro e tāpe'a noa mai i te mau parau fa'ahapa a te mau horopatete i ni'a i te feiā arata'i 'e rave 'ohipa a Air Tahiti, 'ua fa'ari'i te mau ti'a no Air Tahiti e hōhōra māite mai i te mau parau ato'a, 'ia māramarama maita'i te 'āpo'ora'a rahi 'e, na roto ia na, te mau huira'atira.

'Inaha, te fā a teie nei tomite, e 'ere roa atu ia i te tītorotoro e te fa'ahapara'a ia Air Tahiti, 'o ia e ti'a'au 'ōtahi nei i te utara'a na te mau motu, no te mea, mea pāpū te mana'o : maoti 'o ia a tae ai te manureva na te mau ta'amotu atea.

No reira, tē fa'atae nei māua i tō māua tāpa'o māuruuru i te fa'aterera'a rahi o teie nei taiete, na reira ato'a i te feiā rave 'ohipa, no tō rātou mana'o tae, tō rātou mana'o tauturu i te mau Mā'ohi e tō rātou ha'apa'o-pāpū-ra'a i te parau no te utara'a na te reva na te mau motu.

Na ni'a i tō māua ti'ara'a mero i mā'itihia i roto i te 'āpo'ora'a rahi no Porinetia farāni nei, 'ua hina'aro māua e tūtonu i ni'a i te mau rāve'a i te pae o te terera'a faufa'a e hōro'ahia ra e te Fenua, na reira ato'a te mau tāpura 'ohipa e fa'anahohia ra na te mau horopatete a te taiete Air Tahiti.

'Inaha, mea tano 'ia ha'amāna'o tātou ē, i muri mai i te fa'aaura'a hōmana no te utara'a na te reva, e mana ra mai te mahana mātāmua no tiurai no teie nei matahiti 2021, 'ua ha'amau te Hau fenua i te tahi 'āfata ta'a 'ē, 'ia 'ore te utara'a manureva na te mau motu 'ia mutu ri'i noa a'e (FCTAI). Tō na aura'a ra, e 'aufau te Hau fenua i te tahi tuha'a moni i te mau taiete utara'a na te reva i tu'urima i taua fa'aaura'a hōmana nei, 'ei fa'aho'ōnara'a ia i mua i te mau fa'ahepora'a e titauhia ia rātou 'ia auraro.

No te fa'a'i i teie nei 'āfata, e tāpe'ahia te hō'ē tarēni i ni'a i te mau titeti manureva e ho'ohia i te horopatete. 'Ua ha'amatahia e 'ō'oti i teie nei tarēni mai te mahana mātāmua mai ā no tiurai no teie nei matahiti 2021.

Na roto i teie nei tarēni, e fāna'o te mau huirā'atira no te mau motu atea roa i te rerera'a manureva tāmāu.

I roto i teie nei parau ha'apapa, 'ua ha'aputuhia te tā'āto'ara'a o te mau ha'amāramaramara'a i roa'a mai mai roto mai i te mau uiuira'a mana'o i fa'atupuhia mai te 'āva'e tiunu e tae mai i te 'āva'e 'atopa no teie nei matahiti 2021. 'Ua ha'apāpū-ato'a-hia 13 rahira'a mana'o ha'amaita'i i : te parau no te fa'ata'a-maita'i-ra'a i te porotita a Air Tahiti i ni'a i tā na mau tarifa, te parau no te mau tarifa e fa'a'aufauhia i te mau huirā'atira no te mau motu, te parau no te tāpura faufa'a e fa'a'ohipahia no te fa'anaho i te mau rerera'a manureva na te mau ta'amotu atea, 'e na reira ato'a te parau no te fa'anahora'a i te mau utara'a na te mau motu.

Mai te peu 'ua tae teie tuatāpapara'a i tō na hope'ara'a, maoti ia te mana'o tae o te feiā ato'a i uiuihia, 'o tā māua ia e ha'amāuruuru maita'i nei, na reira ato'a te turu a te piha 'ohipa a te 'āpo'ora'a rahi e ti'a'au nei i te terera'a 'ohipa i te pae o te ture, te hi'opo'ara'a e te tuatāpapara'a huru rau, na reira ato'a te turu a tō māua mau rave 'ohipa.

LES AUTRES MEMBRES DE LA MISSION D'INFORMATION



**M^{me} Romilda
TAHIATA**



**M^{me} Teumere
ATGER-HOI**

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ AIR TAHITI	16
Le groupe Air Tahiti	17
Le groupe, en chiffres	17
Les activités du groupe	18
Air Tahiti, transporteur aérien régulier.....	18
La flotte de la compagnie Air Tahiti	18
L'assistance aéroportuaire pour l'escale internationale.....	20
Les vols à la demande	20
La maintenance.....	20
Air Archipels.....	21
Bora Bora Navettes.....	22
La SIAT (Immobilière d'Air Tahiti).....	22
L'histoire d'Air Tahiti	22
Le temps des hydravions	22
La piste de Bora Bora	23
Air Polynésie	23
Vers Air Tahiti	25
La société Air Tahiti, aujourd'hui	26
PARTIE 1 : OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT AÉRIEN INTERINSULAIRE	29
1.1. Présentation du cadre général du transport interinsulaire	30
1.2. L'organisation du transport aérien interinsulaire par le Pays	33
1.2.1. Les infrastructures aéroportuaires dans les îles	33
1.2.2. Le cadre réglementaire	35
1.2.2.1. Des obligations de service public dans un cadre concurrentiel et des contrats de délégation de service public dans le cadre de la politique de désenclavement.....	35
1.2.2.2. Les obligations des titulaires d'une licence d'exploitation.....	36
1.2.3. La création d'un Observatoire du transport aérien interinsulaire	38

PARTIE 2 : LA POLITIQUE TARIFAIRE DE LA COMPAGNIE AIR TAHITI	40
2.1. L'élaboration des tarifs	41
2.1.1. Le principe d'homologation des tarifs pour la desserte des aérodromes de libre concurrence	42
2.1.2. Les principaux types de tarifs de titres de transport aérien proposés par la compagnie Air Tahiti dans la zone de libre concurrence	42
2.1.2.1. Le tarif Standard.....	43
2.1.2.2. Le tarif Plus	43
2.1.2.3. Le tarif avec cartes de réduction.....	44
2.1.2.4. Le tarif Mahana.....	45
2.1.2.5. Le tarif Promo Fetii	45
2.1.3. Le cadre réglementaire spécifique des destinations de désenclavement	46
2.1.4. Les types de tarifs appliqués au fret	48
2.2. Les modalités de fixation des tarifs de la compagnie	52
2.2.1. L'application d'un système de péréquation	52
2.2.1.1. Le financement de la desserte des îles éloignées par la desserte des îles les plus proches de Tahiti.....	53
2.2.1.2. Les tarifs préférentiels proposés par la compagnie aux résidents locaux.....	55
2.2.2. Le principe du « Revenue management » retenu par Air Tahiti	56
2.3. Particularités observées	59
2.3.1. Le tarif des vols affrétés	59
2.3.2. La gestion des vols avec escales	60
2.3.3. La question de la franchise bagage	61
2.3.4. Le fret réservé	62
2.3.5. Les dessertes pouvant poser des difficultés à la compagnie	62
2.3.5.1. La desserte de trois atolls des Tuamotu (Takume, Apataki et Fakahina).....	62
2.3.5.2. La desserte de Maupiti	63
2.3.5.3. La desserte particulière de l'île de Tahaa	63
2.3.5.4. Les liaisons entre les îles principales et les aéroports par des navettes maritimes.....	64
2.4. Les coûts d'exploitation de la compagnie	65
2.4.1. Le coût de revient d'un vol	65
2.4.2. Le calcul des charges et recettes de la compagnie	65
2.5. En bref, l'activité des filiales de la compagnie	66

PARTIE 3 : LA COMPOSITION DU COÛT DU BILLET 67

3.1. Les risques de répercussion de la situation financière de la société Air Tahiti sur la tarification des prestations proposées par la compagnie 68

3.1.1. La période 2016-2019, une période rentable 68

3.1.1.1. Le bénéfice global dégagé par la société sur la période considérée..... 68

3.1.1.2. La place des recettes aériennes dans les produits d'exploitation globale de la compagnie pour la période 2016-2019..... 68

3.1.2. Des perspectives incertaines malgré une aptitude d'Air Tahiti à la résilience 71

3.1.2.1. Les effets de la crise sanitaire mondiale de 2020 et son évolution.. 71

3.1.2.2. L'arrivée effective et potentielle de la concurrence 73

3.1.2.3. Le nouvel équilibre économique suite au contrat de délégation de service public 75

3.1.3. De lourdes charges d'exploitation se répercutant sur le prix du billet 76

3.1.3.1. Les principaux freins à la rentabilité, propres à la Polynésie française 76

3.1.3.2. Les améliorations du chiffre d'affaire, envisageables sans hausse tarifaire 79

3.2. La masse salariale d'Air Tahiti, un poids conséquent et une gestion complexe 81

3.2.1. Le poids de la masse salariale dans les charges d'exploitation de la compagnie 81

3.2.1.1. Le poids de la masse salariale globale 81

3.2.1.2. Le poids de la masse salariale réparti selon les catégories de salariés.. 82

3.2.2. L'organisation sociale d'Air Tahiti 82

3.2.2.1. L'organisation sociale d'Air Tahiti, une organisation complexe et hétéroclite..... 82

3.2.2.2. Les conditions de rémunération 86

3.2.2.3. Les conditions de travail 87

3.2.3. Les taxes, un poids non négligeable dans le prix du billet 88

3.2.3.1. La taxe sur la valeur ajoutée (TVA) 88

3.2.3.2. La taxe d'aéroport 89

3.2.3.3. Les taxes, facteurs de distorsion de concurrence avec le secteur maritime 91

PARTIE 4 : LA POLITIQUE PUBLIQUE SUR LES TARIFS	92
4.1. Une politique publique de maîtrise des tarifs	93
4.1.1. La justification d'une réglementation des tarifs	93
4.1.1.1. La nécessité de garantir les flux aériens pour les destinations de désenclavement	93
4.1.1.2. La nécessité de réguler les tarifs des destinations de libre concurrence	94
4.1.2. Le choix de l'outil d'intervention publique sur les tarifs	95
4.1.2.1. Une politique publique tarifaire non ciblée sur des publics ou des mobilités prioritaires.....	95
4.1.2.2. Comparaison entre dispositif de réglementation des tarifs et dispositif de mobilité ciblée	96
4.1.2.3. Autres outils favorisant la baisse tarifaire	96
4.1.2.4. L'homologation des tarifs et la libre concurrence, deux notions contradictoires ou compatibles ?	98
4.1.3. Les modalités de calcul des tarifs maximaux réglementaires	99
4.1.3.1. Des modalités de calcul des tarifs maximaux réglementaires non encadrées.....	99
4.1.3.2. La substitution de la péréquation interne à Air Tahiti en faveur des destinations de désenclavement par le financement public	101
4.1.3.3. La persistance d'une péréquation inter îles après la mise en place du Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire	102
4.2. Le financement des tarifs réglementés	104
4.2.1. Les outils juridiques du financement public des tarifs	104
4.2.1.1. Jusqu'à 2020 : des versements financiers dans un cadre juridique flou	104
4.2.1.2. Difficultés juridiques liées aux subventions octroyées à Air Tahiti en contrepartie d'obligations de service public	106
4.2.1.3. Depuis 2020 : le principe de compensation financière érigé en norme réglementaire, un gage de sécurité	106
4.2.2. Les sources du financement public des tarifs	107
4.2.2.1. Avant 2020 : l'impôt, une source de financement indolore pour l'usager	107
4.2.2.2. Depuis 2020 : La contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire	108
4.2.2.3. L'État, toujours attendu pour le financement du transport interinsulaire	110
CONCLUSION	111

PARTIE 5 : PRÉCONISATIONS	112
5.1. Permettre à l'ensemble des résidents polynésiens de bénéficier des niveaux de tarification les plus avantageux proposés par Air Tahiti	113
5.2. Envisager une meilleure communication sur la politique tarifaire d'Air Tahiti	114
5.3. Améliorer les conditions de rapatriement des dépouilles mortelles sur les vols affrétés ou commerciaux	114
5.4. Maintenir en faveur du personnel d'Air Tahiti des conditions de travail favorables au maintien d'un niveau élevé de qualité du service rendu aux usagers	115
5.5. Maintenir les avantages sociaux du personnel affecté aux destinations de désenclavement	116
5.6. Envisager des vols spécifiquement fret ou mixte	116
5.7. Prioriser les personnes se déplaçant dans le cadre d'une évacuation sanitaire	116
5.8. Mener des réflexions sur la question de la mise en place d'une taxe d'entrée sur le territoire applicable aux visiteurs et éventuellement aux résidents se rendant à l'étranger	117
5.9. Mener des réflexions sur l'extension de la contribution de solidarité aux usagers du transport maritime de personnes	118
5.10. Négocier la diminution voire la suppression de la « taxe d'aéroport »	118
5.11. Envisager dans le schéma directeur des déplacements durables interinsulaire 2015-2025, des améliorations en matière de desserte intra et inter-archipels	119
5.12. Prévoir la représentation de l'assemblée de la Polynésie française au sein du conseil d'administration d'Air Tahiti	119
5.13. Multiplier les contrôles des opérateurs et instaurer une graduation des sanctions	120

ANNEXE 1	121
ANNEXE 2	126
ANNEXE 3	135
ANNEXE 4	220
ANNEXE 5	228
ANNEXE 6	232
ANNEXE 7	241
ANNEXE 8	244
ANNEXE 9	269
ANNEXE 10	271
BIBLIOGRAPHIE	273
REMERCIEMENTS	276

PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ AIR TAHITI





ATR de la compagnie Air Tahiti

Air Tahiti, principal transporteur aérien inter-îles en Polynésie française, assure le transport aérien entre Tahiti et les îles depuis plus de 60 ans.

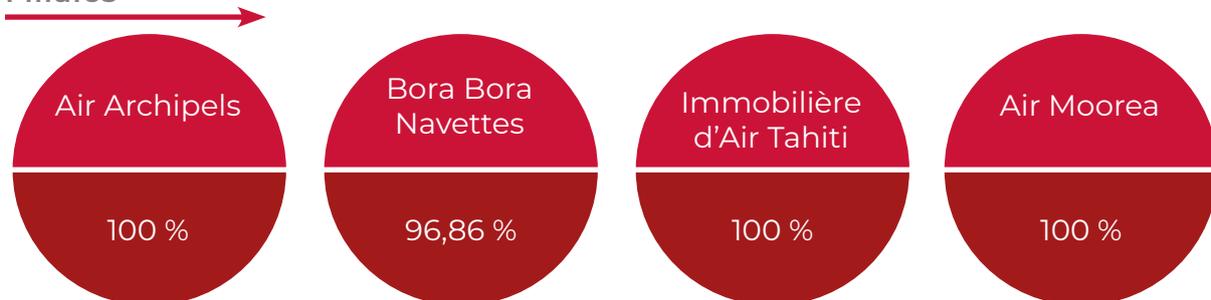
Cette société aujourd'hui à la tête du groupe éponyme, a connu plusieurs époques dans son histoire, cette dernière étant étroitement liée à l'histoire de l'aviation en Polynésie française.

LE GROUPE AIR TAHITI¹

Le groupe, en chiffres

Air Tahiti est une société anonyme au capital de 2 760 000 000 F, détenant également quatre filiales :

Filiales



Participation au capital (en %)

Bien que la société Air Moorea continue à figurer parmi les filiales du groupe Air Tahiti, il convient de rappeler qu'elle a cessé son activité de transport vers l'île sœur en 2010.

Il est en outre indiqué que la société Air Tahiti détient une participation minoritaire au capital de la SAEM Air Tahiti Nui, à hauteur de 3,43 %.

¹ Source : Air Tahiti

Les activités du groupe

► Air Tahiti, transporteur aérien régulier

Air Tahiti, principal transporteur aérien en Polynésie française dispose aujourd'hui d'un réseau couvrant 45 îles de Polynésie française, reliant ainsi plus de 90 % de la population.

La compagnie assure les échanges de nature administrative, scolaire et médicale entre Tahiti et les îles, contribuant ainsi à l'aménagement du territoire et à son développement économique.

Dans ce cadre, le tourisme, qui représente environ 40 % de la clientèle, offre des perspectives de développement auquel Air Tahiti participe en élargissant la palette des îles desservies et par son action au niveau des programmes de vol et des tarifs.

Air Tahiti dessert par ailleurs Rarotonga, aux Iles Cook.

Chiffres 2019 (année de référence) du transport aérien régulier

Nombre de passagers	895 147
dont touristes internationaux	362 194
dont résidents	532 953
Nombre d'heures de vol	22 268
Taux de remplissage moyen	70,9 %
Chiffre d'affaires (en milliards de francs CFP)	17,072
Nombre d'employés à fin décembre (EPT)	995

► La flotte de la compagnie Air Tahiti

En raison des particularités de son réseau, Air Tahiti a choisi principalement l'ATR, de fabrication européenne, appareil le mieux adapté aux besoins de la compagnie.

Capables de desservir des pistes inférieures à 1 200 m, l'ATR-42 et l'ATR-72 offrent une qualité de service, avec une consommation en carburant bien inférieure à celle d'appareils de même catégorie.

Air Tahiti dispose, au sein de sa flotte d'ATR, de deux ATR-42 et de sept ATR-72.

Caractéristiques

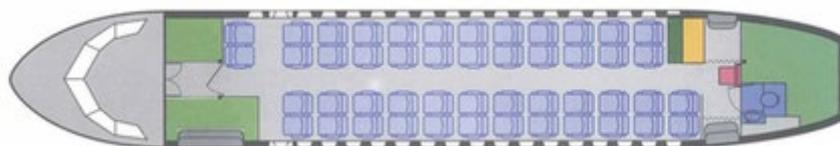
TYPE D'APPAREILS	ATR 42	ATR 72
Nombre au sein de la flotte	2	7
Sièges	48	70
Vitesse	520 km/h	480 km/h
Charge marchande	5,2 tonnes	7,2 tonnes
Soutes	9,6 m ³ /1 500 Kg	10, 4 m ³ /1 650 Kg

Dimensions maximales des soutes des ATR

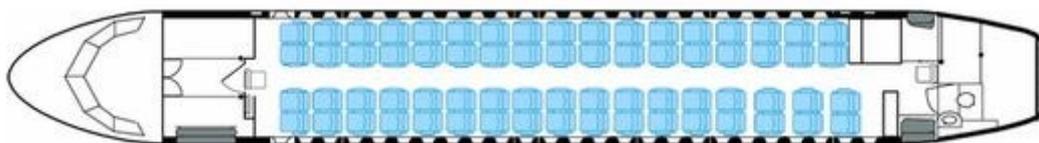
Avion	Soute arrière 1	Soute arrière 2	Soute avant gauche	Soute avant droite
ATR 42	90 x 90 x 165 cm	160 x 120 x 130 cm	60 x 195 x 160 cm	80 x 120 x 180 cm
ATR 72	90 x 90 x 165 cm	160 x 120 x 130 cm	60 x 160 x 165 cm	80 x 190 x 180 cm

Plans de cabine

ATR 42



ATR 72

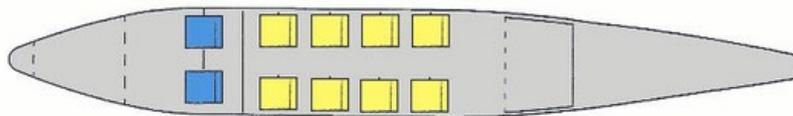


Au sein de sa flotte, Air Tahiti compte également 3 appareils de type Beechcraft, car si l'ATR lui paraît le mieux adapté aux besoins de la compagnie, certaines pistes de tailles plus petites sont inaccessibles à ce type d'appareils.

Caractéristiques

TYPE D'APPAREILS	BEECHCRAFT KING AIR B200
Nombre au sein de la flotte	3
Sièges	8
Vitesse	520 km/h
Charge marchande	Variable en fonction des destinations
Soutes	136 kg (soutes ailes) et 250 kg (soute arrière)

Plan de cabine



- L'assistance aéroportuaire pour l'escale internationale

Air Tahiti assure l'assistance des compagnies aériennes internationales qui desservent l'aéroport de Tahiti-Faa'a, en réalisant notamment pour leur compte l'enregistrement et l'embarquement des passagers et de leurs bagages, la mise à bord du catering, le nettoyage des cabines, la manutention et la gestion du fret international (handling).

Chiffres 2019 de l'escale internationale

Nombre de touchées traitées	1 696
Nombre de compagnies internationales régulières traitées	8
Chiffre d'affaires (en milliards de francs CFP)	1,509
Nombre d'employés à fin décembre (EPT)	191

- Les vols à la demande

Afin de satisfaire des demandes ponctuelles et spécifiques, Air Tahiti propose également l'affrètement de ses appareils pour le transport de personnes ou de marchandises. Pour ces dernières, certains ATR peuvent être reconfigurés en version cargo. La cabine est alors démontée, les sièges enlevés pour permettre l'emport des colis. Ainsi, Air Tahiti est-elle régulièrement affrétée pour le transport de produits agricoles (*fleurs, pommes de terre, litchis, etc.*) ou d'huîtres (*en provenance de l'étranger vers les îles*).

- La maintenance

La maintenance des aéronefs d'Air Tahiti est effectuée au Centre Technique de la compagnie, centre industriel certifié, situé sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Le programme d'entretien est basé sur un cycle de base de 400 heures de vol pour les ATR, mais chaque année, environ 30 checks A sont réalisés (*toutes les 750 heures de vol*), ainsi que 4 à 5 checks C (*toutes les 5 000 heures ou 2 ans*).



Visite guidée de la base arrière de l'aéroport international de Faa'a

Ces moyens, combinés à une expérience de 30 ans sur ATR, permettent à Air Tahiti de réaliser en complète autonomie la maintenance, sans avoir recours à l'acheminement des avions dans un centre de maintenance spécialisé en dehors du territoire.

Les équipements sont soit entretenus en interne par les ateliers (*avionique, mécanique, aménagement cabine*), soit sous-traités auprès de réparateurs agréés.

Air Tahiti dispose d'un stock conséquent de pièces détachées pour pallier l'éloignement géographique des fournisseurs étrangers. Le volume de pièces en stock est équivalent à un dixième de la flotte (ou un appareil) et est dimensionné pour répondre aux besoins des visites planifiées comme des aléas.

Avec une astreinte 24/7, la maintenance a la capacité d'intervenir à tout moment dans les îles où, en cas de nécessité, certaines interventions lourdes sont réalisables.

Des audits réguliers de l'autorité compétente (DGAC/OSAC) ainsi qu'une politique de qualité interne garantissent le maintien des exigences en matière de sécurité, conformité réglementaire et qualité.

La compétence de ce centre technique est d'ailleurs reconnue également par les compagnies de la région. Air Tahiti assure en effet ponctuellement d'importantes opérations de maintenance sur les ATR d'autres compagnies du Pacifique.

► Air Archipels

Créée en 1996, Air Archipels est une compagnie aérienne, filiale à 100 % d'Air Tahiti, effectuant des vols pour les organismes du Pays et pour Air Tahiti, notamment dans le cadre des évacuations sanitaires à bord d'appareils médicalisés.

Un certain nombre de ses vols sont des vols privés effectués alors pour le compte d'une clientèle privée haut de gamme, d'administrations ou d'entreprises.

Air Archipels est spécialisée dans l'exploitation des avions de moins de 20 places, depuis plus de 20 ans. Disposant d'une flotte de 5 avions et de 19 pilotes, elle est la plus importante compagnie aérienne de vols privés en Polynésie française. Elle effectue environ 3 000 heures de vol par an.

Une grande partie des heures de vol sont réalisées dans le cadre d'évacuations sanitaires urgentes. En mesure de faire décoller un équipage en 45 min, Air Archipels réalise en effet près de 90 % de toutes les évacuations sanitaires inter-îles opérées en urgence en Polynésie française quelles que soient les destinations. À défaut de disponibilité d'Air Archipels, il arrive qu'Air Tahiti effectue ces évacuations sanitaires en ATR, à un coût moins élevé que le Casa de l'armée.

Enfin, Air Archipels assure les liaisons régulières de certaines îles éloignées des Tuamotu. En effet, en raison des contraintes liées aux pistes courtes d'Apataki et de Takume, Air Tahiti affrète la compagnie Air Archipels pour opérer en Beechcraft sur ces destinations.

Dans le cadre de cet affrètement, Air Archipels est responsable de l'ensemble de l'exploitation aérienne (*aéronef, équipage, entretien, assurances*), les prestations commerciales et en escale étant fournies par Air Tahiti.

Air Archipels dispose néanmoins de son propre service de maintenance, l'un des plus importants localement après celui d'Air Tahiti.

Elle exploite 3 avions Beechcraft B200 King Air et 2 DHC6 Twin Otter.

En 2019, avec ses 51 employés, elle a réalisé 2 665 heures de vol et un chiffre d'affaires de 878,6 millions de F CFP.

► Bora Bora Navettes

Bora Bora Navettes est la société propriétaire des navettes lagonaires de Bora Bora assurant la desserte entre le motu (îlot) où se situe l'aéroport et le village de Vaitape sur l'île principale.

Cette société est une filiale à 96,86 % d'Air Tahiti, la commune de Bora Bora étant l'autre partenaire de cette société.

► La SIAT (Immobilière d'Air Tahiti)

La société Immobilière d'Air Tahiti, filiale à 100 % du groupe, est propriétaire de l'immeuble dans lequel se situe le siège social de la compagnie. Elle en assure la gestion et tire ses ressources des loyers recouverts auprès de la société Air Tahiti.

L'HISTOIRE D'AIR TAHITI

L'histoire d'Air Tahiti est étroitement liée à l'histoire de l'aviation en Polynésie française.

Distantes des continents, les îles polynésiennes furent longtemps tenues à l'écart des routes aériennes. Ce n'est qu'avec la 2^{de} Guerre Mondiale que l'aviation prit réellement son essor, avec la construction de la première piste d'atterrissage, en 1943, à Bora Bora, par l'armée américaine.

Air Tahiti, qui dessert nos îles depuis plus de 60 ans, a connu plusieurs époques, celle des hydravions avec le RAI, puis Air Polynésie et enfin Air Tahiti.

Le temps des hydravions

En septembre 1925, s'est ouverte l'ère de l'aviation dans nos îles, avec deux navires de guerre de l'US Navy dans les eaux marquisiennes transportant, sur leur pont, de petits hydravions.

On retiendra de cette première historique qu'elle est réalisée par des hydravions, type d'appareil qui va s'imposer jusqu'aux années 1965-70, pour une raison relativement simple : le manque de pistes terrestres. Nos îles ne manquant pas de lagons et celles n'en ayant pas possédant de profondes baies aux eaux moins agitées, les aviateurs de l'époque ont ainsi su s'adapter à ces pistes « naturelles ».

En effet, durant la période d'entre-deux-guerres (1920-1930), la Métropole considérait nos îles comme de très lointaines terres coloniales. Les autorités françaises ne se souciaient donc guère du développement de l'aviation commerciale qui avait pourtant déjà pris son essor en Europe et en Amérique du Nord.

Afin de développer les liaisons aériennes sur le territoire polynésien, marqué par l'insularité, en 1936 quelques hydravions, techniquement dépassés pour l'époque, seront regroupés au sein d'une escadrille militaire, la E8, qui prendra ses quartiers dans la zone de Fare Ute à Papeete. Cet épisode sera cependant rapidement clos, dès octobre 1942 avec la dissolution de cette unité.

En 1958, naît en Polynésie française le Réseau Aérien Interinsulaire (RAI), compagnie appartenant à la compagnie aérienne internationale française UTA qui établira les premières liaisons aériennes régulières, principalement par hydravion.

Cette période prendra fin le 30 septembre 1970, date du dernier voyage commercial d'un hydravion en Polynésie.

La piste de Bora Bora

L'intervention des forces armées américaines qui, dès le 7 décembre 1941, date de l'attaque de Pearl Harbor à Hawaii, entrent en guerre dans le Pacifique contre l'empire japonais, conduira les américains à décider de l'installation d'une base stratégique sur l'île de Bora Bora.

Ainsi, dès décembre 1942, ils entreprendront d'y construire la première piste aérienne de l'histoire de l'aviation polynésienne pour accueillir notamment les avions de l'US Air Force.

L'ouvrage sera conséquent avec une longueur de 2,2 km pour 130 m de large.

Air Polynésie

Le 1^{er} janvier 1970, le RAI change d'appellation et devient Air Polynésie, jugée plus claire et vendeuse pour la clientèle et le public, qui la désignera rapidement et familièrement sous l'appellation « Air Po ».

L'ambition alors affichée vise à prolonger les lignes long-courrier de l'UTA et des autres compagnies, en permettant aux voyageurs de visiter notre vaste territoire et de favoriser ainsi un trafic local indispensable pour intégrer nos îles dans un développement économique général.

Air Polynésie profitera de l'ouverture de l'aéroport international de Tahiti-Faa'a en 1961, étant rappelé que pendant près de 20 ans, la porte d'entrée internationale était l'île de Bora Bora avec sa piste héritée des forces armées américaines en 1943. Cette plateforme aéroportuaire, implantée sur un motu, avait toutefois des capacités limitées contrairement à Tahiti-Faa'a qui présentait en outre l'avantage d'accueillir les visiteurs directement sur l'île de Tahiti, à proximité de sa capitale Papeete.

Les débuts d'Air Polynésie seront modestes, compte tenu de la nécessité d'adapter sa flotte à la nouveauté que représentait l'apparition d'un réseau de pistes terrestres.

Air Polynésie fera donc rapidement l'acquisition d'un Britten Norman et surtout de deux Fokker F27, bimoteurs à hélices de conception moderne qui marqueront son histoire et son identité en devenant le « bus » des Polynésiens. Ces Fokker pouvaient en effet transporter entre 40 et 56 passagers suivant leur version.

En 1973, la flotte s'étoffera, passant à 6 appareils : un DC 4, 2 Fokker, un Twin-Otter et deux Britten Norman « Islander », de petits bimoteurs d'une dizaine de places dotés de trains d'atterrissage fixes (*contrairement aux appareils où ils se replient dans des logements prévus à cet effet*) donc résistant aux terrains d'aviation les plus « basiques », utilisés prioritairement pour les pistes aux dimensions les plus réduites du réseau et les moins bien aménagées.

En effet, la décennie 1970 marque le développement du tourisme avec l'affluence de visiteurs et la création d'infrastructures aéroportuaires dans les îles : ouverture d'aérodrome à Raiatea (1962), à Rangiroa (1966), à Moorea et Manihi (1969), à Ua Huka (1970), à Huahine (1971), à Tubuai et Maupiti (1972), à Hiva Oa (1973), à Hikueru, Anaa, Makemo, Mataiva, Rurutu et Ua Pou (1976). Enfin, l'aérodrome, initialement militaire, de Totegegie aux îles Gambier sera ouvert à l'aviation civile, permettant à Air Polynésie de le desservir pour la première fois en 1977.

En décembre 1979 sera inaugurée la piste de Terre déserte sur l'île de Nuku Hiva. Avec ses 1 700 mètres de long, cette piste pouvait accueillir les fameux Fokker d'Air Polynésie, contrairement aux autres escales de l'archipel. En effet, à partir de cette base, les voyageurs embarquaient sur des Twin-Otter et des Britten Norman pour se rendre dans les autres îles de l'archipel.

Il sera rappelé ici que, dans les atolls notamment, les aérodromes se résument alors à une surface plane en « soupe » de corail (*corail concassé et damé*).

Ces aérodromes feront preuve d'une résistance et d'une longévité remarquable, certains ayant pu rester en l'état jusqu'à une période pas si lointaine.

Pour Air Polynésie, l'ouverture de toutes ces nouvelles escales terrestres s'est accompagnée d'une aventure humaine liée à la mise en place dans les îles des services et compétences de base de l'aéronautique commerciale, avec la formation et l'emploi notamment de chefs d'escale ou prestataires, de chefs d'aérodrome, d'agents d'enregistrement, de bagagistes, de pompiers, etc.

À bord, Air Polynésie emploiera des hôtesse et stewards polynésiens, et arriveront rapidement les premiers pilotes locaux.

À Tahiti-Faa'a, UTA mettra en place le Centre Industriel du Pacifique qui effectuera la maintenance pour les appareils des compagnies internationales et ceux d'Air Polynésie. Il s'agit de l'ancêtre de l'actuel Centre Technique d'Air Tahiti.

Air Polynésie recrutera ainsi et formera des personnels de direction, des cadres, ainsi que des personnels commerciaux et administratifs. L'impact économique et social sera considérable dans la mesure où il concerne l'ensemble des archipels.



Source : Direction de l'aviation civile

32 destinations sont desservies dans les îles en 1986 contre 7 à la naissance d'Air Polynésie.

En 1969, le RAI avait transporté 87 000 passagers. Dès sa première année, Air Polynésie en transporte 117 882. Son développement se poursuit avec environ 180 000 passagers transportés en 1973, pour un territoire ne comptant alors que 122 000 habitants.

À la fin des années 1970 et au début de la décennie suivante, la Polynésie française est le cadre d'évolutions politiques majeures qui vont grandement influencer l'histoire de l'aviation dans nos îles. Les autorités locales demandent, et obtiennent, une plus grande autonomie dans la gestion des affaires du territoire, avec la volonté de maîtriser les leviers de l'économie, dont le transport aérien interinsulaire.

En 1985-1986, des discussions sont ouvertes sur le désengagement d'UTA de sa filiale Air Polynésie et son remplacement par des acteurs économiques locaux associés aux autorités de la Polynésie française. Ce sera chose faite en 1986 et de ce changement important va naître officiellement le 1^{er} janvier 1987, la compagnie Air Tahiti.

LA SOCIÉTÉ AIR TAHITI, AUJOURD'HUI

Air Tahiti est ainsi née à l'occasion de la cession d'Air Polynésie à des actionnaires polynésiens par UTA.

Société anonyme chargée de missions de service public dès ses premières années d'existence, Air Tahiti a exercé son activité de transport aérien domestique, dans le cadre de la « *convention pour le développement harmonieux du transport aérien interinsulaire* », signée avec le gouvernement en 1990 (convention n° 90-970 du 5 octobre 1990), jusqu'au terme de celle-ci, puis s'est vue attribuer une licence lui permettant d'exercer une activité de transport aérien public de passagers, de courrier et de fret en Polynésie française

Assujettie depuis ses débuts à un programme minimum de vols réguliers, au titre d'obligations de service public, Air Tahiti est depuis le 17 mai 2021 (cf. arrêté n° 867CM du 17 mai 2021) titulaire d'une nouvelle licence d'exploitation, octroyée en application de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire, lui permettant d'exercer une activité de transport aérien régulier de passagers et de fret, pour une durée de 15 ans.

Opérateur historique du transport aérien intérieur en Polynésie française, participant ainsi au développement économique et social des archipels, Air Tahiti a exercé son activité durant ces nombreuses années, sans réelle concurrence, les autres opérateurs de transport aérien présents localement se livrant davantage, voire exclusivement, à une activité de transport à la demande.

Si de nouveaux opérateurs souhaitant se livrer à la même activité qu'Air Tahiti, de transport régulier de passagers et de fret, sont apparus au cours de la période récente, au moment de la rédaction du présent rapport, seule la société Tahiti Air Charter bénéficie également d'une licence d'exploitation octroyée en application de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 précitée, circonscrite quant à elle à la seule desserte intérieure de l'archipel des Marquises.

Enfin, s'agissant d'Air Tahiti, la compagnie comptait au 31 décembre 2020 un effectif de 1 240 salariés en CDI (*contre 1 295 en 2019, avant la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19*) réparti comme suit : 55 cadres, 104 agents de maîtrise, 80 techniciens supérieurs, 418 employés, 447 ouvriers manœuvres, 79 personnels navigants techniques « PNT » et 57 personnels navigants commerciaux « PNC ». L'effectif comprenait également 50 salariés en CDD (*contre 170 en 2019*), soit un effectif total de 1 290 salariés (*contre 1 465 en 2019*).

Le capital social de la société, fixé à la somme de 2 760 000 000 F CFP, est divisé en 34 500 actions d'une valeur nominale de 80 000 F CFP, et se répartit entre 429 actionnaires, dont le Pays, comme suit² :

Nom du Souscripteur	Nb d'actions	%	Montant
POLYNÉSIE FRANÇAISE	4 713	13,66	377 040 000
CCISM	270	0,78	21 600 000
Total collectivités publiques (2)	4 983	14,44	398 640 000
AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT (AFD)	2 760	8,00	220 800 000
BANQUE DE POLYNÉSIE	690	2,00	55 200 000
BANQUE DE TAHITI	690	2,00	55 200 000
Total banques (3)	4 140	12,00	331 200 000
PERSONNEL (34 petits porteurs)	236	0,68	18 880 000
Total personnel (34)	236	0,68	18 880 000
AIR FRANCE	2 584	7,49	206 720 000
AIR TAHITI NUI (ATN)	488	1,41	39 040 000
ANURARO PEARL ISLAND RESORT	142	0,41	11 360 000
ASSURANCES DU PACIFIQUE (ASSUPAC)	242	0,70	19 360 000
BORA BORA LAGOON RESORT	200	0,58	16 000 000
BRASSERIE DE TAHITI	690	2,00	55 200 000
COMPAGNIE FRANÇAISE MARITIME DE TAHITI	200	0,58	16 000 000
COMPAGNIE TAHITIENNE D'ACCONAGE (COTADA)	200	0,58	16 000 000
ETS EMILE VONGUE ET FILS	400	1,16	32 000 000
ETS FARNHAM	50	0,14	4 000 000
ISLANDS IN THE SUN	10	0,03	800 000
KIA ORA VILLAGE	1 056	3,06	84 480 000

² Source : Rapport du Président à l'Assemblée de la Polynésie française pour l'année civile 2020 – TOME 2

NIPPON AUTOMOTO	214	0,62	17 120 000
OAAGC HOLDING	576	1,67	46 080 000
OCI	4 606	13,35	368 480 000
PACIFIC PETROLEUM SERVICE	15	0,04	1 200 000
SAT NUI	46	0,13	3 680 000
SCP RAINUI	1	0,00	80 000
SCP EMAR	1 602	4,64	128 160 000
SCP MOANA NUI	2 681	7,77	214 480 000
SHRT RESTAURATION	36	0,10	2 880 000
SNC BRAPAS	40	0,12	3 200 000
SNC POLYNESIE PERLES	143	0,41	11 440 000
SNC WAN ET CIE	143	0,41	11 440 000
SOCIÉTÉ DE SERVICES PÉTROLIERS (SSP)	200	0,58	16 000 000
SOLOVEM	345	1,00	27 600 000
SOTAMA	200	0,58	16 000 000
TAHITI PERLES	147	0,43	11 760 000
TAHITI TOURS	20	0,06	1 600 000
TOTAL POLYNÉSIE	200	0,58	16 000 000
VAHINE TAHITI TRAVEL	200	0,58	16 000 000
Total secteur privé (31)	17 677	51,24	1 414 160 000
Autres (359 petits porteurs)	7 464	21,63	597 120 000
Total Autres (359)	7 464	21,63	597 120 000
TOTAL	34 500	100,00	2 760 000 000

Il peut être observé une forte dilution de l'actionnariat de la société, permettant à la Direction générale d'Air Tahiti d'exercer sans pression, la gouvernance.

PARTIE 1

OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT AÉRIEN INTERINSULAIRE



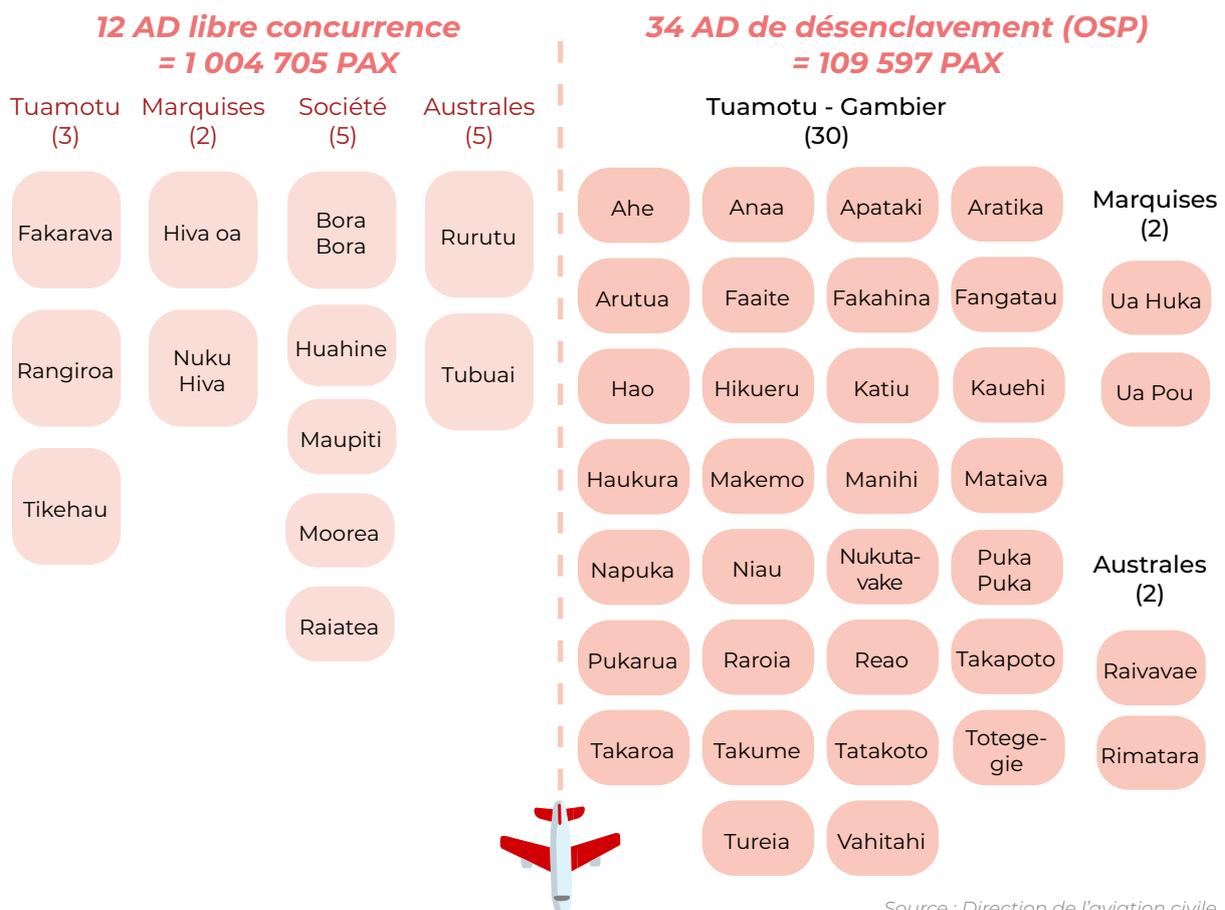
1.1. PRÉSENTATION DU CADRE GÉNÉRAL DU TRANSPORT INTERINSULAIRE

L'activité de transport aérien interinsulaire en Polynésie française constitue une activité de service public consacrée par l'assemblée de la Polynésie française dans sa délibération n° 85-1144 AT du 19 décembre 1985 habilitant le Président du gouvernement à signer, au nom du territoire, une convention avec la société Air Polynésie, pour le développement harmonieux du transport aérien interinsulaire.

Le préambule de ce texte présente l'activité de transport aérien domestique comme étant un « *outil fondamental de développement économique (...) indispensable au soutien des politiques de désenclavement et de revitalisation des archipels ainsi qu'à la politique de développement touristique définies par le gouvernement du territoire* ».

L'insularité dominante de la Polynésie française sur une surface aussi grande que l'Europe confère en effet aux services aériens réguliers un rôle clé en termes de désenclavement et de développement économique.

Le Pays s'est en conséquence doté sur les quarante dernières années d'un réseau aérien constitué de 47 aéroports, dont celui de Tahiti-Faa'a, ouverts à la circulation aérienne publique et répartis sur l'ensemble des cinq archipels de la Polynésie française.



Source : Direction de l'aviation civile

Il s'est également engagé dans une démarche visant à favoriser le désenclavement des îles éloignées et à faible population, structurellement déficitaire, dans des conditions économiques motivantes et des conditions juridiques rassurantes pour les opérateurs de transport aérien interinsulaire assurant des missions de service public, en arrêtant un schéma directeur des déplacements durables interinsulaires de la Polynésie française couvrant la période 2015-2025, suivi de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 modifiée relative à l'organisation du transport intérieur maritime et aérien.

Le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 a pour objet de présenter les objectifs et orientations qui constituent le cadre stratégique du pilotage de la politique des transports interinsulaires (*aériens et maritimes*) jusqu'en 2025. Il est conçu comme un outil servant de base à la Polynésie française, à l'État et aux communes, sans que cela puisse leur être imposé, dans la programmation des infrastructures, des investissements humains et matériels ainsi que des incitations fiscales, dans la mesure où l'harmonisation des programmations des différentes collectivités publiques s'avère nécessaire afin de les rendre les plus efficaces possibles et ainsi satisfaire les besoins des populations en termes de continuité territoriale et de désenclavement.



Le schéma directeur fait état d'un besoin de dessertes intra et inter-archipels plus régulières, sécurisées et à moindre coût, en précisant que ce besoin a été particulièrement exprimé pour ce qui concerne l'archipel des Tuamotu-Gambier mais également pour les Marquises, les Îles-Sous-le-Vent et les Australes.

Cependant, si la question des dessertes intra-archipels notamment aux Marquises et aux Îles-Sous-le-Vent, fait l'objet d'orientations, la question de la desserte inter-archipels entre les Tuamotu-Est et les Marquises, quant à elle n'a pas fait l'objet d'orientations. Or, il ressort des auditions menées par la présente mission, que cette desserte serait également une piste d'amélioration du transport interinsulaire et du désenclavement des archipels éloignés.

La loi du pays n° 2016-3 quant à elle constitue un cadre législatif poursuivant l'objectif de poser les principes d'organisation du transport interinsulaire dont la compétence échoit à la Polynésie française, sous réserve des compétences communales (*transport intra-communal*) et de l'État (*mise en œuvre du principe de continuité territoriale*).

Ainsi, le service de transport public interinsulaire en Polynésie française s'organise comme une activité commerciale relevant du secteur privé, dans la mesure où elle s'exerce dans un cadre concurrentiel, à ceci près que le droit d'exercer dans ce secteur est subordonné à l'attribution d'une autorisation préalable dénommée licence d'exploitation fixant, pour chaque licence, la consistance générale du service et ses conditions de fonctionnement, notamment en termes d'obligations de service public.

Le cadre général des obligations de service public à la charge des transporteurs, doit permettre de fournir des services passagers ou frets suffisants en termes de régularité, de fréquence, de qualité, de sécurité, de tarif et de capacité, de nature à alléger ou supprimer les contraintes liées à l'enclavement ou l'éloignement.

Les conditions d'exécution de ces obligations de service public sont donc déterminées de manière réglementaire dans les licences d'exploitation délivrées en application de délibérations de l'assemblée de la Polynésie française, telles que la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 venue mettre en œuvre les dispositions de la loi du pays n° 2016-3 précitée relatives aux conditions d'exploitation de l'activité de transporteur dans le secteur aérien public interinsulaire, et compléter la réglementation du transport aérien en Polynésie française issue de la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999.

Le financement du transport interinsulaire repose sur les recettes perçues sur les usagers. En effet, en contrepartie des obligations de service public, les tarifs sont librement pratiqués par les opérateurs, sous réserve toutefois d'une homologation de ces tarifs par l'autorité organisatrice des transports, étant rappelé que conformément aux dispositions de l'article 90 (6°) de la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française, le conseil des ministres fixe les règles applicables en matière de prix, tarifs et commerce intérieur.

Une certaine liberté des prix pouvant induire des coûts élevés pour les usagers, la Polynésie française se réserve la possibilité d'octroyer des aides individuelles à caractère social ou à certaines catégories d'usagers, sans préjudice de la participation de l'État à la continuité intérieure pour le transport vers les îles présentant des difficultés particulières d'accès.

Sur ce dernier point, il convient de relever que la participation de l'État sur le plan financier peut être envisagée en application du second alinéa de l'article L. 1803-4 du code des transports, qui prévoit que : *« L'aide à la continuité territoriale peut aussi financer une partie des titres de transports entre les collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2 à l'intérieur d'une même zone géographique ou à l'intérieur d'une même collectivité, en raison des difficultés particulières d'accès à une partie de son territoire. Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'outre-mer définit les déplacements éligibles à cette aide en application du présent alinéa ».*

Il se trouve cependant qu'un arrêté du 13 décembre 2010 pris en application de ces dispositions et définissant les déplacements éligibles, dispose actuellement que seuls sont éligibles les déplacements effectués à l'intérieur de la Guyane, en transport aérien public régulier, entre les communes de : Cayenne et Maripasoula ; Cayenne et Grand-Santi ; Cayenne et Saül ; Saint-Laurent-du-Maroni et Grand-Santi ; Saül et Maripasoula.

Enfin, bien que le service de transport public interinsulaire en Polynésie française soit conçu comme une activité commerciale s'exerçant dans un cadre concurrentiel, il convient de préciser que le législateur polynésien a également envisagé l'hypothèse d'une mission de service public de transport de personnes ou de marchandises sur une desserte ne pouvant être assurée par un transporteur dans un cadre concurrentiel, en prévoyant la possibilité pour cette mission de service public de faire l'objet d'une délégation de service public, d'un marché public voire d'une gestion en régie (cf. article LP 1-2 de la loi du pays n° 2016-3 précitée).

1.2. L'ORGANISATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERINSULAIRE PAR LE PAYS

1.2.1. Les infrastructures aéroportuaires dans les îles

La Polynésie française dispose à ce jour d'un réseau aérien constitué de 47 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Les aérodromes desservis, depuis Tahiti-Faaa, par des lignes aériennes régulières sont répartis en deux catégories en application de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire, sur la base de critères objectifs, pertinents et non discriminatoires (*volume du marché, difficulté d'accès, distance et éloignement de l'île, population de l'île, évolution de la population et du développement économique de l'île*) :

- Les aérodromes de libre concurrence, situés sur une île de plus de 2 700 habitants ou présentant plus de 1 000 mouvements commerciaux par an ou de plus de 16 000 passagers transportés par an, pour lesquels la concurrence peut s'appliquer librement.

Cette catégorie comprend 12 aérodromes, ceux de Moorea, Bora Bora, Huahine, Maupiti, Raiatea, Fakarava, Rangiroa, Tikehau, Hiva Oa, Nuku Hiva, Rurutu et Tubuai.

- Les aérodromes de désenclavement, situés sur une île de moins de 2 700 habitants et présentant moins de 1 000 mouvements commerciaux par an et moins de 16 000 passagers transportés par an.

Ces aérodromes sont au nombre de 34 et comprennent : Ahe, Anaa, Apataki, Aratika Nord, Arutua, Faaite, Fakahina, Fangatau, Hao, Hikueru, Katiu, Kauehi, Kaukura, Makemo, Manihi, Mataiva, Napuka, Niau, Nukutavake, Puka Puka, Pukarua, Raroia, Reao, Takapoto, Takaroa, Takume, Tatakoto, Totegegie, Tureia, Vahitahi, Raivavae, Rimatara, Ua Pou et Ua Huka.

La grande majorité des aérodromes, de libre concurrence et de désenclavement, est desservie par des avions de type ATR, mais certaines îles sont desservies en Beechcraft (*Takume et Apataki*) ou en Twin Otter (*réseau inter-Marquises : Ua Pou et Ua Huka*), en tout cas jusque récemment.

La desserte de ces îles est en effet soumise à des restrictions d'accès aux seuls avions compatibles avec les contraintes d'infrastructures aéronautiques. En fonction de la classe de l'aérodrome, des caractéristiques physiques et des dégagements aéronautiques doivent être respectés.

C'est pourquoi le Pays a procédé, sur les dernières décennies, à la normalisation de l'ensemble de ses pistes pour une classe d'aérodrome 2B ou 3C, afin d'accueillir des turbopropulseurs de la gamme ATR 42/72, composant principalement la flotte d'Air Tahiti.

Il semble ainsi acquis que le patrimoine aéroportuaire polynésien est désormais configuré sur ces classes d'aérodrome (2B/3C), à l'exception des quelques aérodromes non accessibles à l'ATR (code 1B).

La classification à laquelle il est fait référence est celle fixée par l'OACI (*Organisation de l'aviation civile internationale*), reprise dans la réglementation française : le chiffre de code correspond à la longueur de la piste et la lettre à des caractéristiques de largeur (*envergure et largeur hors tout du train principal*) comme présenté dans les tableaux suivants :

Chiffre de code	Distance de référence en mètres
1	Moins de 800 mètres
2	800 mètres à moins de 1200 mètres
3	1 200 mètres à moins de 1800 mètres
4	1 800 mètres et plus

Lettre de code	Envergure aéronef à voilure fixe Largeur hors tout du train principal ³	Envergure aéronef à voilure fixe Largeur hors tout du train principal
A	Moins de 15 m	Moins de 4.5m
B	15 m à moins de 24 m	4.5 m à moins de 6 m
C	24 m à moins de 36 m	6 m à moins de 9 m
D	36 m à moins de 52 m	9 m à moins de 14 m
E	52 m à moins de 65 m	9 m à moins de 14 m
F	65 m à moins de 80 m	14 m à moins de 16 m

Souhaitant favoriser une meilleure rationalisation et une optimisation des moyens en transport aérien basées sur les demandes de l'opérateur historique Air Tahiti, le Pays s'est engagé ces dernières années dans une démarche d'amélioration et d'harmonisation de ses infrastructures aéroportuaires. Quatre objectifs spécifiques ont ainsi été déclinés :

- l'adaptation des aérodromes code 1B en code 2B ;
- l'adaptation d'aérodromes code 2B en code 3C ;
- la création de balisage lumineux ;
- le maintien à niveau des infrastructures.

L'adaptation des aérodromes code 1B en code 2B concerne aujourd'hui les aérodromes de désenclavement des îles desservies par le Twin Otter ou le Beechcraft d'Air Archipels : Takume, Apataki, Ua Huka et Ua Pou.

L'objectif est de pouvoir réaliser des travaux d'infrastructures pour convertir le classement de ces aérodromes en code 2B ou 2C pour permettre à l'ATR 42 d'atterrir et de décoller en toute sécurité.

Les travaux d'extension de la piste de Takume ont été notifiés en septembre 2020 (*7 mois de préparation et 8 mois de travaux*). Une autorisation de programme a été ouverte au budget du Pays (AP 293.2020) pour un montant de 350 000 000 F CFP.

Concernant Apataki, la création d'un nouvel aérodrome est à l'étude. Là aussi, une autorisation de programme a été ouverte au budget du Pays (AP 397.2020) pour un montant de 50 000 000 F CFP.

³ Distance entre les bords extérieurs des roues du train principal

Enfin, les études de faisabilité sur Ua Pou et Ua Huka ont été rendues. Au vu des impacts financiers (*entre 1,5 et 2,5 milliards de F CFP*), fonciers et techniques, les 2 dernières plateformes doivent faire l'objet d'une analyse plus profonde avec une prévision de réalisation après 2022 si les projets sont adoptés.

S'agissant de l'adaptation des aérodromes code 2B en code 3C, celle-ci concerne Maupiti, et neuf aérodromes des Tuamotu (*Aratika, Hikueru, Katiu, Kauehi, Niau, Pukarua, Raroia, Reao et Tatakoto*).

Il s'agit de pouvoir réaliser des travaux pour permettre l'accueil des ATR 72.

Air Tahiti souhaite notamment desservir Maupiti en ATR 72 pour rationaliser sa desserte dans les Îles Sous-le-Vent. Une première autorisation de programme a été ouverte au budget du Pays (*AP 292.2020*), pour un montant de 30 000 000 F CFP, afin de financer des études en ce sens, et une seconde (*AP 327.2021*) pour un montant de 50 000 000 F CFP, au titre de l'aménagement du site aéroportuaire de Maupiti. Toutefois, auditionnée dans le cadre de la mission d'information le 20 octobre 2021, la Direction de l'aviation civile a indiqué le passage de l'aérodrome de Maupiti en catégorie 2C, permettant la desserte uniquement en ATR-42.

Les études de faisabilité sont en cours, en revanche, pour Katiu et Aratika.

Concernant le balisage lumineux, visant à répondre en premier lieu aux besoins en EVASAN de nuit, celui-ci a été réalisé en 2018 pour Rimatara et en 2019 pour Makemo. Ahe et Tikehau, qui sont deux atolls à fort potentiel de développement touristique, sont les projets en cours, avec un démarrage des travaux prévu en 2022. Suivront Arutua, Takaroa et Manihi, pour un montant total estimé à 145 000 000 F CFP.

Enfin, l'objectif de maintien à niveau des infrastructures concerne de manière générale les balisages diurnes à mettre aux normes et les réfections des couches de roulement des pistes, afin de maintenir leur conformité aux règlements de sécurité de l'aviation civile.

1.2.2. Le cadre réglementaire

1.2.2.1. Des obligations de service public dans un cadre concurrentiel et des contrats de délégation de service public dans le cadre de la politique de désenclavement

Le principe de libéralisation du secteur du transport aérien interinsulaire posé par la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien, s'est accompagné de l'instauration d'un dispositif d'autorisation préalable à l'exercice de l'activité de transporteur aérien public, par la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 précitée.

Ce dispositif d'autorisation formalisé par l'octroi de licences d'exploitation est toutefois limité à la seule desserte des aérodromes de libre concurrence, les aérodromes de désenclavement étant quant à eux desservis suivant des conditions d'exploitation définies dans un contrat de délégation de service public, conformément aux dispositions de l'arrêté n° 2211 CM du 4 décembre 2020 relatif aux conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire ⁴.

⁴ Lequel a été suivi de l'arrêté n° 224/CM du 25 février 2021 approuvant le principe de la délégation du service public du transport aérien interinsulaire.

Les licences d'exploitation prévues par la délibération n° 2020-33 APF définissent les conditions d'exploitation de l'activité de transporteur aérien public et les obligations de service public imposées à chaque opérateur.

La délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 rappelle le principe selon lequel les 47 aérodromes publics de la Polynésie française doivent être desservis par les opérateurs selon une fréquence minimale tenant compte de :

- la population de ces îles,
- des volumes de trafic passager et de fret nécessaires,
- et de leur accessibilité.

1.2.2.2. *Les obligations destitulaires d'une licence d'exploitation*

Les opérateurs souhaitant bénéficier d'une licence d'exploitation doivent disposer au préalable d'une licence de transporteur aérien et d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité ou en cours d'instruction.

L'octroi d'une licence d'exploitation est en outre assujéti, dans le cadre de son instruction, à la fourniture d'un plan d'affaires portant au moins sur les trois premières années d'exploitation. Le plan d'affaires indique aussi le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées.

La réglementation issue de la délibération n° 2020-33 APF 5, impose également, à l'appui de toute demande d'octroi de licence, la fourniture notamment des informations suivantes :

- les statuts de l'entreprise, justifiant que son principal établissement et son siège sont situés en Polynésie française et que son activité principale est le transport aérien, ou en combinaison avec toute autre activité commerciale comprenant l'exploitation ou l'entretien d'aéronefs ;
- la liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité et le type d'actions détenues ;
- les documents financiers et comptables internes les plus récents et, s'ils sont disponibles, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent ;
- un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les trois années suivantes ;
- la base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que les amortissements, locations, salaires, maintenance, assurances, carburant, redevances aéroportuaires, redevances de navigation aérienne, coûts des services d'escale, coûts des services additionnels (repas à bord...), frais commerciaux (billetterie, vente, publicité...), frais généraux (structure), tarifs, fluctuations des taux de change, prévisions de trafic et recettes ;
- le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais ;
- le détail des sources de financement actuelles et potentielles et les garanties financières correspondantes (attestation ou accord de principe) ;
- le programme d'exploitation de la desserte des aérodromes ;

5 Arrêté n° 2211 CM du 4 décembre 2020 modifié relatifs aux conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire.

- les moyens en termes de matériel volant, type et nombre d'appareils en précisant l'identité ou la raison sociale de leur propriétaire, de personnel navigant, technique et commercial et d'équipements techniques, administratifs et commerciaux.

Les titulaires d'une licence d'exploitation opèrent ensuite à leurs risques et périls, sur une durée ne pouvant excéder 15 ans.

Devant tenir une comptabilité conforme aux dispositions du plan comptable général applicable en Polynésie française, ils sont également soumis à l'obligation de tenir une comptabilité analytique spécifique par activité et par aéronef, et le cas échéant par zone aérienne figurant dans la licence, dans le cas où ils réalisent avec la même structure juridique plusieurs activités de transport ou d'autres activités que celles directement liées à l'activité de transport régulier visée par la licence d'exploitation (*ce qui est le cas, par exemple, de la société Air Tahiti*).

Les recettes et charges de chaque aéronef et chaque zone aérienne doivent refléter la réalité de l'exploitation normale d'un opérateur de transport aérien public. Aussi, les titulaires de licence d'exploitation doivent déposer à la direction de l'aviation civile de la Polynésie française (DAC), pour homologation, tous les tarifs des titres de transport aérien interinsulaire et du fret des lignes et des segments de lignes aériennes, relevant des destinations dans la zone de libre concurrence⁶.

Aux fins de l'évaluation de leurs capacités financières, les titulaires d'une licence d'exploitation sont tenus de transmettre annuellement les documents suivants :

- les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents :
- le bilan du dernier exercice comptable ;
- le compte de résultat du dernier exercice comptable ;
- un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'année suivante ;
- la marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante ;
- le rapport d'activité relatif à la participation au service public, ce rapport devant contenir les éléments suivants :
 - le bilan d'activité en termes de nombre de passagers et de tonnes de fret/poste transportés et de nombre de mouvements d'aéronefs ;
 - les résultats analytiques par route ou par tronçon des dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que les amortissements, locations, salaires, maintenance, assurances, carburant, redevances aéroportuaires, redevances de navigation aérienne, coûts des services d'escale, coûts des services additionnels (repas à bord...), frais commerciaux (billetterie, vente, publicité...), frais généraux (structure), tarifs, fluctuations des taux de change, les prévisions de trafic et recettes ;
 - les informations sur la situation de la flotte et des ressources humaines dédiées à la mise en œuvre du service public :
 - en ressources humaines : les effectifs, la formation et le maintien des compétences, la gestion des personnels navigants, la gestion des escales, la

⁶ Arrêté n° 2212 CM du 4 décembre 2020 portant homologation des prix du billet d'avion dans la zone de libre concurrence dans le secteur du transport aérien interinsulaire

gestion des personnels de maintenance ;

- en ressources physiques et techniques : le type et le nombre d'appareils en précisant l'identité ou la raison sociale de leur propriétaire (flotte), la maintenance, le matériel d'exploitation et les infrastructures.

Les comptes et états financiers annuels de l'opérateur (*bilans, résultats, annexes, rapport des commissaires aux comptes*) doivent être communiqués à l'expert-comptable ou au commissaire aux comptes désigné par la DAC, lequel doit analyser les comptes et états financiers annuels des opérateurs avec le concours de la DAC.

1.2.3. La création d'un Observatoire du transport aérien interinsulaire

Un Observatoire du transport aérien interinsulaire a été créé par arrêté n° 2213 CM du 4 décembre 2020.

Il réunit l'ensemble des titulaires d'une licence d'exploitation sous la présidence du ministre en charge du transport aérien interinsulaire.

Des représentants de l'assemblée de la Polynésie française et des maires provenant des différents archipels participent à cet observatoire auquel est présenté annuellement un rapport d'activité de la desserte aérienne interinsulaire (*ce rapport d'activité synthétique de la desserte aérienne interinsulaire doit être présenté au conseil des ministres par le président de l'observatoire, puis transmis pour information à l'assemblée de la Polynésie française*).

L'Observatoire du transport aérien interinsulaire est ainsi composé des membres suivants :

- le ministre en charge du transport aérien interinsulaire, président de l'Observatoire ;
- le ministre en charge de l'économie ou son représentant ;
- le ministre en charge du tourisme ou son représentant ;
- le ministre en charge de la jeunesse et des sports ou son représentant ;
- le ministre en charge de l'éducation ou son représentant ;
- le ministre en charge de l'équipement ou son représentant ;
- 3 représentants de l'assemblée de la Polynésie française (*M. Benoît KAUTAI, M^{me} Yvannah POMARE-TIXIER et M^{me} Lana TETUANUI*) ;
- 5 maires représentant chaque archipel de la Polynésie française ;
- les entreprises de transport aérien public titulaires de la licence d'exploitation (*Air Tahiti et Tahiti Air Charter*) ;
- les gestionnaires des aérodromes de la Polynésie française ;
- un ou plusieurs membre(s) invité(s).

Le tableau ci-après présente l'ensemble des opérateurs titulaires d'une licence de transporteur aérien et/ou d'une licence d'exploitation délivrée par le conseil des ministres :

TITULAIRE	LICENCE DE TRANSPORTEUR AÉRIEN <i>(Délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 modifiée)</i>		LICENCE D'EXPLOITATION <i>(Délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020)</i>
	Transport régulier	Transport à la demande	
AIR TAHITI	Arrêté n° 218 CM du 16-2-2018 modifié	-	Arrêté n° 867 CM du 17-5-2021
TAHITI AIR CHARTER	Arrêté n° 242 CM du 23-2-2018 modifié		Arrêté n° 766 CM du 7-5-2021
POL'AIR	-	Arrêté n° 239 CM du 23-2-2018	-
Tahiti Air Services et Conciergerie (TASC)	-	Arrêté n° 240 CM du 23-2-2018	-
AIR ARCHIPELS	-	Arrêté n° 241 CM du 23-2-2018	-
AIR GEKKO	-	Arrêté n° 243 CM du 23-2-2018	-
TAHITI SEAPLANES	-	Arrêté n° 244 CM du 23-2-2018	-
AIR TETIAROA	-	Arrêté n° 245 CM du 23-2-2018	-
TAHITI NUI HELICOPTERS (TNH)	-	Arrêté n° 933 CM du 14-5-2018	-
ISLANDS AIRLINE	Arrêté n° 2096 CM du 25-10-2018 modifié	-	-
FLY Coralway	Arrêté n° 2008 CM du 18-11-2020	-	-
MOTU LINK	Arrêté n° 2239 CM du 12-10-2021	-	-

PARTIE 2

LA POLITIQUE TARIFAIRE DE LA COMPAGNIE AIR TAHITI



Air Tahiti est, comme toute société anonyme, une société commerciale animée par le souci de la rentabilité.

Conformément à ses statuts, elle a pour objet :

- l'organisation, la gestion et l'exploitation sous quelque forme juridique que ce soit, de services de transports aériens de toute nature et subsidiairement de tous transports maritimes et terrestres ;
- l'organisation et l'exploitation de tous services d'assistance technique au profit de tiers et l'activité de formation professionnelle ;
- l'achat, la fabrication, la prise à bail, en gérance ou selon tout autre mode, d'appareils de navigation aérienne et de tout autre matériel accessoire, qu'ils soient utilisés dans les airs, à terre ou sur la mer ;
- la cession, la location, la mise en gérance de tels appareils ou matériel ;
- la participation de la société dans toutes opérations pouvant se rattacher à son objet par voie de création de sociétés nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou droits sociaux, de fusion ou autrement, de création, d'acquisition, de location, de prise en location-gérance de tous fonds de commerce ou établissements ; la prise, l'acquisition, l'exploitation ou la cession de tous procédés et brevets concernant ces activités ;
- généralement, toutes opérations industrielles, commerciales, financières, civiles, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social.

Elle exerce à ce titre des activités notamment :

- de transport aérien régulier entre 47 îles de la Polynésie française, parfois à travers des filiales ;
- d'assistance aéroportuaire aux compagnies aériennes internationales, à l'escale de Tahiti-Faa'a ;
- de transport à la demande, ponctuellement, par l'affrètement de ses appareils ;
- de maintenance aéronautique au profit de compagnies aériennes régionales.

L'essentiel du chiffre d'affaires réalisé par la société provient de son activité de transport aérien régulier de passagers (82 % du chiffre d'affaires net annuel en moyenne).

2.1. L'ÉLABORATION DES TARIFS

Les tarifs pratiqués par tout transporteur aérien interinsulaire, dont Air Tahiti, sont réglementés. La desserte des aérodromes de libre concurrence est en effet soumise à une procédure d'homologation des tarifs par le conseil des ministres. Les contrats de délégation de service public portant sur la desserte des aérodromes de désenclavement, fixent quant à eux les plafonds tarifaires auxquels sont assujettis les opérateurs attributaires de ces contrats.

2.1.1. Le principe d'homologation des tarifs pour la desserte des aérodrômes de libre concurrence

La délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire a posé le principe de l'homologation des tarifs des titres de transport aérien interinsulaire et du fret de toutes les destinations desservies.

Les tarifs faisant l'objet d'une homologation sont regardés comme des tarifs maximums. Des réductions tarifaires peuvent donc être pratiquées dans le cadre de la politique commerciale de l'opérateur aérien.

Par conséquent, la compagnie Air Tahiti est libre de faire varier ses tarifs sans qu'elle puisse toutefois dépasser les plafonds homologués.

Cette flexibilité expliquerait, ce qui est généralement observé par les utilisateurs des services de la compagnie aérienne locale, que pour une même destination, les tarifs peuvent changer d'un jour à l'autre.

2.1.2. Les principaux types de tarifs de titres de transport aérien proposés par la compagnie Air Tahiti dans la zone de libre concurrence

En liminaire, il est précisé que les tarifs maximums proposés aux résidents dans la zone de libre concurrence ont fait l'objet d'une homologation par arrêté n° 1059 CM du 16 juin 2021, sachant que les propositions de tarifs devaient être déposées dans un délai de 90 jours précédant leur entrée en vigueur à chaque nouvelle saison IATA⁷.

Les saisons IATA

IATA est l'acronyme de International Air Transport Association (en français, Association internationale du transport aérien).

Créée en 1945 à La Havane (Cuba) et ayant aujourd'hui son siège à Montréal (Canada), l'association regroupe la majorité des compagnies aériennes du monde (quelque 260 compagnies aériennes, soit 84 % du trafic aérien). IATA a pour but de favoriser le développement du transport aérien en unifiant et en coordonnant les normes et les règlements internationaux. Elle intervient notamment dans les domaines de la sécurité des passagers et du fret aérien, ainsi que l'amélioration et la modernisation des services, sans négliger la réduction et l'optimisation des coûts.

Une des premières mesures de l'association a été d'identifier les aéroports et compagnies aériennes du monde entier par des codes IATA uniques (3 lettres pour les aéroports et 2 lettres pour les compagnies) qui servent de standards lors d'échanges d'informations entre acteurs du marché aérien, ce qui amène une grande simplification de ces échanges et facilite le développement du billet électronique.

⁷ Arrêté n° 2212 CM du 4 décembre 2020 portant homologation des prix du billet d'avion dans la zone de libre concurrence dans le secteur du transport aérien interinsulaire

Les compagnies aériennes organisent le programme de leurs vols en suivant les étapes clés d'un calendrier saisonnier déterminé par l'IATA, lequel est découpé en deux saisons :

la saison Hiver, d'une durée de cinq mois, débute à la fin du mois d'octobre et s'achève à la fin du mois de mars ;

la saison Été, d'une durée de sept mois, qui commence à la fin du mois de mars pour se terminer à la fin du mois d'octobre.

Localement, au sein de ces deux saisons, la compagnie Air Tahiti fait des propositions de tarifs, qui diffèrent selon la période : le tarif basse saison et le tarif haute saison, étant précisé que dans le cadre de l'homologation de ces tarifs par arrêté n° 1059 CM du 16 juin 2021, les dates de basse et haute saisons sur la saison IATA Été 2021, ont été définis comme suit :

- **Basse saison** : Le 1^{er} juillet 2021, du 9 août au 9 septembre 2021 et du 20 septembre au 21 octobre 2021
- **Haute saison** : Du 2 juillet au 8 août 2021, du 10 au 19 septembre 2021 et du 22 au 30 octobre 2021

Sur ces destinations, Air Tahiti propose actuellement cinq principaux types de tarifs, selon que la clientèle souhaite bénéficier d'une franchise bagage supérieure, qu'elle souhaite réserver un vol aller-retour ou séjourner sur l'île de destination pour une durée plus ou moins longue. Ces types de tarifs sont les suivants :

- le tarif Standard ;
- le tarif Plus ;
- le tarif avec cartes de réduction ;
- le tarif Mahana ;
- le tarif Promo Fetii.

2.1.2.1. *Le tarif Standard*

Ce tarif est celui appliqué par la compagnie, sans réductions tarifaires. Il inclut la possibilité pour chaque passager d'embarquer en soute un bagage de 10 kg et en cabine un bagage de 5 kg.

La compagnie attribue la lettre M à la classe de réservation correspondant à ce tarif.

2.1.2.2. *Le tarif Plus*

Ce tarif permet aux passagers souhaitant bénéficier d'une franchise bagage supérieure, de pouvoir embarquer en soute un bagage de 23 kg, et de bénéficier de frais de modification de réservation inférieurs à ceux appliqués en cas de réservation au tarif Standard.

La compagnie attribue les lettres Y et S à la classe de réservation correspondant à ce tarif.

2.1.2.3. Le tarif avec cartes de réduction

Quatre cartes de réduction Air Tahiti permettent aux passagers résidant en Polynésie française de voyager à tarifs réduits sur les vols opérés par la compagnie. Ces cartes se différencient selon la catégorie de clientèle concernée :

- la carte Jeune s'adresse aux personnes âgées de moins de 25 ans ;
- la carte Marama bénéficie aux personnes âgées de 60 ans et plus ;
- la carte Famille concerne, comme son nom l'indique, les familles, y compris monoparentales ou recomposées, comprenant au moins un enfant de moins de 16 ans ;
- enfin, la carte Vistah bénéficie aux résidents des îles autres que Tahiti, sur les vols au départ de leur île de résidence.

Les taux de réduction proposés par la compagnie diffèrent selon le type de carte, la destination et la classe de réservation utilisée : B (*tarif bleu*), W (*tarif blanc*), M (*tarif rouge*), étant précisé que les réductions tarifaires s'appliquent par rapport au tarif Standard, comprenant une franchise bagage de 10 kg.

Les tarifs bleu (B) et blanc (W), qui sont les plus intéressants pour les passagers car proposant des réductions comprises entre 40 et 50 % pour le tarif bleu, et entre 20 et 30 % pour le tarif blanc, sont disponibles en principe sur l'ensemble des destinations desservies par Air Tahiti.

Il est cependant à noter que, selon le programme de vols prévisionnel Air Tahiti, période du 1^{er} juillet au 11 novembre 2021, les vols reliant Tahiti à Moorea ne comprennent pas de sièges proposés à la vente au tarif bleu.

Le tarif rouge (M) quant à lui prévoit des réductions allant jusqu'à 10 %.

Il est à noter que plusieurs niveaux de réductions peuvent être disponibles en même temps sur un vol, avec pour chacun un nombre de sièges limité. Une fois ce nombre de sièges vendu, la réduction n'est plus proposée et un autre tarif est alors applicable.

En outre, il est précisé que si les cartes Jeune, Marama et Famille permettent de bénéficier des trois niveaux de réductions (*tarif bleu, tarif blanc et tarif rouge*), la carte Vistah quant à elle ne permet de bénéficier que de deux niveaux de réductions : le tarif blanc et le tarif rouge.

Seule consolation pour les titulaires d'une carte Vistah de Huahine, Raiatea, Bora Bora et Rangiroa voyageant au tarif « Vistah » entre leur île et Tahiti, ces derniers bénéficient d'une franchise bagage de 25 kg ainsi que d'une réduction de 50 % sur les excédents de bagages.

Les différentes cartes de réductions Air Tahiti

Nom de la carte	Bénéficiaires	Validité	Coût d'adhésion
Jeune	Personnes de moins de 25 ans	5 ans ou jusqu'à la veille de vos 25 ans	2 500 F CFP
Marama	Personnes de 60 ans et plus	5 ans	2 500 F CFP
Famille	Familles (y compris monoparentales ou recomposées) avec au moins un enfant de moins de 16 ans	5 ans ou jusqu'à la veille des 16 ans de l'enfant s'il est le seul enfant mentionné sur la carte	3 500 F CFP
Vistah	Résidents des îles autres que Tahiti	1 an	2 500 F CFP

2.1.2.4. Le tarif Mahana

Air Tahiti propose, à travers ce tarif, des réductions aux passagers âgés de 12 ans et plus, présents physiquement en Polynésie française lors de la réservation et de l'émission du billet, qu'ils soient donc résidents ou non-résidents.

Ce tarif réduit s'adresse notamment aux passagers ne réunissant pas les conditions d'éligibilité aux cartes de réduction : la clientèle non résidente et la clientèle résidente de Tahiti, sans enfant, âgée entre 25 et 60 ans.

Il permet de bénéficier des réductions applicables aux classes de réservation B ou W (environ 20 %) sur un trajet aller-retour entre Tahiti et l'une des îles de la zone de libre concurrence, à l'exception de Moorea (au départ de Tahiti ou de l'une des autres îles).

Il est néanmoins conditionné à l'achat d'un billet aller-retour et à une durée de séjour sur l'île de destination comprise entre 1 nuit (soit 2 jours) et 14 nuits (soit 15 jours).

2.1.2.5. Le tarif Promo Fetii

Ce tarif est actuellement proposé par Air Tahiti, pour une durée limitée (jusqu'au 31 janvier 2022, pour des billets réservés jusqu'au 31 décembre 2021).

Il s'adresse aux personnes âgées de 12 ans et plus voyageant seules, ainsi qu'aux groupes composés d'un adulte minimum et de 3 enfants maximum et/ou bébé, dans la limite d'un bébé par adulte (les parents mineurs voyageant avec leurs enfants étant également acceptés).

Air Tahiti a attribué les lettres H, B, W et M aux classes de réservation correspondant à ce tarif, pouvant donner à lieu à des réductions de 50 % ou davantage.

Cette offre promotionnelle est valable pour des billets aller-retour, dans les deux sens, entre Tahiti et les îles de la zone de libre concurrence, hors Moorea.

Elle ne nécessite pas de disposer d'une carte de réduction, mais est néanmoins conditionnée à une durée de séjour sur l'île de destination comprise entre 7 nuits (pour les îles Sous-le-vent, contre 10 nuits pour les autres îles) et 30 nuits.

2.1.3. Le cadre réglementaire spécifique des destinations de désenclavement

Concernant spécifiquement les destinations de désenclavement, les deux contrats de délégation de service public conclus entre le Pays et Air Tahiti, d'une part, et Tahiti Air Charter, d'autre part, fixent, outre les caractéristiques de l'offre de services, les tarifs maximums pouvant être pratiqués, hors taxes, étant rappelé que les îles et atolls de la zone de désenclavement desservie par Air Tahiti rassemblent environ 14 000 habitants (17 000 si on y ajoutait les habitants des îles de Ua Pou et Ua Huka actuellement desservies par Tahiti Air Charter).

Le tableau ci-après présente les tarifs maximums HT fixés pour la desserte des 32 aérodromes de désenclavement desservis par Air Tahiti et applicables jusqu'à la fin du premier semestre 2026 (contrat de DSP conclu pour cinq ans à compter du 1^{er} juillet 2021)⁸, étant précisé que l'étude des tarifs pratiqués réellement par la compagnie indique que celle-ci commercialise des billets d'avion à hauteur du tarif maximum imposé :

Aérodrome	Tarif maximum HT (adulte) aller simple (XPF)	Tarif maximum HT (adulte) aller-retour (XPF)
Ahe	18 500	37 000
Anaa	17 300	34 600
Apataki	18 500	37 000
Aratika	17 400	34 800
Arutua	15 800	31 600
Faaite	16 900	33 800
Fakahina	33 200	66 400
Fangatau	29 000	58 000
Hao	24 300	48 600
Hikueru	26 900	53 800
Katiu	18 500	37 000
Kauehi	17 900	35 800
Kaukura	15 800	31 600
Makemo	20 600	41 200
Manihi	18 500	37 000
Mataiva	15 100	30 200
Napuka	29 000	58 000
Niau	16 400	32 800
Nukutavake	30 000	60 000
Pukapuka	34 300	68 600
Pukarua	30 000	60 000

⁸ Arrêté n° 1121 CM du 16 juin 2021 approuvant le choix du délégataire et le contrat de délégation de service public du transport aérien régulier interinsulaire de 32 îles de la Polynésie française

Raroia	27 900	55 800
Reao	30 000	60 000
Takapoto	18 500	37 000
Takaroa	19 500	39 000
Takume	32 700	65 400
Tatakoto	30 000	60 000
Totegegie	30 000	60 000
Tureia	30 000	60 000
Vahitahi	30 000	60 000
Raivavae	22 200	44 400
Rimatara	20 600	41 200

Il apparaît que les tarifs issus du contrat de délégation de service public sont en diminution de 25,75 % en moyenne par rapport à ceux qu'Air Tahiti pouvait proposer avant le 1^{er} juillet 2021⁹, date d'entrée en vigueur du contrat de service public conclu avec la compagnie :

Aérodrome	Avant le 1 ^{er} juillet 2021 aller-retour (XPF)	Depuis le 1 ^{er} juillet 2021 aller-retour (XPF)	Variation (%)
Ahe	49 400	37 000	-25,10%
Anaa	46 400	34 600	-25,43%
Apataki	49 400	37 000	-25,10%
Aratika	47 200	34 800	-26,27%
Arutua	42 800	31 600	-26,17%
Faaite	45 400	33 800	-25,55%
Fakahina	90 000	66 400	-26,22%
Fangatau	78 000	58 000	-25,64%
Hao	65 400	48 600	-25,69%
Hikueru	72 800	53 800	-26,10%
Katiu	49 400	37 000	-25,10%
Kauehi	48 200	35 800	-25,73%
Kaukura	42 800	31 600	-26,17%
Makemo	55 600	41 200	-25,90%
Manihi	49 400	37 000	-25,10%
Mataiva	40 600	30 200	-25,62%
Napuka	78 000	58 000	-25,64%
Niau	44 000	32 800	-25,45%
Nukutavake	80 800	60 000	-25,74%

9 Tarifs maxima pour les résidents avec une franchise bagage de 10kg, fixés dans l'accord relatif à la desserte aérienne interinsulaire n° 09031 du 30 décembre 2020, entre Air Tahiti et le Pays

Pukapuka	92 800	68 600	-26,08%
Pukarua	80 800	60 000	-25,74%
Raroia	74 800	55 800	-25,40%
Reao	80 800	60 000	-25,74%
Takapoto	49 400	37 000	-25,10%
Takaroa	52 800	39 000	-26,14%
Takume	88 800	65 400	-26,35%
Tatakoto	80 800	60 000	-25,74%
Totegegjie	80 800	60 000	-25,74%
Tureia	81 000	60 000	-25,93%
Vahitahi	80 800	60 000	-25,74%
Raivavae	60 400	44 400	-26,49%
Rimatara	55 800	41 200	-26,16%
			Moyenne : 25,75%

Il convient également de préciser que conformément aux stipulations du contrat de DSP conclu avec le Pays, Air Tahiti propose à sa clientèle résidente, outre le tarif Standard, le tarif Plus, ainsi que des tarifs réduits « blanc » et « bleu » pour ceux bénéficiant de cartes de réduction (*Jeune, Marama, Famille, Vistah*). Il est cependant à noter que, selon le programme de vols prévisionnel Air Tahiti, période du 1^{er} juillet au 11 novembre 2021, les vols reliant Tahiti à Mataiva, Niau, Takapoto et Takaroa ne comprennent pas de sièges proposés à la vente au tarif bleu.

2.1.4. Les types de tarifs appliqués au fret

Le fret se définit comme l'ensemble des marchandises transportées à titre commercial autres que les bagages accompagnés et incluant la poste.

Air Tahiti propose trois types de tarifs applicables au fret : le fret normal, le fret réservé et le fret prioritaire.

Lors d'un envoi en « fret normal », le colis est transporté sur le premier vol disponible présentant une charge fret suffisante pour transporter les colis enregistrés, étant rappelé que la capacité maximale des soutes d'un ATR 72 est de 1 650 kg, bagages inclus, et que celle d'un ATR 42 est de 1 500 kg (*386 kg pour un Beechcraft*).

Lorsque le client souhaite qu'un colis parte sur un vol particulier ou à une date précise, l'expédition doit faire l'objet d'une réservation et donc d'une facturation en « fret réservé ».

Certains colis, de par la nature de l'envoi, doivent obligatoirement faire l'objet d'une réservation pour leur transport en avion. C'est le cas notamment :

- des médicaments,
- des objets de valeur,
- du matériel de dépannage d'urgence.

Ce type d'envoi s'effectue alors en « fret prioritaire ».

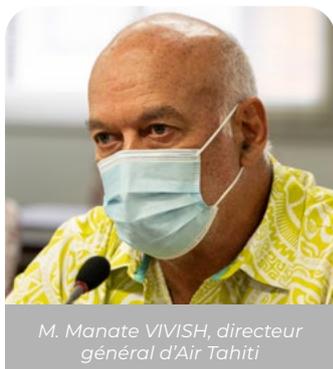
Les 3 types de tarif applicables au fret

Fret	Type	Réservation	Heure limite d'enregistrement	Transport
Fret normal	Pour les colis non urgents	-	H-2	Selon disponibilité des vols
Fret réservé	Pour envoyer un colis sur un vol précis	Jusqu'à J-3	H-2	Sur vol réservé
Fret prioritaire	Pour les médicaments, les objets de valeur ou le matériel de dépannage d'urgence	Jusqu'à H-2	Jusqu'à H-1	Sur vol réservé

Il convient de préciser que, quel que soit le poids total de l'expédition, tout envoi fait l'objet d'une tarification minimale variable en fonction de la destination et du statut du fret demandé (*fret réservé ou fret normal*).

Le tarif minimum est appliqué dès lors que le montant résultant du calcul du tarif au kilogramme est en-deçà du tarif minimum (actuellement, un tarif identique s'applique pour une marchandise dont le poids est compris entre 0 et 4 kg).

Lors d'une présentation faite aux membres de l'assemblée de la Polynésie française, le 11 juin 2021, les représentants d'Air Tahiti ont exposé leur méthode de tarification du fret, basée sur le tarif passager divisé par le poids moyen des passagers, avec bagages :



En application de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire (article 10, cinquième alinéa), le titulaire d'une licence d'exploitation doit déposer à la Direction de l'aviation civile de la Polynésie française tous les tarifs des titres de transport aérien interinsulaire et **du fret** des lignes et des segments de lignes aériennes pour homologation, relevant des destinations dans la zone de libre concurrence.

Il apparaît cependant que si, à ce jour, les prix du billet d'avion des vols réguliers de la SA Air Tahiti dans la zone de libre concurrence du transport aérien interinsulaire, ont fait l'objet d'une homologation, par arrêté n° 1059 CM du 16 juin 2021, aucune homologation des tarifs du fret proposés par la compagnie, n'est encore intervenue.

Le tableau ci-après fournit un aperçu de la grille tarifaire appliquée par la compagnie, en précisant que, selon les informations communiquées en auditions, le fret au départ des îles est moins cher (au kg) que celui au départ de Tahiti :

Grille remise à la mission d'information lors de son déplacement à Tubuai et de l'audition de l'escale Air Tahiti de l'île

Tubuai - Tahiti	Minimum 0 à 4 kg	5 à 39 kg	40 kg et +	Tarif prioritaire
Tarif normal (prix au kilo)	920 XPF	230 XPF	200 XPF	ANIMAL
Réservé (prix au kilo)	1 480 XPF	370 XPF	320 XPF	440 XPF

S'agissant des tarifs prévus dans la zone de désenclavement, le cahier des charges annexé au contrat de délégation de service public a fixé un tarif maximum de fret non réservé appliqué aux résidents, pour des expéditions supérieures à 4 kg.

Tarif maximum de fret non réservé appliqué aux résidents, hors taxes, pour des expéditions supérieures à 4 kg (XPF)

Liaison		Fret	
		Aller	Retour
Tahiti	Ahe	240	210
Tahiti	Anaa	210	180
Tahiti	Apataki	220	190
Tahiti	Aratika	230	200
Tahiti	Arutua	210	180
Tahiti	Faaite	220	190
Tahiti	Fakahina	360	330
Tahiti	Fangatau	350	320
Tahiti	Hao	300	270
Tahiti	Hikueru	300	270
Tahiti	Katiu	240	210
Tahiti	Kauehi	230	200
Tahiti	Kaukura	190	160
Tahiti	Makemo	260	230
Tahiti	Manihi	240	210
Tahiti	Mataiva	190	160
Tahiti	Napuka	350	320
Tahiti	Niau	220	190
Tahiti	Nukutavake	360	330
Tahiti	Pukapuka	410	380
Tahiti	Pukarua	360	330
Tahiti	Raivavae	280	250
Tahiti	Raroia	300	270
Tahiti	Reao	360	330
Tahiti	Rimatarara	260	230
Tahiti	Takapoto	240	210
Tahiti	Takaroa	250	220
Tahiti	Takume	350	320
Tahiti	Tatakoto	360	330
Tahiti	Totegegie	360	330
Tahiti	Tureia	360	330
Tahiti	Vahitahi	360	330

Les auditions menées ont par ailleurs permis aux membres de la mission d'information d'apprendre que la répartition du fret par îles desservies au sein d'une rotation relève davantage de critères commerciaux qu'opérationnels, dans la mesure où elle est gérée par le pôle commercial de la société Air Tahiti, lequel accorde un traitement favorable aux destinations les plus enclavées¹⁰.

2.2. LES MODALITÉS DE FIXATION DES TARIFS DE LA COMPAGNIE

L'audition, le mardi 20 juillet 2021, de la direction commerciale de la compagnie, a permis de mettre en exergue la manière dont les tarifs sont fixés par la compagnie, sans toutefois qu'il ait été porté à la connaissance des membres de la mission d'information, le détail, notamment chiffré, du calcul desdits tarifs.

La politique tarifaire de la compagnie repose ainsi sur l'application d'un système de péréquation et des principes du « Revenue management ».



M^{me} Vairani TETARIA, directrice commerciale d'Air Tahiti – M^{me} Laureen SOLIA, contrôleur de gestion centrale d'Air Tahiti – M. Cyrus VOTA, chef de service du programme des vols à Air Tahiti

2.2.1. L'application d'un système de péréquation

Selon les indications fournies par les personnes auditionnées, la politique tarifaire d'Air Tahiti est basée globalement sur un système de péréquation reposant sur trois éléments :



la desserte des îles les plus proches de Tahiti finance la desserte des îles les plus éloignées

plus que les passagers résidents, la clientèle touristique non résidente contribue d'une façon importante à la rentabilité des vols



parmi la clientèle résidente, les segments de clientèle ayant peu de pouvoir d'achat ou des charges de famille importantes sont « soutenus » par ceux disposant d'un pouvoir d'achat élevé ou ayant des charges familiales moins importantes

¹⁰ Audition de M. William TOOFA, commandant de bord à Air Tahiti et délégué syndical des personnels navigants techniques (PNT)



Selon les personnes auditionnées, un système de péréquation pourrait être mis en place par les autorités publiques, par la création d'une taxe d'entrée pour les touristes non-résidents, comme c'est le cas aux îles Cook, ou d'une taxe appliquée aux résidents effectuant des déplacements à l'étranger, ces derniers disposant de moyens financiers relativement importants.

2.2.1.1. Le financement de la desserte des îles éloignées par la desserte des îles les plus proches de Tahiti

L'étude des tarifs appliqués par la compagnie confirme l'effectivité de ce système de péréquation.

Ainsi, dans la zone de libre concurrence, alors que le tarif moyen hors taxes au kilomètre (le tarif pour référence ici est le tarif Standard) est de 56,17 F CFP en basse saison et de 64,70 F CFP en haute saison, le tarif des vols en aller simple entre Tahiti et Bora-Bora, Raiatea, Huahine et surtout Moorea, se situe à un niveau supérieur à ces moyennes :

Aérodrome	Distance de vol de Tahiti (km)	Coût du billet d'avion HT en basse saison (F CFP)	Tarif au km	Coût du billet d'avion HT en haute saison (F CFP)	Tarif au km
Moorea	19	3 300	173,68	3 800	200,00
Huahine	180	11 600	64,44	13 400	74,44
Raiatea	219	13 100	59,82	15 100	68,95
Bora Bora	259	15 700	60,62	18 100	69,88
Maupiti	307	15 900	51,79	18 300	59,61
Tikehau	308	17 300	56,17	19 900	64,61
Rangiroa	356	17 300	48,60	19 900	55,90
Fakarava	453	19 000	41,94	21 900	48,34
Rurutu	571	21 000	36,78	24 200	42,38
Tubuai	645	23 200	35,97	26 700	41,40
Nuku Hiva	1 406	31 000	22,05	35 700	25,39
Hiva Oa	1 434	31 800	22,18	36 600	25,52
		Moyenne	56,17	Moyenne	64,70

Le niveau élevé des tarifs des billets vers Moorea, Huahine, Raiatea et Bora-Bora, plus proches de Tahiti, permet donc d'abaisser les tarifs des billets entre Tahiti et Maupiti, Tikehau, Rangiroa, Fakarava, Rurutu, Tubuai, Nuku Hiva et Hiva Oa.

À titre de comparaison, dans la zone de désenclavement, les tarifs proposés par Air Tahiti et fixés dans le contrat de délégation de service public liant la compagnie au Pays, sans distinction entre basse et haute saison, indiquent un tarif moyen hors taxes au km, de 32,97 F CFP. Il apparaît toutefois que les îles les plus proches ne sont pas toujours celles dont le tarif au km est le plus élevé.

Aérodrome	Distance de vol de Tahiti (km)	Tarif au km HT	Aéronefs utilisés
Mataiva	313	48,24	ATR 72
Kaukura	358	44,13	ATR 42
Niau	380	43,16	ATR 42
Apataki	406	45,57	Beechcraft
Arutua	409	38,63	ATR 42/72
Anaa	437	39,59	ATR 72
Faaite	464	36,42	ATR 42/72
Aratika	498	34,94	ATR 42
Ahe	500	37,00	ATR 42/72
Manihi	513	36,06	ATR 42/72
Kauehi	517	34,62	ATR 42
Takapoto	563	32,86	ATR 42
Katiu	570	32,46	ATR 42
Takaroa	598	32,61	ATR 42
Makemo	642	32,09	ATR 72
Rimatara	654	31,50	ATR 72
Raivavae	730	30,41	ATR 72
Hikueru	743	36,20	ATR 42/72
Raroia	778	35,86	ATR 42/72
Takume	806	40,57	Beechcraft
Hao	919	26,44	ATR 42/72
Fangatau	950	30,53	ATR 42
Napuka	969	29,93	ATR 42
Fakahina	1 022	32,49	ATR 42
Vahitahi	1 146	26,18	ATR 42
Nukutavake	1 161	25,84	ATR 42
Tatakoto	1 185	25,32	ATR 42
Pukapuka	1 195	28,70	ATR 42
Tureia	1 215	24,69	ATR 42
Pukarua	1 337	22,44	ATR 42
Reao	1 398	21,46	ATR 42
Totegegje (Gambier)	1 654	18,14	ATR 72

Moyenne : 32,97

Ce constat peut s'expliquer par la variabilité du niveau de remplissage des vols et par le type d'aéronef utilisé, lié à la fois au type d'aérodrome desservi et au souci de la compagnie de pouvoir optimiser la rentabilité des rotations, en tenant compte de la vaste étendue géographique que représente cette zone de désenclavement.

2.2.1.2. Les tarifs préférentiels proposés par la compagnie aux résidents locaux

L'ensemble de la clientèle résidente peut bénéficier actuellement de tarifs dédiés, auxquels la clientèle internationale n'a pas accès, les billets achetés à l'étranger y compris à partir du site de réservation en ligne d'Air Tahiti, étant facturés à un tarif supérieur à ceux appliqués localement (*tarifs plus élevés de 20 % en moyenne*¹¹). Selon les personnes auditionnées, cette pratique des compagnies aériennes est très largement répandue.

La clientèle résidente de la compagnie se répartit ensuite en différents segments de clientèle bénéficiant de tarifs réduits, comme déjà indiqué, la compagnie souhaitant avantager les publics disposant de revenus peu élevés.

-  **Jeune** : moins de 25 ans
 -  **Matahiapo** : plus de 60 ans (à priori retraité)
 -  **Famille avec enfants de moins de 16 ans** : le coût du voyage pour plusieurs personnes composant la famille est plus important pour le couple
 -  **Résidents des îles autres que Tahiti et Moorea** : directionnalité
 -  **Groupes** (sportifs, religieux...)
- Une politique tarifaire permettant d'inciter des cibles de clientèle à voyager car sans ces tarifs, ils voyageraient peu ou pas.

En procédant ainsi, la compagnie isole les segments de la clientèle locale ayant le moins de pouvoir d'achat ou, pour le cas des familles, celui avec des charges importantes.

La compagnie a également mis en place certains tarifs excluant en principe les professionnels (*entreprises et administrations*). C'est le cas notamment du tarif *Fetii*, qui implique de séjourner au moins 7 jours durant sur l'île de destination.

Cette condition ne convient pas habituellement aux clients en voyage d'affaires ou aux professionnels en mission, ni d'ailleurs aux résidents de Tahiti à fort pouvoir d'achat souhaitant loger dans un hôtel de catégorie 5 étoiles à Bora-Bora.

Le tarif *Fetii* cible donc plutôt le segment de clientèle constitué de clients résidents souhaitant séjourner dans les îles, chez l'habitant.

Les entreprises et administrations se voient quant à elles proposer des tarifs particuliers liés au fait qu'elles se déplacent souvent tôt le matin pour revenir le soir ou, au plus tard, le lendemain matin.

Ainsi, les administrations se voient facturer leurs déplacements en réquisitions de transport, ne donnant lieu à aucune réduction tarifaire mais leur permettant néanmoins de bénéficier d'une certaine flexibilité de la compagnie (*frais de modification moins élevés, etc.*).

11 Présentation de la société Air Tahiti, en audition du 11 juin 2021

C'est dans ce système que sont intégrées notamment les minorations de tarifs selon les dates, horaires de vol et saisons (basse ou haute) par couleur rouge, blanche ou bleue :

Tarif	Niveau de réduction	Clientèle	Exemple HT : PPT – RFP AS Moyenne saison
Plein tarif 23 Kg	+ 34%		17 900 XPF
Tarif réduit 23 Kg	+ 16%		15 500 XPF
Plein Tarif Rouge (10kg)	0% à -10%	Entreprises, CPS, adultes	13 300 XPF (plein tarif) 12 200 (1/2 aller retour)
Blanc (10Kg)	- 20% à - 30%	Famille, jeune, senior, résident des îles, touriste local	9 400 XPF (-30%)
Bleu (10Kg)	- 40% à - 50%	Famille, jeune, senior, touriste local	7400 (-45%) 6 700 XPF (-50%)
Enfant (10Kg)	- 45% ou - 75% (bleu)	Enfants ou Enfants carte famille	7 400 XPF ou 3 400 XPF
Bébé (10Kg)	- 90%	Bébés < 2 ans	1 400 XPF

Il a été précisé aux membres de la mission d'information que les clientèles fortunée et professionnelle, entrant dans la catégorie des « *hautes contributions* » pour la compagnie, permet aux autres segments de clientèle de bénéficier de réductions tarifaires, et que l'application d'un tarif unique à l'ensemble des passagers favoriserait la clientèle la plus aisée et réduirait le nombre de passagers parmi la clientèle au pouvoir d'achat inférieur ou aux charges familiales élevées, entraînant une baisse du volume d'activité et donc une perte de recettes pour la compagnie.

56

2.2.2. Le principe du « Revenu management » retenu par Air Tahiti



Audition des représentants de la direction commerciale d'Air Tahiti

Le tarif d'un billet d'avion dans la zone de libre concurrence pouvant varier en fonction du jour de la réservation, notamment sur le site de réservation en ligne de la compagnie, il a été indiqué que les tarifs sont proposés en tenant compte de la disponibilité sur les vols.

À titre d'exemple, les vols avec connexion internationale sont très demandés, principalement par la clientèle touristique. La compagnie n'applique donc aucune réduction sur ceux-là.

Il en est de même des premiers vols du matin entre Papeete et Raiatea, prisés notamment par les démarcheurs ou les médecins. En revanche, les vols en milieu de journée se voient souvent appliquer des réductions, ainsi que les vols du soir, dans la mesure où les passagers transportés sur ces derniers vols sont davantage des voyageurs des îles venant vers Tahiti que l'inverse.

Par ailleurs, les vols du matin avec connexion sur Bora-Bora, transportant essentiellement des touristes, ne sont pas avantageux pour les clients résidents, la compagnie cherchant à optimiser ce type de vols, en termes de recettes, de manière à pouvoir appliquer ensuite des réductions tarifaires sur les vols suivants de la même journée ou d'autres vols.

Cette gestion des tarifs relève du « Revenu management » de la compagnie, consistant à ouvrir ou fermer des classes de réservation sur les vols, en fonction de l'évolution de la demande de la clientèle.

Principe du « Revenue management »

Le *Revenue management*, appellation actuelle du *Yield*¹² Management, est une pratique commerciale qui consiste à faire varier les prix en fonction du comportement de la demande des consommateurs. Elle est utilisée depuis plusieurs années, notamment par les professionnels du tourisme et des transports¹³.

Cette notion n'a aujourd'hui pas de traduction officielle et ne dispose pas d'une définition unique. Selon le Conseil national de la consommation (CNC)¹⁴, il s'agit d'un « système de gestion tarifaire des capacités disponibles avec pour objectif l'optimisation de leur remplissage et du chiffre d'affaires ».

Pour déterminer le niveau des prix, les professionnels adoptant cette pratique s'appuient sur différents paramètres de la demande, tels que :

- la désirabilité du moment de la prestation, qui consiste à faire payer plus cher sur les périodes les plus demandées ;
- la disponibilité effective de la prestation au moment de la réservation : moins il reste de « stock disponible » de la prestation, plus celle-ci sera chère ;
- l'environnement concurrentiel : les prix sont déterminés par rapport aux prix exercés par la concurrence (*volonté d'être moins cher par exemple*) ;
- le contexte géopolitique et climatique : notamment pour les professionnels du tourisme ;
- la variation ou non des coûts pour l'entreprise.

Ceci explique la différence de prix que l'on peut constater selon les périodes, pour une même prestation (*chambre d'hôtel en bord de mer, billet d'avion, etc.*)

Le « *Revenue management* » favorise donc une forte variabilité des prix, en fonction de la date de la prestation, du moment où une réservation est réalisée par rapport à la date de la prestation, du niveau de la demande au moment de la réservation, etc.

Ainsi, les consommateurs peuvent se retrouver dans une situation où leur « voisin de prestation » a payé un prix bien moins élevé, ou à l'inverse bien plus élevé.

12 Terme anglais se traduisant par « rendement » ou « bénéfice » (Source : dictionnaire Larousse)

13 Source : Institut national de la consommation (établissement public national à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle du ministre chargé de la consommation)

14 Organisme paritaire consultatif placé auprès du ministre chargé de la consommation, composé de membres de droit et de deux collègues, le premier constitué des associations de défense des consommateurs agréées, et le second comprenant les organisations professionnelles les plus représentatives des activités industrielles, commerciales, artisanales et agricoles et de services privés ainsi que d'entreprises assurant des missions de service public.

Ceux-ci peuvent donc raisonnablement avoir un ressenti négatif, en l'absence d'explications, d'information ou de pédagogie autour de la formation du prix, et avoir une vision négative de ce type de tarification, alors que cette pratique des professionnels visant à augmenter leur chiffre d'affaires, peut présenter plusieurs avantages pour les consommateurs.

Elle leur ouvre par exemple la possibilité d'avoir accès à :

- des prestations à prix réduit, sous condition que ceux-ci soient flexibles sur les dates de réservation ;
- davantage de choix dans le nombre de prestations proposées ;
- des prestations de « dernière minute », même aux périodes de réservation où la demande est importante. En effet, une hausse des prix, induite par la proximité entre le moment de la réservation et le moment de la prestation, dissuade la plupart des consommateurs de s'y prendre à la dernière minute. Cependant, pour les consommateurs ayant un besoin immédiat, cette discrimination tarifaire maintient une disponibilité quasi permanente des prestations en dernière minute, moyennant un prix élevé.

Aussi, afin de pallier un manque de réglementation dans ce domaine, le CNC, dans un avis adopté le 27 janvier 2020, préconise plusieurs démarches volontaires de bonnes pratiques afin d'améliorer l'information du consommateur :



une sensibilisation des professionnels au besoin d'informer le consommateur sur cette pratique, en l'informant sur son existence et son fonctionnement général, par tous moyens appropriés et de façon claire, lisible et accessible



une formation des consommateurs sur cette pratique, par les associations de consommateurs, (définition de la notion de « Revenue management » ; présentation des différentes catégories de mécanisme de variation du prix, etc.)



la mise à disposition d'un calendrier des meilleurs prix, permettant au consommateur de situer son prix vis-à-vis de l'offre globale



la rédaction d'une fiche d'information pratique par les services gouvernementaux en charge de la consommation, basée sur l'avis du CNC

Les représentants d'Air Tahiti auditionnés ont présenté ainsi les différentes catégories de tarifs identifiées par des lettres correspondant à des classes de réservation :

Classe de réservation	
Z	Tarif touristes 2 x 23 kg
Y	Tarif touristes 23 kg
S	Tarif touristes 23 kg
V	Tarif touristes promo
M	Plein tarif Résident Rouge 0 - 10 %
W	Tarif blanc - 20 % à - 30 %
B	Tarif bleu - 40 % à - 50 %
H	Tarif Promo - 50 % à plus
G	Groupes
L	- 80 %

- ✓ La disponibilité des tarifs sur un vol est gérée par des classes de réservation
- ✓ À chaque classe de réservation correspond un niveau de tarif
- ✓ Ces classes de réservation sont ouvertes ou fermées selon la demande
- ✓ Gestion par un logiciel de Revenue Management
- ✓ Une équipe de RM analyste assure le pilotage des vols tous les jours

2.3. PARTICULARITÉS OBSERVÉES



M^{me} Naikee MOASSEN, chef du service passage à Faa'a d'Air Tahiti et M^{me} Maeva TCHING, chef d'escale de Bora Bora

Les travaux de la mission d'information en auditions ont été l'occasion d'aborder diverses questions portant sur les conditions tarifaires proposées par Air Tahiti méritant des développements spécifiques, telles que le tarif des vols affrétés, la gestion des escales, la question de la franchise bagage et celle du fret réservé, ainsi que la desserte de certaines destinations posant d'importantes contraintes.

2.3.1. Le tarif des vols affrétés

Il a tout d'abord été précisé que l'affrètement d'avions dans le cadre de voyages privés conduit généralement à des modifications substantielles des programmes de vols réguliers, lesquels sont établis 365 jours à l'avance, laissant donc en réalité peu de possibilités à l'affrètement d'un avion.

Les itinéraires individuels de chaque passager d'un vol régulier, doivent être contrôlés et, le cas échéant, modifiés afin de tenir compte du bousculement du programme de vols initial.

Les équipages concernés font également l'objet d'une attention particulière, dans la mesure où des temps de repos réglementaires doivent être respectés.

S'agissant de la tarification de ces vols appelés « vols charters », il a été précisé qu'une différenciation est appliquée selon le segment de clientèle concerné. Ainsi, à titre d'exemple, les clients fortunés posant un niveau élevé d'exigences et de contraintes, se voient appliquer un tarif élevé de prestation par la compagnie, tandis que les familles subissant un évènement malheureux tel un décès, et souhaitant transporter une dépouille mortelle, pourront bénéficier d'un tarif réduit sur lequel la compagnie ne réalise aucune marge commerciale.

La compagnie applique en effet une grille tarifaire particulière aux vols affrétés, sans que les tarifs en question ne soient prédéterminés et connus à l'avance. Une appréciation spécifique est prévue entre les différents types d'affrètement.

2.3.2. La gestion des vols avec escales

La compagnie Air Tahiti effectue de nombreuses rotations avec des arrêts, ou escales, sur une ou plusieurs îles.

Il a été indiqué que les tarifs fixés pour une rotation donnée incluant des escales, ne sont pas corrélés au nombre d'escales, quand bien même les vols avec escale(s) représentent un coût plus élevé que les vols directs.

Ainsi, le tarif vers une destination donnée serait le même, que le vol soit avec escale(s) ou direct.

Il importe dès lors de préciser que les vols avec escales, même sur de petits trajets, (vols dits « laitiers »), qui représentent un coût plus élevé pour la compagnie que les vols directs, sont néanmoins nécessaires afin de réaliser des recettes, les vols directs transportant souvent peu de passagers.

Les escales permettent ainsi, par les recettes enregistrées, de rentabiliser une rotation ou, à tout le moins, de réduire les déficits éventuels.

Toutefois, au-delà de la question tarifaire, les auditions et études menées dans le cadre de la présente mission d'information, ont mis en exergue certaines situations pouvant s'avérer préjudiciables aux passagers notamment des îles éloignées.

En effet, il est apparu que certaines rotations prévoyaient des escales dans un sens, lors d'un vol en provenance de Tahiti, mais pas dans le sens inverse, contraignant les habitants d'une île souhaitant se rendre sur une autre île comprise dans la rotation, à se rendre d'abord à Tahiti, augmentant considérablement le budget afférent à ce type de déplacement prévu pourtant au sein d'un même archipel.

L'insuffisance de rotations au sein d'un même archipel a également été mise en évidence. C'est le cas notamment de la desserte intérieure des îles Australes, où aucun vol, y compris avec escale, ne relie l'île de Raivavae à celles de Rurutu ou de Rimatara (*Raivavae étant reliée uniquement à Tubuai et Tahiti*).

Cette insuffisance des dessertes intérieures s'observe également au niveau de nombreux atolls des Tuamotu, la configuration des rotations n'étant pas nécessairement liée à leur appartenance à une même commune sur le plan administratif.

Ainsi, à titre d'exemple, les atolls desservis par Air Tahiti et relevant de la commune de Makemo sont Makemo, Raroia, Katiu et Takume, pourtant les rotations d'Air Tahiti incluant l'atoll de Makemo, ne semblent pas inclure les autres atolls de la commune, lesquels sont desservis à travers d'autres rotations (*incluant parfois les atolls de Hao, Anaa, Faaité et Hikueru*).

Les habitants (*et notamment les conseillers municipaux*) des communes associées peuvent alors être contraints de se rendre à Tahiti afin de rejoindre ensuite l'atoll principal de la commune.

Il est dès lors apparu opportun de souligner les contraintes et difficultés induites par la programmation actuelle des vols opérés par la compagnie Air Tahiti, et d'inviter la compagnie à étudier la possibilité de prévoir, dans son programme de vols, des rotations incluant des escales relevant d'une même commune, avant d'envisager également la possibilité de relier davantage d'îles entre elles, comme pourraient le souhaiter certains maires des îles Australes.

2.3.3. La question de la franchise bagage

Jusqu'à présent, et avant la mise en œuvre du contrat de délégation de service public (DSP) entre le Pays et Air Tahiti pour la desserte de 32 îles éloignées, Air Tahiti a souhaité mener une politique commune à l'ensemble du réseau, avec une franchise identique, quel que soit le vol, étant précisé que, les avions étant soumis à une charge de transport maximal, une éventuelle augmentation de la franchise bagage incluse dans le billet d'avion, conduirait à une diminution du nombre de passagers et donc à une perte importante de recettes pour la compagnie.

Il a en outre été indiqué que les avions ne peuvent décoller à pleine charge, notamment sur les îles éloignées, en raison de contraintes liées à la longueur des pistes d'aéroport. En réalité, seuls les aérodromes de Raiatea et Bora-Bora, permettent aux avions d'Air Tahiti de décoller à pleine charge, sauf conditions particulières.

La conclusion d'un contrat de DSP a conduit à une fixation par le Pays des conditions de transport (*franchise bagage incluse*) sur l'ensemble des lignes couvertes par ce contrat, Air Tahiti ne disposant d'une marge de manœuvre que dans le cadre de la desserte des 12 aérodromes dits « de libre concurrence ».

Les marges commerciales de la compagnie n'étant pas significatives (*entre 2 et 6 % sur les années 2014 à 2019*), Air Tahiti mène depuis plusieurs mois une réflexion sur la possibilité d'augmenter la franchise bagage à 15 kg sur certaines rotations. Cette réflexion nécessite cependant de tenir compte d'un nombre important de paramètres.

Il a ainsi été cité l'exemple d'un vol vers les Marquises, devant s'effectuer avec un nombre maximum de 55 passagers alors que l'avion contient 70 sièges (ATR-72).

L'ajout de 5 kg dans la franchise bagage conduirait mécaniquement à une réduction encore plus importante du nombre de passagers, et donc des recettes, sur l'ensemble des vols à l'exception de ceux reliant l'île de Raiatea, dont il est rappelé que l'aérodrome permet le transport par avion à pleine charge.

Jusqu'à présent donc, le choix de la compagnie a été de privilégier le transport de passagers plutôt que celui de bagages, et s'il a pu être envisagé des formules telles que celles pratiquées par les compagnies « *low cost* », permettant de commercialiser différentes franchises bagages selon les besoins de chacun, cette mesure s'est avérée particulièrement complexe à mettre en œuvre techniquement, au regard des contraintes auxquelles sont soumis les aéronefs d'Air Tahiti.

Il a néanmoins été rappelé que les résidents et les administrations peuvent déjà actuellement bénéficier d'une franchise de 23 kg lorsqu'ils réservent un billet relevant de la classe S; (tarif Plus).

2.3.4. Le fret réservé

Il ressort des auditions menées notamment auprès des syndicats intercommunaux (*Syndicat pour la promotion des communes de Polynésie française et Syndicat intercommunal à vocation multiple des Tuamotu-Gambier*) que les résidents des îles éloignées estiment le coût du fret réservé très voire trop élevé.



Représentants du Syndicat pour la promotion des communes de Polynésie française

Il est à préciser que ce ressenti des populations à l'égard du tarif du fret réservé, découle de la difficulté pour elles d'expédier leurs colis en fret normal, faute de disponibilité sur les vols.

Les populations se trouvent donc contraintes d'avoir recours au fret réservé, dont le coût peut être deux à trois fois supérieur au tarif du fret normal.

Sur ce point, les échanges avec les différents représentants de la compagnie ont consisté à rappeler les efforts produits en matière de transport de fret en tenant compte des importantes contraintes techniques auxquelles sont soumis les ATR d'Air Tahiti (*capacité maximale des soutes : 1 500 kg sur un ATR-42 et 1 650 kg sur un ATR-72, bagages inclus*)

2.3.5. Les dessertes pouvant poser des difficultés à la compagnie

2.3.5.1. *La desserte de trois atolls des Tuamotu (Takume, Apataki et Fakahina)*

La société Air Archipels, filiale d'Air Tahiti, assure aujourd'hui la desserte des atolls de Takume et d'Apataki, sachant que Takume devrait être pourvu d'un aéroport accessible aux ATR-42 d'ici 2022, à l'instar de celui de l'atoll de Fakahina, aménagé récemment.

Air Tahiti assurera alors la desserte de ces îles par ATR, et il a été indiqué aux membres de la mission d'information que permettre la desserte des aéroports en ATR est une solution souhaitable en termes de coût, pour les Tuamotu, comme il serait souhaitable que l'ensemble des aéroports des Îles Sous-le-Vent soit desservi en ATR-72, et notamment l'île de Maupiti.

2.3.5.2. *La desserte de Maupiti*

Actuellement, seul un ATR-42 peut desservir l'île de Maupiti. En effet, les ATR-72 se posant à Bora-Bora (et constituant la grande majorité des aéronefs desservant Bora-Bora) ne peuvent pas se poser sur la piste trop courte de l'aéroport de Maupiti.

La difficulté que cela pose à la compagnie Air Tahiti réside dans le fait qu'un ATR-42 compte 48 places, mais que la compagnie ne peut transporter que 29 passagers pour rallier Maupiti, contrainte à laquelle s'est ajoutée en juillet 2021, une perte imposée réglementairement de 8 sièges supplémentaires, limitant considérablement le nombre de places disponibles à la vente sur cette ligne.

Cette forte limitation de la capacité de transport sur cette desserte rend la rotation déficitaire ou difficilement équilibrée, dans la mesure où la compagnie ne souhaite pas augmenter les tarifs proposés.

Aussi, dans l'hypothèse où un ATR-72 se rendant sur l'île de Bora-Bora effectuerait une escale sur Maupiti quotidiennement ou tous les deux jours, sachant qu'en moyenne 10 vols par jour sont prévus sur Bora-Bora, Air Tahiti en tirerait un bénéfice important, les ATR-72, pouvant transporter 70 passagers, étant plus rentables que les ATR-42.

En réalité, s'il est difficile d'imaginer que cette desserte en ATR-72 permette de transporter davantage de passagers par vol (*nombre limité à 25 passagers éventuellement*), elle serait cependant plus régulière du fait de la proximité des vols desservant Bora-Bora.

Cette éventualité suscite l'intérêt d'Air Tahiti, dans la mesure où, actuellement, lorsqu'Air Tahiti Nui se pose à Faa'a, trois vols en connexion sont prévus sur Bora-Bora. Ils reviennent cependant avec très peu de passagers.

Il a ainsi été précisé que la desserte de Maupiti en ATR-72 serait possible, sous réserve d'aménagements à réaliser mais ne nécessitant pas de remblais dans le lagon. Une étude en ce sens est en cours avec la Direction de l'aviation civile (DAC).

2.3.5.3. *La desserte particulière de l'île de Tahaa*

L'île de Tahaa ne disposant pas d'aérodrome, les habitants de cette île souhaitant se déplacer par avion sont amenés à se rendre d'abord sur l'île de Raiatea par bateau. Inversement, les personnes souhaitant se rendre à Tahaa par avion, sont contraintes de se rendre à Raiatea, pour ensuite rejoindre Tahaa.

Cependant, les horaires des vols vers Raiatea ne coïncidant pas nécessairement avec les horaires des navettes maritimes régulières reliant Uturoa à Tahaa, il a été indiqué que la récolte de renseignements auprès des clients d'Air Tahiti, par la compagnie, afin d'organiser au mieux les déplacements jusqu'à Tahaa, serait susceptible de nécessiter un accroissement des ressources humaines dédiées aux réservations de billets d'avion.

Il a également été question des retards de vols entre Tahiti et Raiatea, avec des arrivées à Uturoa, le soir après 18 heures, empêchant les passagers de prendre la dernière navette régulière pour rejoindre Tahaa. Sachant que ces retards ne sont qu'occasionnels, l'idée a été proposée à Air Tahiti de prendre en charge le transfert de ces passagers plutôt que de laisser les frais liés aux prestataires à la charge du passager.

En outre, si l'absence d'agence Air Tahiti à Tahaa, pose des difficultés aux habitants de cette île, la mise en place d'une agence ou d'agents dédiés représenterait un coût important au regard du nombre de passagers provenant de cette île, comme c'est le cas de nombreuses autres îles, notamment des Tuamotu.

Il a néanmoins été précisé que des aménagements particuliers sont déjà prévus pour les clients de Tahaa, en termes de délai de paiement, et qu'Air Tahiti serait favorable à toute proposition visant à faciliter la réservation de billets d'avion depuis Tahaa, en citant notamment l'exemple passé d'un magasin qui collectait les sommes nécessaires au paiement des billets d'avion et effectuait les transactions auprès d'Air Tahiti pour le compte des passagers.

Il a également été envisagé un temps de se rapprocher de l'OPT, seule entreprise présente quasiment partout sur le territoire.

2.3.5.4. *Les liaisons entre les îles principales et les aéroports par des navettes maritimes*

À l'exception des navettes maritimes entre l'îlot sur lequel se situe l'aéroport de Bora-Bora et l'île principale, réalisées par la filiale d'Air Tahiti, Bora Bora Navettes, ce type de transferts pose problème sur la majeure partie du réseau desservi par Air Tahiti, dans la mesure où la majorité des aérodromes se situe sur des îlots.

En outre, si la desserte reliant l'aéroport de Bora-Bora à l'île principale s'effectue à un prix déjà inclus dans le billet d'avion, la desserte des villages aux Tuamotu, ou de l'île de Tahaa depuis l'aérodrome d'Uturoa, (*pour les vols réservés dans le cadre de packages*), est quant à elle effectuée plutôt par des prestataires privés, à des coûts souvent onéreux.

Le nombre relativement réduit de passagers, l'absence de navette communale ou, s'agissant de cette liaison en particulier, les conditions de circulation dans le chenal séparant Raiatea de Tahaa, pourraient expliquer cela.

Air Tahiti n'envisageant toutefois pas d'assurer la gestion d'autres transferts que celui mis en place à Bora-Bora, les personnes auditionnées ont suggéré que ces problématiques soient abordées dans le cadre de discussions avec les prestataires privés organisant ce type de transferts ainsi qu'avec les communes, lesquelles tendent à mettre en place des navettes communales.

2.4. LES COÛTS D'EXPLOITATION DE LA COMPAGNIE

2.4.1. Le coût de revient d'un vol

Il a été précisé que le seuil de rentabilité des vols effectués par Air Tahiti n'est pas calculé vol par vol, en fonction du taux de remplissage, mais sur l'ensemble des coûts annualisés de la société, incluant l'ensemble des charges de personnel, auxquels sont appliquées des clés de répartition et dont il ressort une moyenne.

À titre d'exemple, le coût de l'amortissement de l'avion effectuant un vol, sera calculé sur l'ensemble des vols que l'avion opère et non pas sur ce vol en particulier. De même, un pilote effectuant un vol vers une destination, fera plusieurs vols distincts en cas d'escales.

Il est également rappelé que les compensations que le Pays s'est engagé à verser à la compagnie dans le cadre de la desserte des 32 aérodromes de désenclavement, repose sur une prévision annuelle, ajustable en fonction du résultat d'exploitation sur ce réseau d'aérodromes, dans la limite d'un plafond annuel actuellement fixé à 900 millions de F CFP. Ce montant plafond ne peut donc pas être assimilé à une subvention d'exploitation garantie annuellement et incluse par avance dans les coûts de revient des vols.

2.4.2. Le calcul des charges et recettes de la compagnie

Les résultats d'exploitation de l'activité dite « aérienne », contrôlés et validés par des commissaires aux comptes, sont calculés en les distinguant des résultats liés à l'activité de l'escale internationale.

L'ensemble des coûts liés à l'activité aérienne font ensuite l'objet d'une ventilation et d'un calcul reposant sur des clés de répartition ; méthode validée réglementairement. Cette comptabilité analytique n'apparaît toutefois pas dans les comptes de la société.

Les charges liées à l'activité aérienne sont, pour 75 % d'entre elles des charges fixes comprenant :



Parmi les charges variables de la société, figurent :



La compagnie comptait au 31 décembre 2020, 1 290 effectifs (*contre 1 465 en 2019*), représentant, en équivalent temps plein (ETP), un effectif de 995 salariés (*contre 956 en 2019*), pour des charges de personnel s'élevant à 6,030 milliards de F CFP (*contre 8,091 milliards de F CFP en 2019*).



Aux termes de la convention collective du transport aérien en Polynésie française, et de l'accord d'établissement d'Air Tahiti, du 16 octobre 2018, dans le recrutement de personnels, les candidatures de recrutement local sont prioritaires, à valeur égale.

En cas de décès d'un salarié, à valeur égale, une attention particulière est portée aux candidatures des ayants droit dans la mesure des postes ouverts.

En cas de création ou de vacance d'un poste, il est fait appel en priorité à valeur égale au personnel de recrutement local résidant de manière permanente ou ayant des origines ou des attaches familiales dans l'île concernée par le recrutement.

Enfin, une attention particulière est portée aux candidatures d'ayants droit des personnels de l'entreprise lorsqu'ils présentent les compétences requises pour le poste à pourvoir.

Le poids de la masse salariale explique que la compagnie demande de la productivité à ses agents.

Il a été précisé que, si Air Tahiti a réalisé un bénéfice d'environ 1 milliard de F CFP en 2019, lié à la vente d'un avion, il a néanmoins été décidé de ne pas verser de dividendes aux actionnaires au titre de l'exercice considéré.

La direction d'Air Tahiti a par ailleurs souligné le fait que l'escale internationale s'apparente à une sous-délégation de service public de la société Aéroport de Tahiti (ADT) en faveur d'Air Tahiti, laquelle prend en charge l'acquisition de matériels coûteux : passerelles de dernière génération, remorques et chariot à bagage électriques visant à réduire l'empreinte carbone, etc.

2.5. EN BREF, L'ACTIVITÉ DES FILIALES DE LA COMPAGNIE

Il a été indiqué qu'Air Tahiti ne fait pas de placement ni ne possède aucun bâtiment, mais que les locaux occupés par la société appartiennent à sa filiale « Immobilière d'Air Tahiti » (SIAT), laquelle perçoit des loyers d'Air Tahiti.

Outre l'avantage que les filiales présentent en termes de souplesse de gestion et d'organisation du travail, notamment dans l'application des conventions collectives, les personnes auditionnées ont indiqué que par le passé, la compagnie disposait d'une filiale société hôtelière (*Kia Ora Village, à Rangiroa*), qui a depuis été vendue.

Cette société avait été créée devant le constat que le nombre de passagers sur les lignes domestiques est lié à la fréquentation touristique internationale, elle-même liée aux capacités hôtelières dans les îles.

PARTIE 3

LA COMPOSITION DU COÛT DU BILLET



3.1. LES RISQUES DE RÉPERCUSSION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SOCIÉTÉ AIR TAHITI SUR LA TARIFICATION DES PRESTATIONS PROPOSÉES PAR LA COMPAGNIE

La présente mission d'information s'intéresse à la rentabilité de la société Air Tahiti en raison de ses répercussions sur les tarifs. En toute logique, plus la société est rentable, plus elle est susceptible de pouvoir éviter une hausse tarifaire. Une baisse tarifaire pourrait même être envisagée.

En revanche, en cas d'exploitation non rentable et sans régulation par les autorités, notamment en termes d'aides publiques compensant le déficit d'exploitation, l'utilisateur doit s'attendre à une hausse des tarifs voire même à la suppression des lignes ou des rotations déficitaires.

3.1.1. La période 2016-2019, une période rentable

3.1.1.1. *Le bénéfice global dégagé par la société sur la période considérée*

Le tableau ci-dessous présente la part du résultat net de la société, de l'exercice 2016 à 2019:

Année	Total des charges	Total des produits	Résultat net
2 019	19 376 770 105	20 465 278 811	1 088 508 706
2 018	16 739 632 386	16 786 844 867	47 212 481
2 017	18 212 251 420	18 827 637 961	615 386 541
2 016	16 573 517 798	17 205 940 610	632 422 812
Moyenne	17 725 542 927	18 321 425 562	595 882 635

On constate, comme cela nous avait été affirmé en audition, que la société a réalisé des bénéfices sur la période concernée. L'exercice 2020 n'est pas pris en compte en raison de la crise sanitaire qui a perturbé le fonctionnement normal de la société.

3.1.1.2. *La place des recettes aériennes dans les produits d'exploitation globale de la compagnie pour la période 2016-2019*

Pour rappel, Air Tahiti est un groupe qui comporte plusieurs filiales. Par ailleurs, la société exploite d'autres activités que l'activité aérienne. On désignera donc Air Tahiti comme une société pour faire référence à son activité globale et on la dénommera compagnie pour faire référence à sa seule activité aérienne.

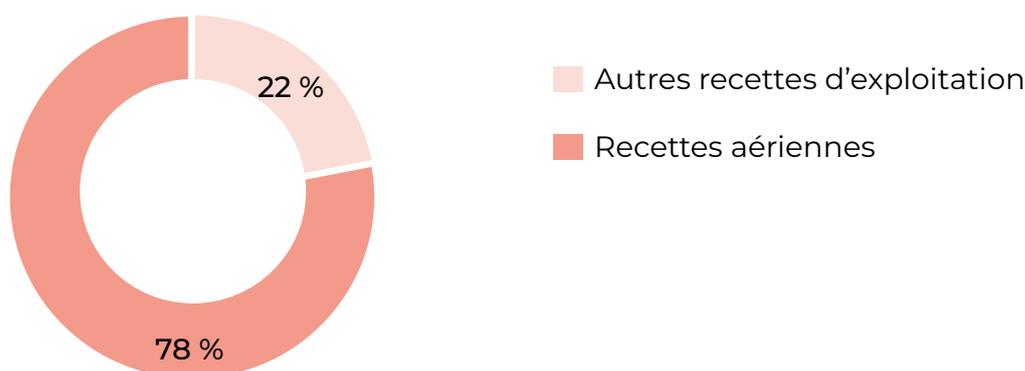
Le tableau ci-dessous présente la part que représentent les recettes de vente de prestations de transport dans les produits d'exploitation totaux de la société, pour les exercices 2016 à 2019 :

Année	Produits d'exploitation*	dont recettes aériennes	%
2 019	17 569 863 133	14 159 730 744	80,6
2 018	16 591 325 976	13 106 136 136	79,0
2 017	16 379 453 684	12 524 917 332	76,5
2 016	14 857 107 569	11 544 371 570	77,7
Moyenne			78,4

*Les recettes exceptionnelles ne sont pas prises en compte

On constate qu'en moyenne, les recettes aériennes représentent 78,4% du chiffre d'affaire global pour la période concernée. L'activité aérienne reste prédominante aujourd'hui.

Répartition des recettes d'exploitation toutes activités confondues



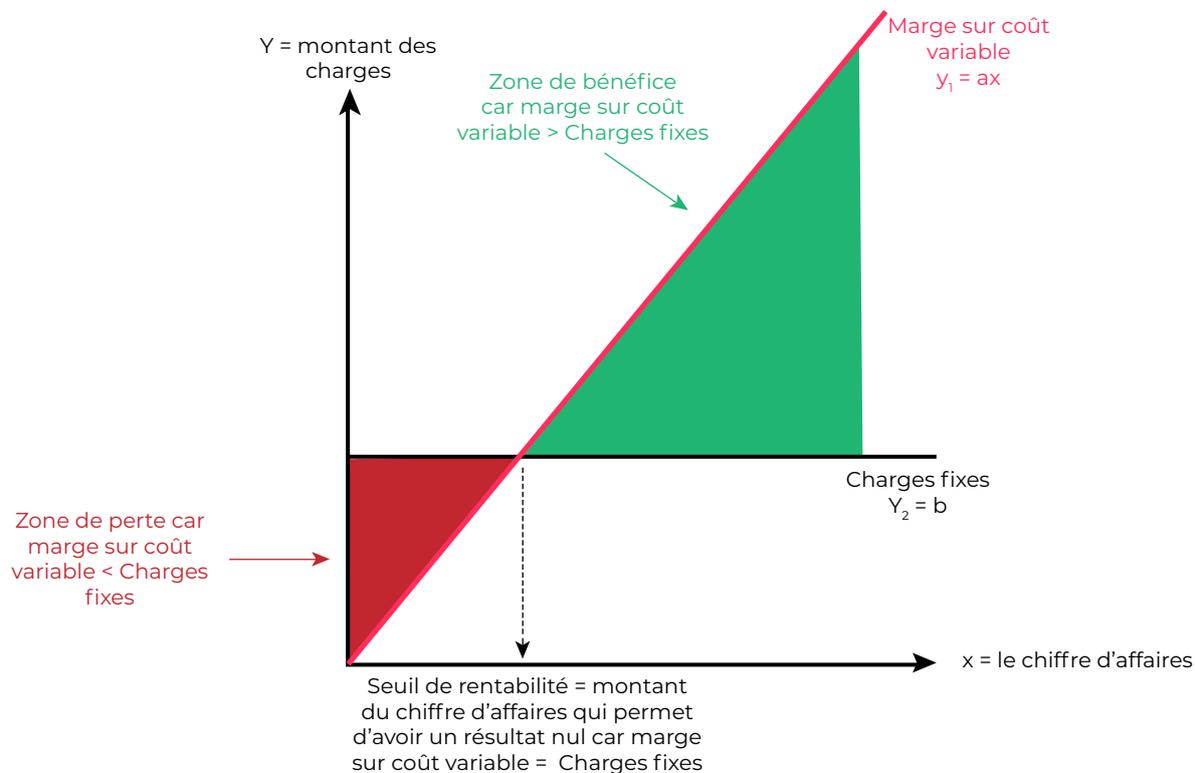
Toutefois, la rentabilité globale de la société dépend de celle des autres activités tant qu'elles ne sont pas « filialisées ». Cette tendance de la société à diversifier ses pôles d'activité peut être une force ou une faiblesse selon les résultats analytiques de leur exploitation :

- Une force si les activités non aériennes compensent une activité aérienne en déclin voire déficitaire : il se produit alors un phénomène de péréquation en faveur de l'activité aérienne ;
- Une faiblesse si, au contraire, une activité aérienne rentable compense une faible rentabilité voire un déficit des autres pôles d'activité de la société.

En l'état de la documentation recueillie, et en l'absence de transmission de la comptabilité analytique spécifique par activité¹⁵, il n'a pas été possible d'appréhender les résultats d'exploitation des activités concernées.

¹⁵ Cette obligation de tenir une comptabilité analytique spécifique par activité est nouvelle et postérieure à la période étudiée. Elle a été créée par l'article 10 de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire. Cette obligation s'applique à tout opérateur qui réalise avec la même structure juridique plusieurs activités de transport ou d'autres activités que celles directement liées à l'activité de transport régulier visée par la licence d'exploitation.

En tout état de cause, les produits d'exploitation, et notamment ceux tirés des tarifs des prestations de transport aérien qui sont l'activité principale de la société doivent être suffisants de manière à se situer au-dessus du seuil de rentabilité globale de la société, selon le schéma ci-dessous :



En effet, l'objectif statutaire de la société Air Tahiti, qui est une société anonyme, est de dégager des bénéfices.

Par conséquent, les tarifs facturés aux clients de la société, et notamment les tarifs des prestations de transport, doivent être suffisamment élevés de manière à permettre à la société de dégager un résultat bénéficiaire.

Si, pour des motifs d'intérêt général, les tarifs devaient être abaissés en deçà du seuil de rentabilité, un moyen d'y parvenir consisterait à compenser le déficit engendré par un financement public.

Le pays a eu recours à cette méthode, comme cela sera développé dans la partie 4.2.

3.1.2. Des perspectives incertaines malgré une aptitude d'Air Tahiti à la résilience

Les perspectives financières de la compagnie sont plus que jamais incertaines en raison de plusieurs facteurs décrits ci-dessous.



Présentation, par le directeur général d'Air Tahiti, du modèle mis en œuvre par Air Tahiti pour le transport aérien régulier interinsulaire

3.1.2.1. Les effets de la crise sanitaire mondiale de 2020 et son évolution

Comme l'a annoncé le Directeur Général de la société M. VIVISH en audition du 11 juin 2021, Air Tahiti est confrontée à une croisée des chemins sans précédent qui lui impose de relever des défis de taille.

Pour l'heure, la société a pu surmonter la crise sanitaire, qualifiée de pandémie à l'échelle mondiale par l'OMS le 11 mars 2020, qui l'a impactée de plein fouet.

Cette pandémie a conduit en Polynésie française à suivre des mesures de confinement et de restriction des déplacements qui ont entraîné une réduction très importante de l'activité économique dès le mois de mars 2020, avec notamment les principaux événements suivants :

- Le 19 mars 2020 : une suspension des dessertes domestiques pour une durée indéterminée ;
- À compter du 22 mars 2020 au soir : Air Tahiti a mis à la disposition du Pays et de l'État, sur réquisition, les moyens pour réaliser les vols indispensables à la situation de crise sanitaire ;
- Le 28 mars 2020 : l'arrêt des dessertes des compagnies internationales, a interrompu par la même occasion l'activité d'assistance dite « escale internationale ». Air Tahiti a donc également perdu les revenus issus de cette activité ;
- Le 22 mai 2020 : une reprise progressive de l'activité aérienne domestique et internationale est intervenue. L'activité de desserte intérieure a repris le 22 mai 2020 avec un programme de vols dit de « 1^{ère} phase » allant du 22 mai au 15 juin 2020, construit sur 10 destinations. Le programme a été renforcé en « phase 2 » par 9 destinations supplémentaires à compter du 15 juin 2020, présentant des taux de rentabilité plus faibles, voire nuls.

Il en a découlé une chute inédite de 48 % du nombre total de passagers, tous opérateurs confondus entre 2019 et 2020 pour le transport aérien domestique.¹⁶

Malgré des conditions d'exploitation significativement dégradées, la société a pu maintenir une activité minimale, sans que cette situation ne remette en cause la continuité de l'exploitation.

¹⁶ Source : Direction de l'aviation civile

En effet, les pertes d'activité et de rémunération ont été partiellement compensées par le dispositif du DIESE.



Représentants de la direction
des ressources humaines à Air Tahiti

Par ailleurs, la crise a donné lieu à environ 160 départs anticipés à la retraite correspondant à 134,7 Équivalents temps pleins (ETP) engendrant une baisse de la masse salariale de -15%¹⁷, lesquelles ont donné droit à une indemnité de 12 mois de salaire selon l'audition du 12 juillet 2021¹⁸.

L'escale internationale a été la plus fortement impactée avec une baisse de 40 % des effectifs selon l'audition du 13

juillet 2021 en présence de délégués du personnel au sol d'Air Tahiti.

Au cours de cette même audition, il a été expliqué que la société et son personnel ont fait preuve de résilience en changeant de tâches pendant la période de crise, en étant majoritairement affectés aux ventes à distance.

Néanmoins, ces événements ont eu un impact important sur l'activité de la société avec une réduction de près de - 40% des heures de vol prévues dans le projet de budget 2020 de la société et sur son niveau de trésorerie de 2020.

Le poste « Subventions d'Exploitation », du fait des difficultés induites par la crise Covid-19, a été impacté à hauteur de 425 millions F CFP sur l'exercice 2020 par la participation du pays au financement des liaisons vers les îles à désenclaver.

À partir du mois de juin 2020, des accords ont été signés avec une large majorité de syndicats de salariés qui ont permis une réduction de temps de travail sur la totalité des 1.300 salariés de la société. Ces accords ont également validé la diminution de 50% de la prime de fin d'année de 2020 et la suspension de plusieurs mécanismes de majoration de la rémunération.

L'ensemble des impacts a induit une baisse significative du niveau de rentabilité de la société sur l'exercice 2020 malgré une baisse des charges d'impôt sur les sociétés.

In fine, l'impact de la crise Covid-19 sur le résultat net 2020 est estimé à -2 653,2 millions F CFP malgré les mesures de soutien du pays, alors que l'exercice 2020, retraité de l'impact Covid-19, aurait été de + 891 968 518 F FCP¹⁹.

Pour l'année 2021, les perspectives de rentabilité de la société, notamment de son activité aérienne sont toujours incertaines, comme cela a été annoncé en audition des cadres d'Air Tahiti le 11 juin 2021.

En ce qui concerne les incertitudes portant sur le nombre de passagers à transporter et donc du chiffre d'affaire de la compagnie, celles-ci concernent aussi bien les passagers non-résidents que les passagers résidents.



Rencontre avec les cadres d'Air Tahiti

¹⁷ Rapport du commissaire aux comptes sur le comptes annuel 2020

¹⁸ Étaient présents : le directeur des ressources humaines et le chef du service du personnel d'Air Tahiti

¹⁹ Rapport du commissaire aux comptes sur les comptes annuels 2020

En effet, même si une nouvelle fermeture du territoire polynésien aux personnes ayant séjourné hors du territoire semble peu probable, les vagues épidémiologiques et les mesures sanitaires internes telles que le confinement entraînent des effets néfastes indirects sur les réservations des non-résidents qui représentaient 40 % des réservations en 2019.

CLIENTÈLE DE TOURISTES (40 % DES TRAFICS)

95 % de la capacité d'hébergement touristique = Société + Tuamotu Nord



Lire l'article
du 26 août



Lire l'article
du 24 août



Lire l'article du
2 septembre



Le dernier confinement de septembre 2021 a entraîné indirectement l'annulation massive des séjours de non-résidents selon un article de presse du 26 août 2021.

Par ricochet, il en résulte un manque à gagner pour Air Tahiti et l'annulation des réservations déjà effectuées. « *"Aujourd'hui, on a un pick-up journalier négatif en termes de réservations. On n'a plus de nouvelles réservations, mais on a par contre énormément d'annulations"* », explique le Directeur Général de la compagnie, M. VIVISH » selon un article de presse du 24 août 2021.

Par ailleurs et de manière plus préoccupante, les réservations des résidents, qui représentent la majeure partie des clients du transporteur local avec un poids de 60 % de la clientèle, ne sont pas à l'abri non plus de toute répercussion de la crise.

En effet, les épisodes des restrictions sanitaires ont soumis les déplacements interinsulaires à des motifs impérieux en 2021. À ce jour, la mise en place d'un pass sanitaire avec des répercussions non mesurables sur la mobilité et les réservations des résidents sont à l'étude selon un article de presse du 2 septembre 2021.

3.1.2.2. L'arrivée effective et potentielle de la concurrence

Concernant la menace concurrentielle, celle-ci est déjà une réalité pour le secteur maritime de la desserte des Iles sous le vent qui affiche des tarifs moindres grâce, entre autres facteurs, à des capacités de transport de personnes et de marchandises nettement supérieures aux capacités du secteur aérien.

Pour ce qui concerne l'arrivée potentielle de la concurrence aérienne, cette éventualité est renforcée par l'ouverture, en 2020, du ciel Polynésien aux compagnies étrangères²⁰.

Néanmoins des barrières à l'entrée subsistent pour les concurrents étrangers :

- ➔ L'octroi de la licence d'exploitation (tant maritime qu'aérienne) est toujours subordonné à l'établissement préalable d'un siège social en Polynésie française et d'une flotte d'aéronefs relevant d'un certificat de transporteur aérien valide sur le territoire français²¹ ;
- ➔ Les dirigeants, gérants, associés et agents commerciaux étrangers d'une société exerçant une activité en Polynésie française sont soumis à l'obtention préalable de la carte d'identité de commerçant²².

Par ailleurs, l'attrait de la concurrence aérienne interinsulaire se heurte actuellement à l'obstacle de l'assistance en escale. Comme il a été dit, il n'y a aucun opérateur à ce jour susceptible d'apporter cette assistance à une société concurrente. La question de la maintenance se pose également pour la concurrence potentielle.

Air Tahiti, qui s'auto-assiste et qui dispose de son propre centre technique de maintenance, possède tous les équipements, réseaux et personnels dédiés à ces fonctions, indispensables à la desserte aérienne de l'ensemble du réseau.

Il résulte de cet état des lieux une position dominante d'Air Tahiti face de potentiels concurrents et une barrière à l'entrée pour ces derniers.

Toutefois, Air Tahiti pourrait être contrainte par les autorités publiques de mettre sur le marché, certaines de ses infrastructures en vertu de l'ouverture à la concurrence prônée dans le schéma directeur et de la théorie des facilités essentielles.

La théorie des facilités essentielles en droit de la concurrence

Cette théorie issue du droit de la concurrence américain permet d'obliger l'opérateur d'une installation essentielle à ouvrir l'accès à celle-ci en faveur de la concurrence en le mettant sur le marché à un prix raisonnable.

Afin de déterminer si une infrastructure est essentielle ou non au titre de cette théorie, le Conseil Constitutionnel, concernant des pratiques de la Sarl Héli-Inter Assistance à propos d'un hélicoptère définit ainsi les infrastructures essentielles²³ :

« Les ressources essentielles désignent des installations ou des équipements indispensables pour assurer la liaison avec les clients et/ou permettre à des concurrents d'exercer leurs activités et qu'il serait impossible de reproduire par des moyens raisonnables. »

20 L'article 17 de délibération 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire permet désormais aux compagnies à capitaux majoritairement étrangers de solliciter une licence de transporteur aérien, ce qui était jusqu'ici interdit par l'article 4 de la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 réglementant l'autorisation donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport aérien public.

21 Article 5 de la délibération n°2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire.

22 Article 4 de délibération n° 2001-165 APF du 11 septembre 2001 relative à la carte d'identité de commerçant pour les étrangers.

23 Décision n° 96-D-51 du 3 septembre 1996 suite à la saisine du Conseil de la concurrence en date du 15 avril 1996 notifiant aux parties et au commissaire du Gouvernement sa décision de porter l'affaire devant la commission permanente, en application de l'article 22 de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986.

Pour qualifier les installations essentielles, la jurisprudence va généralement chercher à caractériser :

- l'aspect indispensable de l'accès aux installations (l'absence d'interchangeabilité) ;
- le coût prohibitif de leur reproduction et/ou le temps non raisonnable requis à cette fin qui fait qu'il n'existe pas d'alternatives viables pour les concurrents potentiels de l'entreprise, qui se trouveraient, de ce fait, exclus du marché ;
- une position dominante d'un opérateur obtenue à l'aide d'une infrastructure essentielle.

Cette théorie a surtout trouvé à s'appliquer en matière d'économies de réseaux telles que les réseaux ferrés ou de transport d'électricité et dans les cas de monopoles naturels.

Enfin, concernant l'activité « escale internationale », il ressort de l'audition du 20 juillet 2021 en présence du directeur des escales domestiques et internationales d'Air Tahiti que le contrat conclu entre la société Air Tahiti et le concessionnaire de l'aéroport de Tahiti Faa'a arrivera à échéance dans deux ans. En 2019, cette activité a dégagé 1,5 milliard de F CFP de recettes d'exploitation tandis que l'activité aérienne 14,2 milliard de F CFP²⁴.



M. Freddy CHANSEAU, directeur des escales domestiques et internationales d'Air Tahiti

À ce jour, 270 personnels d'Air Tahiti travaillent à l'escale internationale.

Il n'est pas exclu que son renouvellement fasse l'objet d'un appel d'offre et d'une mise en concurrence par le futur concessionnaire de l'aéroport international car selon Air Tahiti ce contrat s'apparente dans les faits à un contrat de sous-concession.

3.1.2.3. *Le nouvel équilibre économique suite au contrat de délégation de service public*

Pour les destinations de désenclavement, le contrat de délégation de service public (DSP) conclu entre le pays (délégant) et Air Tahiti (délégataire) approuvé le 16 juin 2021 prévoit, comme dans tout contrat de DSP, que l'opérateur assume notamment :

- le risque d'exploitation dans la mesure où il est rémunéré essentiellement sur l'exploitation du service ;
- le risque commercial dans la mesure où il s'engage sur un objectif de recettes.

Son montant maximal a été fixé forfaitairement dans le contrat précité à 900 millions de F CFP.

La contribution forfaitaire versée au délégataire est plafonnée annuellement et est uniquement destinée à compenser les pertes justifiées liées à l'exécution des obligations de service public.

24 Rapport du commissaire aux comptes sur les comptes annuels 2020.

Dès lors, ce montant de référence n'est pas dû de droit. Il s'agit d'un montant maximum. Il y a donc une différence entre le montant forfaitaire et le montant versé.

Par ailleurs, ce montant forfaitaire dépend de deux facteurs d'ajustement à la hausse ou à la baisse :

- Les ajustements liés aux modifications des offres de transport (variations de fréquences et de sièges offerts) : ces modifications peuvent donner lieu à une renégociation de la contribution lorsqu'elle est à l'initiative du pays. En revanche, elle donne lieu à des pénalités à l'encontre du délégataire si l'annulation du nombre de touchées est supérieure à 3 % des vols requis par le cahier des charges.
- Les ajustements liés à la variation des coûts d'exploitation : une révision du montant forfaitaire est prévue dans le cas où le délégataire ferait face à une variation de plus de 20.000.000 F CFP de ses coûts d'exploitation.

Par ailleurs, le délégataire est intéressé à l'amélioration de la qualité du service et à l'amélioration du niveau des recettes de trafic à travers la mise en œuvre de modalités de partage des gains de productivité.

En conclusion, sans augmentation des tarifs ou du montant du financement public destiné à combler les éventuels déficits engendrés par les crises ou par la desserte des destinations enclavées, la situation financière globale de la société Air Tahiti est fragile dans un contexte de rentabilité déjà limitée en temps normal.

Toutefois, le versement de subventions d'équilibre, à caractère exceptionnel, n'est pas exclu ni par la réglementation ni par le contrat de DSP.

3.1.3. De lourdes charges d'exploitation se répercutant sur le prix du billet

3.1.3.1. Les principaux freins à la rentabilité, propres à la Polynésie française

Il ressort de l'ensemble des auditions que les caractéristiques particulières de la Polynésie française en font un territoire inédit et particulièrement difficile à exploiter en matière de transport aérien civil domestique. Ces difficultés sont les suivantes :

- ➔ Une grande étendue géographique équivalente à celle de l'Europe : le réseau à desservir est vaste comme l'Europe mais contrairement à cette dernière, il est très peu peuplé et de surcroît, il est enclavé. Cela implique de longues rotations peu rentables faute de clientèle suffisante ;
- ➔ Des obligations de service public de désenclavement. Les obligations de service public contraignent la compagnie à desservir certaines destinations à une fréquence rapprochée pour en assurer le désenclavement. Elles peuvent avoir pour effet un faible taux de remplissage des vols qui nuit également à leur rentabilité ;

- ➔ Le faible nombre d'aérodromes de ravitaillement et des informations météorologiques pas suffisamment précises. Selon l'audition du 8 septembre 2021 de M. William TOOFA, commandant de bord à Air Tahiti, il arrive ainsi que les programmes de vol soient perturbés en raison d'imprévus météorologiques ou de pannes. Ces contraintes imposent d'embarquer des quantités supplémentaires de carburant au détriment de passagers et du fret, ce qui impacte la rentabilité des vols. À titre d'exemple, des prévisions météorologiques plus fiables permettraient de réduire la quantité de carburant de sécurité et d'embarquer à la place jusqu'à 500 kg de fret supplémentaire sur un vol.
- ➔ Un territoire composé essentiellement d'océan avec peu d'aérodromes de repli. Ce contexte impose une sécurité aérienne irréprochable.



M. William TOOFA, commandant de bord d'Air Tahiti et représentant du personnel navigant technique

La sécurité d'Air Tahiti, une qualité qui a un coût pour la compagnie

Le transport aérien est une activité très encadrée et surveillée par des normes et organismes internationaux et nationaux. Des audits et contrôles (internes et externes) de la compagnie permanents et réguliers sont réalisés par le SEAC²⁵ et l'OSAC²⁶.

Au-delà de ces obligations réglementaires, Air Tahiti mène une politique très rigoureuse sur la sécurité de ses vols : les aéronefs que la compagnie acquiert sont neufs. Le Directeur Général a un statut de cadre responsable : en cas d'accident, une présomption de responsabilité pèse sur lui. Sa principale mission est de mettre à disposition de l'entreprise les moyens de financement qui lui permettent de garantir la sécurité des vols.

Cette qualité de sécurité est reconnue par les organismes de contrôles internationaux et locaux :

- Air Tahiti est une compagnie certifiée IOSA (Operational Safety Audit) depuis 2007 qui est un programme d'audit développé par l'IATA²⁷ ;

²⁵ Le SEAC.PF est chargé de gérer l'ensemble des activités liées à la police et à la sécurité concernant l'aviation civile, dans un espace aérien de 12,5 millions de km² comprenant 47 aérodromes dont 1 d'Etat, l'aérodrome de Tahiti-Faa'a. Le contrôle des transporteurs s'effectue ex ante avant la délivrance du CTA mais aussi en continu via des audits de surveillance. Le SEAC réalise le contrôle de toutes les phases de vol, de la préparation du vol aux escales, les équipements des aéronefs, la formation des PNT (pour s'assurer qu'ils ont tous leur qualification pérenne) et PNC, les temps de vols et de repos, les marchandises dangereuses transportées. Ces programmes d'audit sont définis tous les deux ans.

²⁶ Concernant l'entretien, c'est l'OSAC (institut de contrôle à l'instar de bureau Veritas), dont une personne est basée à Tahiti, qui contrôle la bonne maintenance, la qualité de l'entretien des appareils et la formation des techniciens chargés de la maintenance.

²⁷ L'Association internationale du transport aérien (IATA), en anglais : International Air Transport Association (IATA) a pour but de favoriser le développement du transport aérien en unifiant et en coordonnant les normes et les règlements internationaux. Elle intervient notamment dans les domaines de la sécurité des passagers et du fret aérien, ainsi que l'amélioration et la modernisation des services, sans négliger la réduction et l'optimisation des coûts.

- pour la 4^{ème} année consécutive, Air Tahiti est nominée RBO (Risk Based Oversight) par l'OACI²⁸ ;
- en matière de sécurité, Air Tahiti est classée 3^{ème} au rang des compagnies françaises (hors AF) ;
- pour le SEAC, Air Tahiti est une excellente compagnie qui est transparente sur la remontée des problèmes rencontrés.

- ➔ Un territoire isolé des réseaux d'avitaillement et de maintenance. Cela contraint la compagnie à organiser l'acheminement et le stockage du carburant dans les îles qui comportent des installations dédiées, à disposer d'un centre technique et à recruter du personnel au sol pour assurer en régie son programme de maintenance et de révision faute de sous-traitants ;
- ➔ De nombreuses infrastructures aéroportuaires limitées en capacité Charge Marchande Offerte (CMO)²⁹ : une contrainte importante en Polynésie française et ne permettant pas l'accueil de gros porteurs. Ces infrastructures sont classées et réglementées par catégories. La limitation de la CMO ou du type d'appareil réduit le nombre de sièges offerts à la vente ;
- ➔ Un réseau de personnel soumis au droit du travail polynésien. Contrairement à certaines compagnies internationales, Air Tahiti ne peut pas, pour des raisons techniques et pratiques, faire appel à du personnel étranger et soumettre ses conditions de travail à une législation étrangère plus favorable pour l'employeur. Par ailleurs, le personnel bénéficie d'une convention collective et d'accords d'entreprise favorables aux salariés. Si le recours aux filiales permet en partie à l'employeur de s'affranchir des stipulations contraignantes des accords d'entreprises, cette possibilité demeure résiduelle. L'organisation sociale du transporteur sera plus amplement développée dans la partie B ;
- ➔ La forte saisonnalité (demande dépassant les capacités de l'offre durant certaines périodes) et la forte directionnalité (les vols peuvent être pleins dans le sens Tahiti-îles, mais pas dans le sens inverse). Ce phénomène n'est pas propre à la Polynésie française mais il est considérablement amplifié en Polynésie française du fait de la concentration de la population aux Iles-Du-Vent. Ces phénomènes nuisent au coefficient de remplissage des vols de retour.



M. William TOOFA, commandant de bord d'Air Tahiti

Ces freins à la rentabilité expliquent que le coût au kilomètre ou de l'heure de vol ne peuvent en aucun cas être comparés aux gros porteurs internationaux qui ne subissent pas ces contraintes.

Lors de l'audition du 8 septembre 2021 de M. William TOOFA, commandant de bord, il a été exposé que le coût de revient de l'heure de vol d'un ATR pour Air Tahiti est d'environ 600 000 F CFP.

28 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en anglais : International Civil Aviation Organization, (ICAO) est une organisation internationale qui dépend de l'Organisation des Nations unies. Son rôle est de participer à l'élaboration des politiques et des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international. Il ne faut pas confondre l'OACI avec l'IATA, une association privée de compagnies aériennes ;

29 Pour décoller ou atterrir, un avion ne peut pas dépasser un certain poids (charge marchande) :

- Le nombre de Sièges Offerts à la vente (SO) dépend de la CMO ;
La CMO dépend :
- Du poids de base de l'appareil
 - De la destination (limitation liée aux pistes ou autres)
 - Des étapes (refueling, terrain de décollage)
 - De la distance (carburant)
 - Du poids des passagers
 - Du nombre d'enfants à bord (2 enfants = 1 adulte en poids)

Compte tenu de ces éléments, il n'est pas surprenant qu'un billet vers les Gambier puisse coûter le même prix que des billets vers des destinations internationales. Or, le public n'a souvent pas conscience de ces contraintes spécifiques de nos îles et peut parfois penser que les tarifs de la compagnie sont surévalués en raison de son monopole de fait et que cette dernière en tire des rentes injustifiées.

En réalité et comme il a été vu dans la partie *supra*, la compagnie réalise des marges relativement faibles (entre 4% et 6% en moyenne).

Ainsi, si les coûts d'exploitation ne peuvent *a priori* pas être réduits significativement à court terme pour les raisons techniques, socioéconomiques et géographiques précitées, c'est du côté de l'amélioration du chiffre d'affaire que des solutions peuvent être envisagées, sans pour autant procéder à des hausses tarifaires.

3.1.3.2. *Les améliorations du chiffre d'affaire, envisageables sans hausse tarifaire*

Lors de différentes auditions, notamment celles d'un agent de maîtrise de la cellule de coordination des opérations et de syndicats intercommunaux en date des 8 et 9 septembre 2021, quelques pistes d'amélioration ont été avancées pour réduire certains des freins à la rentabilité sus-évoquée.

En voici les principales :

- ➔ Augmenter les flux entre les destinations les plus demandées au moyen de gros porteurs offrant des capacités d'embarquement supérieures à celles des ATR 72 sur les aérodromes pouvant les accueillir. C'est d'ailleurs au travers de cet atout que l'éventuel concurrent d'Air Tahiti, Island Airline annonçait en 2019 une politique tarifaire de 15 à 20 % moins chère. Les avions prévus, des Embraer E175 E2 de nouvelle génération permettent d'embarquer 78 places et la charge emportée serait plus importante que sur les ATR permettant une franchise bagage de 23 kg.
- ➔ Réaliser des investissements publics dans les infrastructures aéroportuaires limitées en CMO ou ne pouvant pas accueillir d'ATR 72 ou de plus gros porteurs afin de lever ces contraintes ;
- ➔ Aménager des centres de stockage de carburant dans certaines escales clefs ;
- ➔ Optimiser les rotations en concertation avec les syndicats de communes afin de mieux mettre en adéquation l'offre et les besoins des populations, sous réserve de faisabilité technique en l'état des infrastructures aéroportuaires et de ravitaillement ;

Lire l'article du 16 octobre 2018



Un exemple d'optimisation des rotations souhaité aux Tuamotu-Gambier

Les représentants du Syndicat intercommunal à vocation multiple des Tuamotu-Gambier (SIVMTG) reçus en audition³⁰ ont exprimé le souhait d'une augmentation du nombre de rotations en faveur des îles des Tuamotu-Est.



Représentants du Syndicat intercommunal à vocation multiple des Tuamotu-Gambier (SIVMTG)

Les listes d'attente sur ces rotations et la nécessité de réserver un billet 3 mois à l'avance pour avoir une place, le justifieraient. Par ailleurs, les rotations inter-îles se font dans le même sens, ce qui oblige de faire un circuit complet avec transit à Tahiti pour aller dans une île proche. En effet, il est revendiqué une meilleure desserte de certaines îles telles que Fangatau, sachant qu'actuellement la rotation vers cette île comprend, à l'aller depuis Tahiti, des escales à Napuka, Pukapuka et Fakahina, et qu'au retour vers Tahiti depuis Fangatau, l'avion opère un vol direct et ne repasse plus par les 3 autres atolls. Il serait donc souhaité que la rotation s'effectue en sens inverse également, mais pas forcément le même jour, afin de permettre, à titre d'exemple, le retour de passagers se déplaçant entre les îles dans le cadre de réunions du conseil municipal. Actuellement, les conseillers municipaux de Fakahina (commune associée de Fangatau), viennent à Tahiti pour ensuite se rendre à Fangatau, lieu de réunion du conseil municipal. Ils doivent donc effectuer un détour de 1022 Km (distance entre Fakahina et Tahiti).

Ce type de détours engendre des problématiques environnementales liées à l'empreinte carbone superflue qu'il génère et des problématiques de qualité de service liées à la durée du voyage.

Il est également vivement souhaité l'ouverture de rotations entre l'archipel des Marquises et les Tuamotu de l'Est afin de favoriser les échanges économiques et administratifs, comme cela a pu être le cas par le passé grâce à une desserte maritime reliant les deux archipels, au lieu de les centrer sur Tahiti uniquement. Aujourd'hui, les avions desservant les Marquises survolent les Tuamotu de l'Est avec des atolls tel que Napuka, mais ne font escale que rarement sur cette île pourtant relativement proche des Marquises.

- ➔ Personnaliser l'offre des prestations aériennes. En effet, il ressort des sondages et des auditions de représentants d'usagers le souhait d'améliorer le service, notamment à bord. Cela est même indispensable pour les vols longs sans possibilité de restauration dans les aéroports ou les escales. Ces prestations de services individualisées permettraient d'augmenter les recettes sans pour autant contraindre les usagers à les acheter puisqu'elles sont optionnelles. Ce système est d'ailleurs déjà embryonnaire avec les classes de réservation qui donnent droit à des prestations différentes et le service de vente à bord.

³⁰ Audition du jeudi 9 septembre 2021 de représentants du Syndicat intercommunal à vocation multiple des Tuamotu-Gambier (SIVMTG) : M. Raymond VOIRIN, maire de la commune de Fangatau, Mme Elitapeta HOUARIKI, 1re adjointe au maire de la commune de Napuka, M. Teretino HOUARIKI, directeur général des services du SIVMTG, Mme Lanie BUNKLEY, chef des opérations administratives au département administratif du SIVMTG .

Personnalisation de l'offre des prestations aériennes

La personnalisation de l'offre permet aux compagnies aériennes de proposer aux agents de voyage toute une palette de prestations à la carte (billets, franchise bagage, produits à bord, options payantes comme l'accès au salon, l'enregistrement des bagages, etc.), et non plus un seul tarif unique.

Ces prestations individualisées peuvent être désormais facilement commercialisées mondialement au travers de la norme de l'IATA « NDC, (New Distribution Capability) » qui est un standard de transmission de données.

De plus, la personnalisation de l'offre entraîne une plus grande fidélisation du passager. Cette fidélisation apporte une multitude de données sur les passagers qui améliore la connaissance des comportements de ces derniers.

Ces données peuvent également modifier les méthodes de yield management (système d'optimisation de la recette) des compagnies. Jusqu'ici fondées sur des historiques de vols, elles pourraient être améliorées par une connaissance du comportement des passagers en temps réel et plus complète et améliorer donc la recette unitaire.

3.2. LA MASSE SALARIALE D'AIR TAHITI, UN POIDS CONSÉQUENT ET UNE GESTION COMPLEXE

3.2.1. Le poids de la masse salariale dans les charges d'exploitation de la compagnie

3.2.1.1. *Le poids de la masse salariale globale*

La masse salariale d'Air Tahiti représente en 2019 environ 8,1 milliards FCFP pour un montant total de charges d'exploitation d'environ 16,4 milliards de FCFP soit 49,4 %. Ce montant représente le poste de dépense le plus important, soit environ la moitié des dépenses d'exploitation de la société.

Toujours en 2019, la masse salariale représente aussi 47,4 % de son chiffre d'affaires qui est d'environ 17,1 milliards FCFP.

Compte tenu du contexte aérien très particulier et contraignant dans lequel évolue la compagnie, les comparaisons avec d'autres compagnies aériennes sont difficiles, d'autant plus que la société n'exploite pas uniquement l'activité aérienne proprement dite.

Les comptes analytiques par type d'activité n'ont pas pu être obtenus afin d'appréhender les montants de la masse salariale par secteurs d'activité de la société.

Comme l'ont souligné en audition les responsables des ressources humaines de la société Air Tahiti, en comparaison avec une compagnie aérienne classique, Air Tahiti doit s'entourer de beaucoup plus de salariés. Cela s'expliquerait par le fait qu'elle n'a pas la possibilité de sous-traiter aucune des activités d'assistance, contrairement aux usages courants dans le secteur aérien.

3.2.1.2. *Le poids de la masse salariale réparti selon les catégories de salariés*

Dans le cadre de cette mission d'information, il n'a pas été possible d'analyser avec plus de précisions la répartition du poids de la masse salariale globale par catégorie de personnel, la compagnie jugeant ces informations comme sensibles.

3.2.2. L'organisation sociale d'Air Tahiti

3.2.2.1. *L'organisation sociale d'Air Tahiti, une organisation complexe et hétéroclite*

Selon le rapport sur l'emploi réalisé par Air Tahiti Air Tahiti, en 2019, il y a 1295 salariés en CDI.

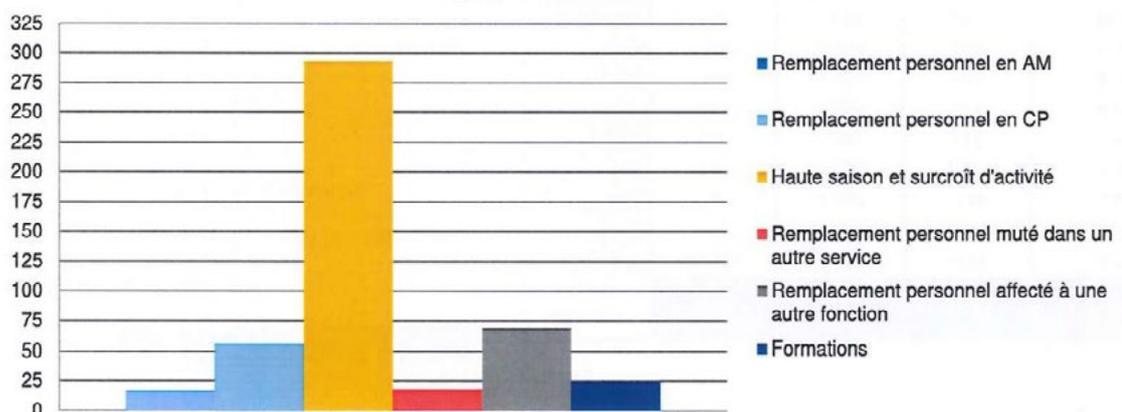
Évolution des effectifs à durée indéterminée Effectif global au 31 décembre 2019

GLOBAL	2018	2019	Écarts en nombre	Écarts en pourcentage
Effectifs en nombre de personnes	1255	1295	40	3,19 %
Effectifs en équivalent plein temps	906,57	923,55	16,98	1,87 %

Source : Air Tahiti

En sus des CDI, en 2019 il y a 484 salariés en CDD. La part des CDD est donc importante à Air Tahiti (37,4 %). Alors qu'en droit du travail le recours au CDI est le contrat de droit commun, le motif dérogatoire légal de recours au CDD serait justifié par des accroissements d'activité liés à la forte saisonnalité de l'activité.

Motifs des engagements à durée déterminée



Source : Air Tahiti

Répartition des CDD

DIRECTION	NOMBRE CONTRATS
Direction des escales domestiques et internationales	360
Direction commerciale	76
Direction des opérations aériennes	30
Direction technique	6
Direction administrative et financière	6
Direction des ressources humaines / système informatique	5
Direction générale	1
TOTAL GÉNÉRAL	484

Les raisons d'engagement en CDD étaient principalement liées à du surcroît d'activité/haute saison pour près de 61 %, puis près de 14 % en remplacement de personnel affecté à une autre fonction, 12 % en remplacement de personnel en congé payé ou en sans solde, 5 % en formation commerciale/technique, 4 % en remplacement de personnel muté dans un autre service et enfin, 4 % en remplacement de personnel en arrêt maladie.

Source : Air Tahiti

510 salariés sont à temps plein (39% des effectifs).

La majorité des salariés est donc à temps partiel avec un volume horaire le plus bas de 8 h.



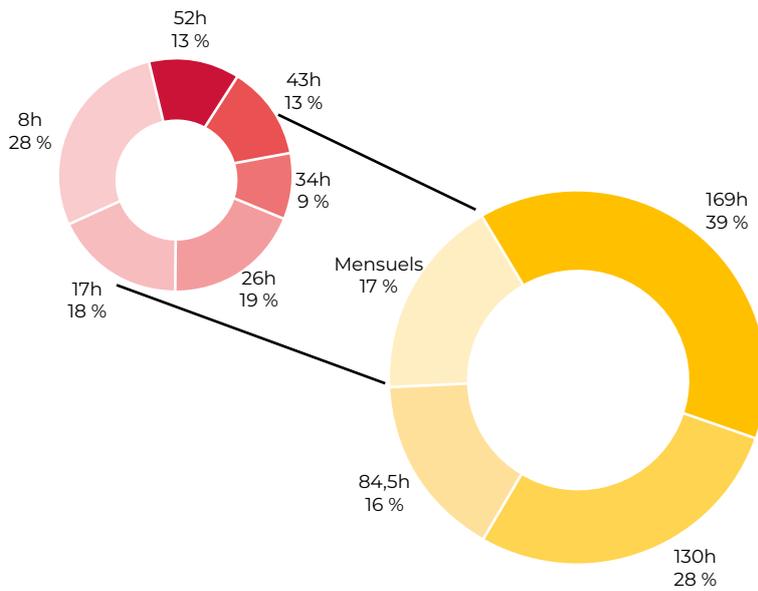
Rencontre avec le personnel des escales des îles Tuamotu

Cette situation oblige les agents effectuant moins de 80 heures par mois à s'affilier au régime des non-salariés de la Caisse de Prévoyance Sociale.

Or, cette affiliation représente un montant élevé pour ces agents qui bénéficient de faibles revenus, tandis que la prise en charge de ce coût par la compagnie limiterait l'impact de cette dépense sur le budget de ces personnels.

TEMPS DE TRAVAIL

Les différents types de travail contractuel (prévu aux contrats de travail)



Le temps de travail à plein temps de 41 % en 2018, est passé à 39 % en 2019.

Le temps de travail à temps partiel de 30 % en 2018, est passé à 28 % en 2019.

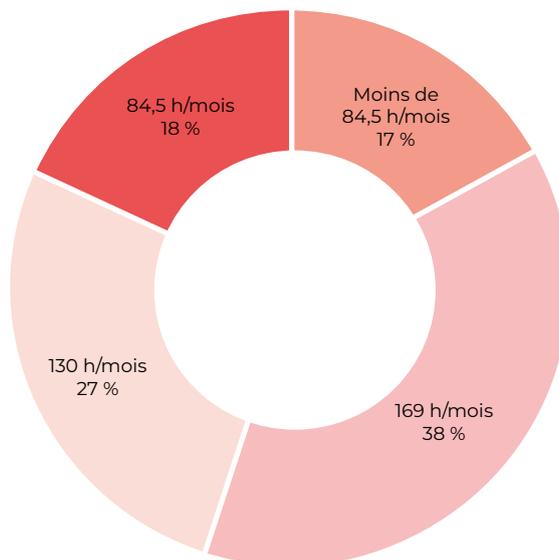
Le temps de travail à mi-temps de 12 % en 2018, est passé à 16 % en 2019.

Le temps de travail au moins de 17 % en 2018, est resté à 17 % en 2019.

EFFECTIFS		2018	2019	Var. 19/18	
Hedomadaire	Plein temps	510	510	0	0,00%
	Temps partiel	373	358	-15	-4,02%
	Mi temps	152	210	58	38,16%
	Sous total	1035	1078	43	4,15%
Mensuel	Mensuel 52h	26	29	3	11,54%
	Mensuel 43h	33	28	-5	-15,15%
	Mensuel 34h	19	19	0	0,00%
	Mensuel 26h	41	41	0	0,00%
	Mensuel 17h	41	39	-2	-4,88%
	Mensuel 8h	60	61	1	1,67%
	Sous total	220	217	-3	-1,36%
Total		1255	1295	40	3,19%

Equivalent plein temps		2018	2019	Var. 19/18	
Hedomadaire	Plein temps	510	510	0	0,00%
	Temps partiel	287,21	275,66	-11,55	-4,02%
	Mi temps	76	105	29	38,16%
	Sous total	873,21	890,66	17,45	2,00%
Mensuel	Mensuel 52h	8,06	8,99	0,93	11,54%
	Mensuel 43h	8,25	7	-1,25	-15,15%
	Mensuel 34h	3,8	3,8	0	0,00%
	Mensuel 26h	6,15	6,15	0	0,00%
	Mensuel 17h	4,1	3,9	-0,2	-4,88%
	Mensuel 8h	3	3,05	0,05	1,67%
	Sous total	33,36	32,89	-0,47	-1,41%
Total		906,57	923,55	16,98	1,87%

Répartition des temps de travail



Il y a une grande disparité de temps de travail.

Il est à noter que certains agents d'escale dans les îles qui ont un faible volume horaire de travail ne sont pas pour autant privés du minimum de ressources. Ils cumulent en parallèle d'autres activités rémunératrices selon les responsables du personnel d'Air Tahiti.

270 salariés sont affectés à l'escale internationale, 570 dans les escales du réseau Air Tahiti dont 400 dans les îles où il n'y a quasiment pas de plein temps. 88 personnes sont au centre technique (mécaniciens, ingénieurs) car la compagnie ne sous-traite pas les activités d'assistance et de maintenance.

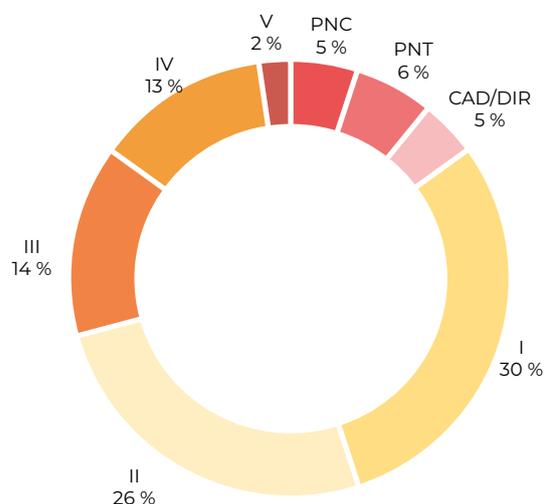
L'activité aérienne proprement dite compte donc environ 330 salariés eux-mêmes répartis en PNT et PNC.

Il existe donc également une grande disparité d'activités et de métiers au sein de la société.

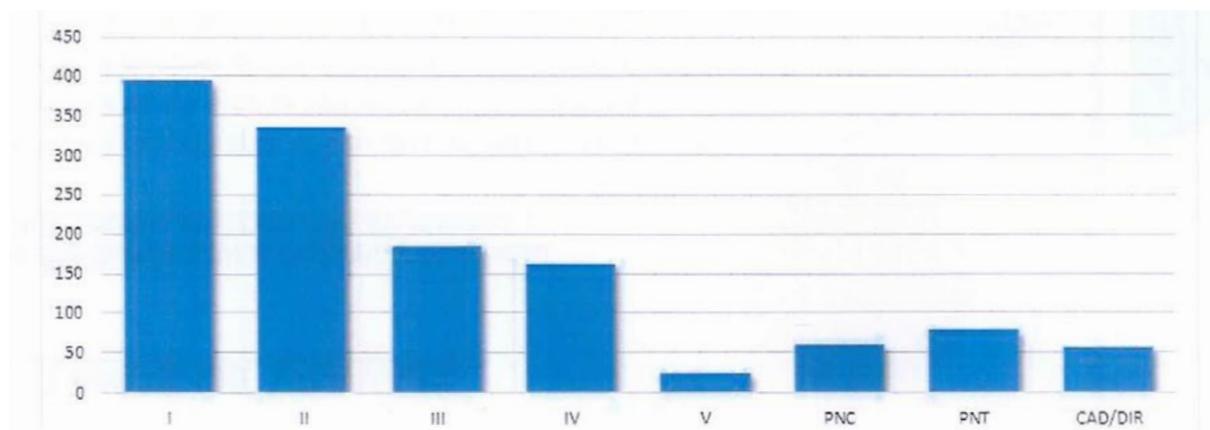
Répartition des effectifs par catégories

Les métiers opérationnels sur avions ou en escales constitués majoritairement des catégories I et II, représentent près de 56 % des effectifs.

Le personnel navigant représente 11 % des effectifs totaux alors qu'il représentait 10,6 % en 2018.

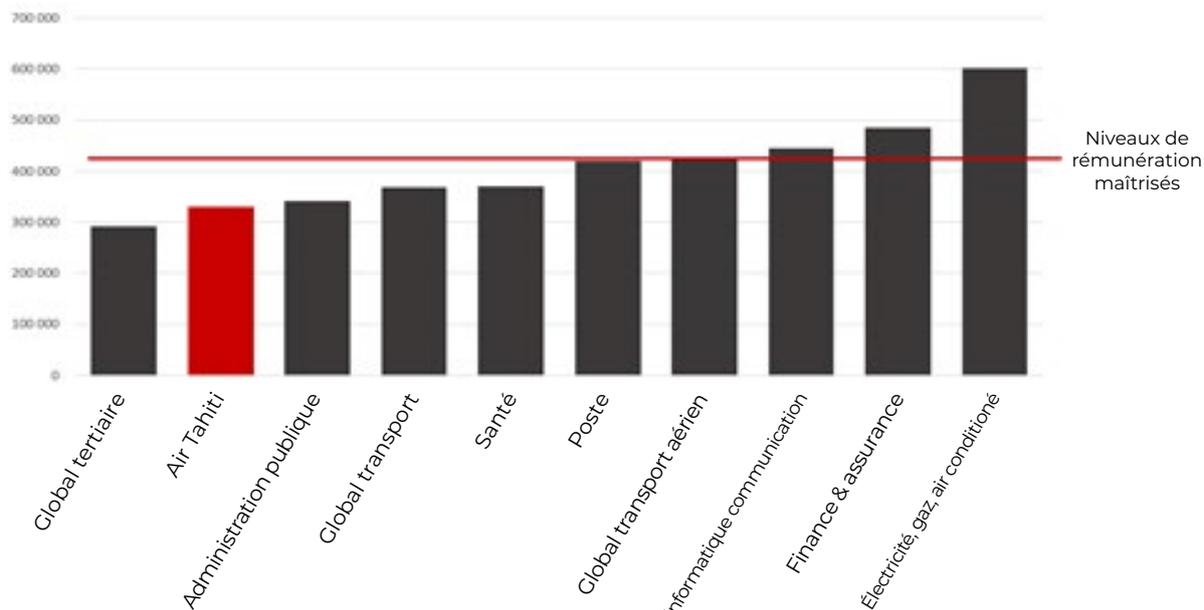


Effectifs par catégorie et niveau



3.2.2.2. Les conditions de rémunération

Selon les représentants de la société, en matière de niveau de rémunération, la compagnie occupe une place proche de la moyenne du secteur tertiaire comme l'indique le tableau ci-après :



Néanmoins, il n'est pas précisé si cette comparaison se base sur les grilles de rémunération seules ou bien si elle tient compte des diverses primes et des avantages sociaux.

Les personnels bénéficient d'une égalité de traitement car la même grille de rémunération est appliquée aussi bien dans les îles qu'à Tahiti.

Il existe toutefois des différences en ce qui concerne les grilles d'avancement et les primes et avantages sociaux entre catégories de personnel.

Il a donc été dressé, à partir de la convention collective du secteur aérien et l'accord d'établissement de la société en vigueur, la liste des primes et avantages sociaux par catégorie de personnel dans un tableau joint en annexe.

Il est à noter que, si le remboursement des frais médicaux est prévu dans les textes, le Directeur général d'Air Tahiti a indiqué lors de son audition qu'en pratique il n'existe pas.

Au vu du mode de calcul de la répartition des primes d'intéressement en fonction des différentes catégories de personnel et de leurs effectifs, il n'a pas été possible de vérifier les dires des délégués du personnel concernant la répartition inégale des avantages sociaux.

Concernant les billets GP à l'international et inter-îles, il est expliqué que les bénéficiaires sont les salariés, leurs parents, leurs conjoints ou concubins et leurs enfants jusqu'à 24 ans s'ils sont toujours étudiant. Sur l'international, la réduction est de 90 %. Leur usage est variable selon les besoins des personnels.

Les billets GP d'Air Tahiti sont des billets de loisirs et ne doivent pas être utilisés à des fins professionnelles ni lorsque les vols sont pleins. S'il y a des abus, il est affirmé que la compagnie procède à des sanctions.

Autres avantages sociaux

La convention collective et l'accord d'établissement prévoient des avantages tels que le recrutement prioritaire à valeur égale pour :

- Les candidatures locales ;
- Les candidatures des ayants droits du personnel ;
- Les candidatures des résidents de l'île concernée par le recrutement.

Même si les avantages sociaux peuvent engendrer un impact sur les coûts d'exploitation de la société Air Tahiti, elle a aussi des intérêts à les consentir. Il s'agit pour la société de cultiver la fierté du personnel de faire partie de la société et de mettre à la disposition de sa clientèle un personnel motivé et en bonne santé. Dans les îles éloignées, faire partie de la société est considéré comme « notable ».

3.2.2.3. Les conditions de travail

Concernant les conditions de travail des personnes à temps partiel, l'accord d'établissement prévoit une limitation des coupures de travail, car elles sont contraignantes pour les salariés.

Selon cet accord, si la coupure est inférieure à 3 heures, elle est rémunérée aux taux horaires de base, non majorés. Dans la convention collective, le travail de nuit, du week-end, du dimanche, du férié est majoré, comme les heures faites en dehors des heures prévues sont également majorées.

Les représentants du personnel de la société reçus en audition le 12 juillet 2021 expliquent qu'un contrat de mi-temps est plus avantageux qu'un temps partiel, car, il permet de limiter les coupures et permet d'obtenir un crédit bancaire. Il existe un projet de reclassement des salariés à temps partiel vers des mi-temps, projet qui n'a pas encore abouti.

Il est expliqué que les personnels sont recrutés à temps partiel, mais en réalité ils font souvent des mi-temps.

Les temps partiels et les mi-temps représentent un coût important en termes de formation, car ils bénéficient des mêmes droits que ceux à temps plein.

Entre 2018 et 2019, le nombre d'heures supplémentaires des navigants a augmenté de 12 %, avec une hausse de + 9 % chez les personnels navigants commerciaux (PNC) et une augmentation de +40% chez les personnels navigants techniques (PNT) ce qui peut expliquer l'état de fatigue de certains PNC déploré par certains usagers auditionnés.

Les personnels navigants (PNT, PNC) représentent environ 2 milliards F CFP sur les 6-7 milliards F CFP dédiés à la masse salariale hors charges sociales. Les formations de pilotes au simulateur à Toulouse, coûtent très cher : 90-100 000 F CFP l'heure. Les PNT coûtent également cher en maintien de compétences.

Il semblerait toutefois selon les auditions que les conditions de rémunération dans les compagnies de transport international soient beaucoup plus avantageuses qu'à Air Tahiti.

En ce qui concerne l'état de santé général des salariés, en 2019, il y a eu 71 accidents du travail. La direction ne constate pas d'arrêts pour motif psychiatrique anormalement élevés, ce qui ne suscite pas selon elle, le besoin de créer une cellule permanente dédiée. Les arrêts maladie ne représentent que 15 % des absences. Il y a eu 42 démissions sur l'année 2019.

En conclusion, la question du juste équilibre du rapport coût/intérêt de l'octroi des avantages sociaux ci-dessus exposés et de leur répartition équitable relève de la politique managériale propre à chaque entreprise. Ces avantages sociaux ont un coût qui se répercute dans les tarifs appliqués mais l'utilisateur bénéficie en retour d'une meilleure qualité d'accueil et de service.

Néanmoins, il ressort des auditions que cette qualité de service pourrait encore être améliorée du point de vue de l'accueil.

3.2.3. Les taxes, un poids non négligeable dans le prix du billet

3.2.3.1. *La taxe sur la valeur ajoutée (TVA)*

Le code des impôts polynésien fixe la TVA sur les prestations de transport aérien, au taux réduit de 5 % (contre 16 % pour le taux normal).

Selon le code des impôts, article LP. 342-3, ce taux réduit s'applique aux prestations de services suivantes : *transports de voyageurs, quel que soit le mode de transport utilisé aux suppléments de prix réclamés pour les bagages des voyageurs ; aux transports de leurs véhicules et aux commissions versées aux entreprises de transport de personnes* ».

Depuis 2008, le pays a donc déjà consenti des efforts sur la TVA payée par les usagers de transport.

3.2.3.2. La taxe d'aéroport

La taxe d'aéroport est une taxe qui est appliquée au prix des billets d'avion payé par l'utilisateur des services aéroportuaires de Polynésie française.

Cette taxe a été mise en place par l'État³¹ et étendue en Polynésie française³² et en Nouvelle-Calédonie avec un certain nombre d'adaptations pour permettre le financement des mesures de sécurité et de sûreté dans les enceintes aéroportuaires en conformité avec les règles fixées par le code de l'aviation civile.

Cette législation concerne le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), et la lutte contre le péril animalier et la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique (sûreté aéroportuaire).

Cette taxe, dont le tarif varie entre 608 F CFP et 1 777 F CFP³³ par passager est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes dont le trafic dépasse un certain volume.

En 2021, 21 aérodromes de Polynésie française sont concernés par cette taxe.



M^{me} Lucette LASSERRE, directrice du service d'État de l'aviation civile

Le produit de cette taxe est versé au budget de l'État qui l'affecte ensuite au financement des services de sûreté, sécurité, incendie, sauvetage, lutte contre le péril aviaire et contrôles environnementaux des aérodromes de Polynésie française.

Le produit de la taxe aéroport collecté par Air Tahiti au titre des aéroports soumis à la taxe parmi ceux exploités par le Pays est inférieur au coût des services régaliens de sécurité et de sûreté engagée en Polynésie française.

C'est le produit de la majoration de la taxe d'aéroport, payé par les gros aéroports de métropole mais redistribués seulement au bénéfice des petits selon un système de péréquation nationale qui finance le différentiel ainsi que présenté dans le tableau ci-dessous :

Année	Produits de la taxe collectée en PF	Coût de la sécurité et de la sûreté aéroportuaires	Différentiel supporté par la péréquation nationale	%
2 018	378 634 090	1 327 904 240	- 949 270 150	71
2 019	378 634 090	1 380 767 430	- 1 002 133 340	73

Source : audition SEAC

31 Ordonnance n° 2006-482 du 26 avril 2006 portant adaptation en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie de l'article 1609 quaterdecies du code général des impôts, prise sur le fondement de l'article 74-1 de la Constitution.

32 Rapport n° 35-2006 du 26-2-2006 de la commission des finances de l'APF sur le projet d'ordonnance portant adaptation en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie de l'article 1609 quaterdecies du code général des impôts; Rapport n° 119-2010 du 17 novembre 2010 de la commission des finances de l'APF sur le projet d'amendement au projet de loi de finances rectificative pour 2010 relatif à l'aménagement du régime de la taxe d'aéroport.

33 Arrêté du 25 mars 2021 fixant la liste des aérodromes et groupements d'aérodromes et le tarif de la taxe d'aéroport applicable sur chacun d'entre eux ainsi que le tarif de la majoration de la taxe d'aéroport.

Ces services sont assurés par les exploitants d'aéroports sous le contrôle des autorités de l'État (aviation civile) conformément aux dispositions de l'article L.213-3 du code de l'aviation civile.

L'assemblée de la Polynésie française a constamment pris position contre l'extension de la taxe d'aéroport à la Polynésie française par l'ordonnance n° 2006-482 du 26 avril 2010.

Toutefois, il convient de souligner que cette opposition ne porte pas sur le principe de financement, par les passagers de Polynésie française, d'une telle taxe mais, sur le fait que cette taxe soit instituée par l'État et reversée au budget général de celui-ci.



M^{me} Lucette LASSERRE, représentante des autorités de l'État (aviation civile)

En effet, en application des dispositions de l'article 102 de la loi statutaire ainsi que de l'article 140-3° de la même loi et conformément aux dispositions de l'article 74 de la Constitution, toute mesure à caractère fiscal applicable en Polynésie française doit être adoptée par l'assemblée de la Polynésie française, seule compétente pour prendre des dispositions de cette nature.

L'avis défavorable opposé à ce titre en 2006 par l'assemblée de la Polynésie française préconisait ainsi un certain nombre de montages juridiques pour « régulariser » ce problème de compétence, sans pour autant remettre en cause le principe du financement de ces mesures de sécurité et de sûreté par le contribuable polynésien.

Ce financement a toujours été supporté, pour sa partie locale, par l'utilisateur aéroportuaire de Polynésie française³⁴, le prix s'en répercutant sur le coût du billet, que ce soit au travers d'une taxe ou d'une augmentation du prix hors taxe (HT) du billet pour amortir cette charge.

Exemples du pourcentage de la taxe d'aéroport dans les tarifs maximaux réglementés en vigueur :

Trajet	Coût du billet HT aller simple adulte basse saison	Coût de la taxe d'aéroport	%
Papeete-Arutua	15 800 ³⁵	1 670	11
Papeete-Tubuai	22 464 ³⁶	1 777	8

La taxe se ressent dans le coût toutes taxes comprises (TTC) du billet d'avion.

³⁴ Le coût des services de sécurité incendie, de sauvetage et de sûreté assurés par l'État dans les aérodromes était assuré auparavant par une redevance mise à la charge des compagnies aériennes au titre de l'article R. 134-4 du code de l'aviation civile : « Les services rendus par l'Etat pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ des aérodromes dont l'activité dépasse un certain seuil donnent lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ». Or, par une décision du Conseil d'Etat, 8 / 9 SSR, du 20 mai 1998, 179784 180959, a été jugé illégale, pour le calcul de cette redevance, la prise en compte du coût des services rendus par la gendarmerie et les services de sécurité, d'incendie et de sauvetage, alors que ces services correspondent à des missions d'intérêt général incombant par nature à l'Etat, dont les coûts ne peuvent être légalement mis à la charge des usagers au moyen de redevances mais de taxes.

³⁵ Tarif HT selon arrêté n° 1121 CM du 16 juin 2021 approuvant le choix du délégataire et le contrat de délégation de service public du transport aérien régulier interinsulaire de 32 îles de la Polynésie française.

³⁶ Tarif HT selon arrêté n° 1059 CM du 16 juin 2021 portant homologation des prix du billet d'avion dans la zone de libre concurrence du Transport aérien interinsulaire à la SA Air Tahiti.

3.2.3.3. Les taxes, facteurs de distorsion de concurrence avec le secteur maritime

Le secteur du transport maritime de personnes est en plein essor aux îles Sous-le-Vent. Cette intermodalité est fortement préconisée dans le schéma directeur et ce secteur présente une alternative viable à l'aérien sur les destinations touchées.

Toutefois, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de personnes, hormis la TVA, ce secteur n'est pas affecté par aucune taxe selon la Direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM), contrairement au secteur aérien interinsulaire. Au contraire, le fret maritime fait même l'objet d'une politique publique de soutien par le pays.

Il en découle une distorsion de concurrence entre les deux secteurs.

Ce constat met à mal les conditions d'exploitation de la compagnie Air Tahiti, comme l'illustrent les exemples suivants présentés par la compagnie :

TEREVAU PITI

Passagers - Aller simple

Tahiti	Îles	Adulte	Enfant	Étudiant ISLV	Étudiant
	Huahine	5 000 F	3 500 F	3 500 F	4 000 F
	Raiatea	6 000 F	4 500 F	4 500 F	5 000 F
	Taha'a	7 000 F	5 000 F	5 000 F	6 000 F
	Bora Bora	8 000 F	6 000 F	6 000 F	7 000 F

APETAHI EXPRESS

HUAHINE 12 800 F* ALLER-RETOUR	RAIATEA 14 000 F* ALLER-RETOUR	BORA BORA 16 200 F* ALLER-RETOUR
---	---	---

Réservez aux agences Ratere / *Tarifs à partir de et par personne

AIR TAHITI

PPT HUAHINE	Aller Simple	Aller Retour
Taxe FR	1777 F	3554 F
Redevance PF	265 F	481 F
CSCTAI	900 F	1800F
TOTAL TAXES	2 942 F	5 835 F
TAXES =	~50% du tarif du bateau	

Source : Air Tahiti

La liaison aérienne Tahiti-Moorea, victime de la taxe d'aéroport

Le Directeur Général d'Air Tahiti a annoncé que le groupe Air Tahiti n'envisage pas, en l'état, de réinstaurer la liaison aérienne Tahiti-Moorea qui était assurée par sa filiale Air Moorea. La raison invoquée en audition du 8 septembre 2021 est le montant excessif de la taxe d'aéroport qui est plus élevée que le montant du prix du billet bateau Aller/Retour.

PARTIE 4

LA POLITIQUE PUBLIQUE SUR LES TARIFS



4.1. UNE POLITIQUE PUBLIQUE DE MAÎTRISE DES TARIFS

4.1.1. La justification d'une réglementation des tarifs

4.1.1.1. La nécessité de garantir les flux aériens pour les destinations de désenclavement

Ainsi qu'il a été présenté en partie 1 du présent rapport, le désenclavement de certaines destinations et la continuité territoriale inter-îles sont essentiels au développement économique durable du Pays et de ses archipels et à la mobilité de ses populations.

Outre l'accessibilité de ces destinations en termes d'infrastructures aéroportuaires et de fréquence de touchées, ce désenclavement se traduit également par une accessibilité économique du coût du transport.

Des tarifs prohibitifs et peu accessibles pour une majeure partie des usagers s'avèrent être un frein redoutable à la mobilité et aux échanges commerciaux.

Les principaux freins à la mobilité inter-îles



Des tarifs trop élevés



Des fréquences de touchées trop espacées



Des dessertes non assurées



Des itinéraires éprouvants pour les voyageurs

La régulation des tarifs permet de garantir des tarifs abordables, faute de quoi les obligations de service public imparties à Air Tahiti ne suffiraient pas, à elles seules, à permettre d'atteindre l'objectif de désenclavement recherché. Les dessertes seraient assurées mais peu prisées par les usagers en raison de leur coût élevé.

Par ailleurs, compte tenu du caractère a priori non rentable des destinations de désenclavement, ces destinations seraient desservies à des fréquences très espacées voire complètement délaissées par les opérateurs privés.

Sans l'interventionnisme de la puissance publique sur les tarifs et la fréquence des dessertes, la mobilité vers ou au départ de ces destinations serait compromise.

Par ailleurs, les obligations de service public (OSP) rattachées à la politique de désenclavement pratiquée au travers de la délivrance des licences, induit potentiellement une augmentation des coûts de revient déjà élevés pour l'opérateur sans OSP. En effet, certaines rotations prévues dans le cahier des charges, notamment à destination des îles à faible population ou à limitation de charge utile ne sont, en principe, pas rentables d'un point de vue commercial. Cela incite l'opérateur à augmenter ses tarifs pour atteindre la rentabilité d'exploitation.

En ce qui concerne les destinations de désenclavement, l'objectif affiché de la politique publique tarifaire est une baisse des tarifs³⁷. Cet objectif est ambitieux dès lors que ces destinations sont considérées comme déficitaires.

4.1.1.2. *La nécessité de réguler les tarifs des destinations de libre concurrence*

Pour ce qui concerne les destinations de libre concurrence, on pourrait penser de prime abord qu'une régulation des prix ne se justifie pas. La confrontation de l'offre et de la demande telle qu'établie par le libre jeu du marché dans un secteur concurrentiel tend naturellement à une baisse maximale des tarifs par les opérateurs eux-mêmes, soucieux de capter plus de clientèle.

Or, à défaut de concurrence en l'état actuel dans le secteur aérien et donc de régulation naturelle des tarifs, une régulation par l'autorité publique des tarifs demeure nécessaire pour ces destinations afin d'éviter des augmentations excessives des tarifs.

Comme pour les dessertes des destinations de désenclavement, il est donc également primordial de réguler les tarifs des destinations de libre concurrence afin de garantir des tarifs abordables, faute de quoi les obligations de service public imparties à Air Tahiti ne suffiraient pas, à elles seules, à permettre d'atteindre l'objectif de mobilité recherché.

L'autorégulation des tarifs en zone de libre concurrence

Selon les explications du Directeur général d'Air Tahiti lors de son audition du 8 septembre 2021, la compagnie régule déjà elle-même ses tarifs sans y être contrainte par le dispositif d'homologation pour les destinations de libre concurrence, nonobstant l'absence de concurrence. En effet cette régulation interviendrait à titre préventif afin d'éviter d'attiser la convoitise de potentiels concurrents. Autrement dit, le spectre du risque de concurrence suffirait à autoréguler les tarifs pratiqués par un opérateur possédant le monopole du marché.



Audition du directeur général d'Air Tahiti

³⁷ Extrait de l'intervention de M. Jean-Christophe Bouissou lors de l'examen du rapport n° 144-2020 relatif à un projet de délibération portant création d'un compte d'affectation spéciale dénommé « Fonds de continuité territoriale aérienne » interinsulaire » « L'objectif du gouvernement : (...) Deuxième point, et cela c'est important, la volonté du gouvernement est de baisser les tarifs. (...) C'est nous qui fixons - dans la délégation de service public avec des " arrêtés qui vont préciser des baisses, des ajustements... »

4.1.2. Le choix de l'outil d'intervention publique sur les tarifs

4.1.2.1. Une politique publique tarifaire non ciblée sur des publics ou des mobilités prioritaires

Dans sa politique publique tarifaire définie à l'article LP 6 de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016, le pays a fait le choix d'intervenir sur les tarifs maximaux appliqués aux résidents sans distinction de catégories d'usagers.

La réglementation des tarifs par le biais de leur homologation ou de leur fixation est ainsi appliquée à tous les résidents, quels que soient leur pouvoir d'achat, leur île de résidence ou leur statut socioprofessionnel. Ce dispositif n'est pas sans rappeler celui de la réglementation des tarifs des produits de première nécessité (PPN).

Ainsi, un étudiant des îles ou un coprahculteur ne sera pas plus avantagé, du point de vue de la régulation réglementaire des tarifs, qu'un perliculteur.

En particulier, pour les destinations de désenclavement, le pays avait d'abord souhaité instaurer un tarif unique et réduit de 19 %, fixé dans le cadre de la délégation de service public.

Toutefois, après les explications fournies par Air Tahiti sur l'inefficacité d'un tel dispositif, le pays a renoncé au principe du tarif unique.

En effet, un tarif unique n'est pas efficace car les usagers qui sont prêts à payer plus cher ne compensent plus les réductions consenties à d'autres usagers. De surcroît, ces réductions ne sont plus possibles en cas de tarif unique, ce qui engendrerait dans les faits une hausse tarifaire pour les usagers qui pouvaient auparavant bénéficier de telles réductions.

Ainsi, comme il a été exposé en partie 3, sous réserve de ne pas dépasser les tarifs maximaux, Air Tahiti demeure libre de procéder, de sa propre initiative, à une segmentation de sa clientèle afin de lui proposer les gammes tarifaires les plus adaptées à son pouvoir d'achat ou à des variations de tarif en fonction des vols et des prestations qui y sont rattachées.

Pour aller plus loin en termes d'accessibilité des tarifs, la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 précitée a prévu, en sus de la régulation tarifaire, la possibilité de mettre en place des dispositifs d'aides individuelles à caractère social ou ciblant certaines catégories d'usagers, propre ou en partenariat avec l'État.

Le pays n'a pas, pour l'heure, usé de cette faculté.

Le rapport d'information au nom de la délégation aux Outre-mer sur la continuité territoriale dans les Outre-mer de M. LÉNAÏCK ADAM, M^{ME} NATHALIE BASSIRE, M^{ME} MONICA MICHEL et M^{ME} NICOLE SANQUER recommande d'instaurer de tels dispositifs avec la participation de l'État en ces termes :

« Favoriser les déplacements intérieurs

Appliquer le principe de continuité territoriale défini à l'article L 1803-4 du code des transports pour les déplacements inter îles. Un dispositif conjoint entre les collectivités territoriales et l'État permettrait de réduire le coût du trajet.

Mieux cibler la mobilité professionnelle

Élargir l'éligibilité des dispositifs de formation professionnelle aux salariés en formation qualifiante non disponible sur leur territoire. La prise en charge partielle des frais de transport s'effectuerait de façon conjointe entre l'État et les collectivités. »

4.1.2.2. Comparaison entre dispositif de réglementation des tarifs et dispositif de mobilité ciblée.

Un dispositif de mobilité ciblée consiste, contrairement à une intervention publique indifférenciée sur les tarifs, à cibler certains publics ou certaines mobilités prioritaires au travers d'aides au billet individualisées et attribuées sous conditions. Le dispositif de continuité territoriale en est une illustration.

Ce type d'aide mieux ciblée présente l'avantage d'être plus efficace en permettant des baisses de coût plus importantes pour les bénéficiaires et d'être potentiellement moins budgétivore qu'un dispositif de réglementation des tarifs puisqu'il cible uniquement les publics les plus défavorisés pour lesquels le coût du billet représente un frein à la mobilité.

Néanmoins, ce type de dispositif présente l'inconvénient d'un manque de souplesse et de spontanéité ainsi que la nécessité de mettre en place des services d'instruction dédiés pour assurer l'instruction et le suivi des demandes. À titre d'illustration, le ministère des Outre-mer a ainsi annoncé le 1^{er} juillet 2021 pour la Continuité territoriale de l'État au profit de la Réunion, qu'il y aura désormais un montant unique pour chaque territoire ultramarin dans un souci de simplification.³⁸

4.1.2.3. Autres outils favorisant la baisse tarifaire

Il existe un arsenal d'outils constituant d'autres formes d'intervention publique pouvant être mobilisées dans un objectif de réduction des tarifs du transport aérien.

Il s'agit là des aides publiques directes et indirectes aux compagnies aériennes mais également aux gestionnaires d'aéroport³⁹, lesquelles sont destinées à éviter un report sur le coût du billet de certaines charges d'exploitation importantes.

Par exemple, concernant les aides aux compagnies aériennes : l'exonération de la taxe sur le carburant, des taux réduits de la TVA appliquée aux billets d'avion, les aides au démarrage de nouvelles lignes aériennes, la défiscalisation des investissements en nouveaux appareils etc.

À cet effet, le rapport d'information au nom de la délégation aux Outre-Mer sur la continuité territoriale dans les Outre-Mer recommande encore « *Dans les collectivités d'Outre-mer, poursuivre le processus de défiscalisation pour les projets aériens et maritimes de desserte intérieure, en complément des efforts financiers consentis par les collectivités* ».

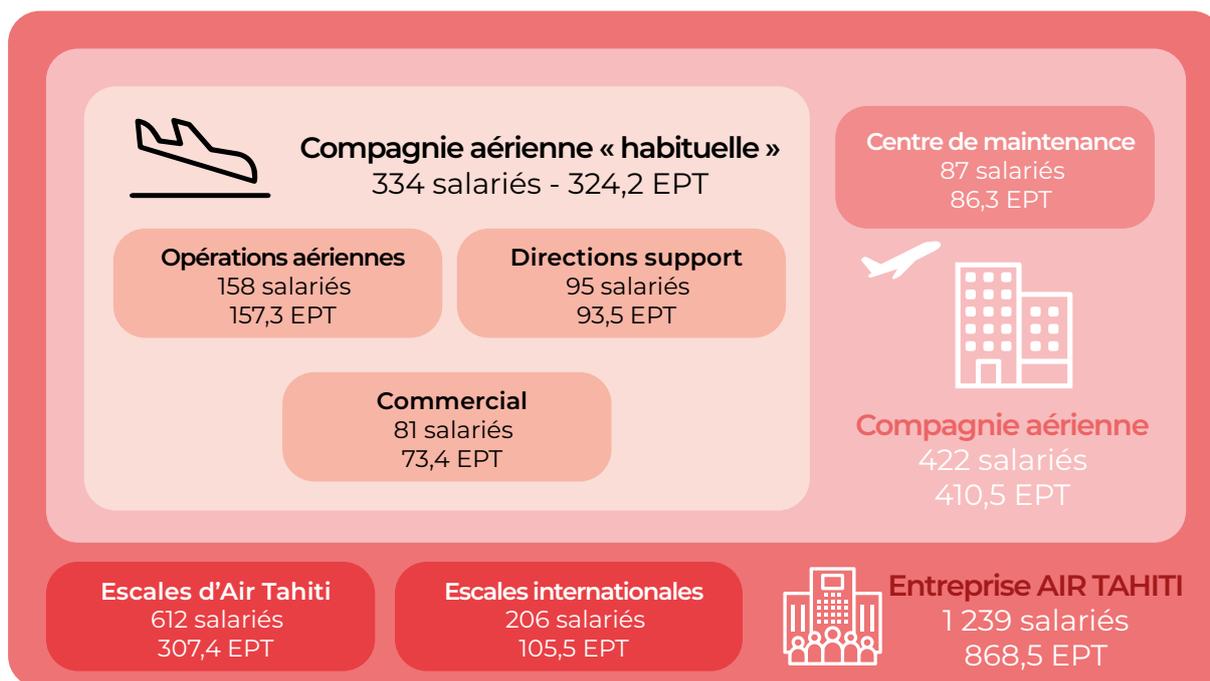
38 <https://la1ere.francetvinfo.fr/reunion/continuite-territoriale-un-montant-d-aide-unique-fixe-a-360-euros-par-l-etat-pour-la-reunion-1049530.html>.

39 Les aides publiques au transport aérien Aéroports et compagnies aériennes, 30 juin 2019 -Étude réalisée par Jacques Pavaux, Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées, ancien Directeur général de l'Institut du transport aérien, membre de l'Académie de l'air et de l'espace.

Il est à noter qu'Air Tahiti bénéficie déjà de certaines de ces aides de la part du pays et de l'État. D'autres aides ou l'amélioration des aides existantes sont préconisés dans l'objectif C du schéma directeur : « Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels au travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires (hors du champ d'interventions du MET) ».

Concernant les activités non aériennes exercées par Air Tahiti, lesquelles ne sont pas habituellement exercées par une compagnie aérienne (maintenance et assistance aux escales), celles-ci se répercutent mécaniquement sur le prix du billet d'avion.

Rappel des activités exercées par Air Tahiti



Source : Air Tahiti

Leur externalisation au profit de sociétés tierces pourrait potentiellement permettre une baisse tarifaire tout en favorisant le développement de la concurrence.

L'externalisation des activités non aériennes, facteur potentiel de réduction des coûts et d'ouverture à la concurrence

Il est d'usage, dans le secteur aérien, que les compagnies aériennes fassent appel à des sociétés tierces pour les assister en escale et pour leur maintenance car ces activités requièrent de se spécialiser ainsi que des investissements importants.

Air Tahiti exerce ces activités en régie à défaut d'opérateurs présents localement.

Ces activités non aériennes nécessitent des investissements dans des équipements aéroportuaires du transport interinsulaire (matériels et installations coûteux acquis par Air Tahiti : passerelles de dernière génération, remorques et chariots à bagage électriques, hangars de maintenance aéronautique, aires de déchargement d'hydrocarbures, locaux administratifs et commerciaux aéroportuaires...) qui se répercutent sur le prix du billet d'avion domestique.

L'externalisation de cette mission au profit d'entreprises spécialisées, sous réserve qu'elle soit rendue possible, devrait potentiellement réduire les coûts d'exploitation et permettre un financement diversifié (passagers domestiques mais aussi internationaux, pays, État et concessionnaires d'aéroport).

4.1.2.4. L'homologation des tarifs et la libre concurrence, deux notions contradictoires ou compatibles ?

Par le biais de l'homologation des tarifs, le pays exerce un contrôle et un pouvoir coercitif sur les conditions tarifaires et donc un interventionnisme dans l'exploitation de l'activité par Air Tahiti.

Le régime de l'homologation des tarifs⁴⁰ prévoit que le conseil des ministres valide les tarifs proposés par l'opérateur ou leurs modifications à la hausse, à condition que ceux-ci soient justifiés.

Comme l'ont exposé MM. Jean-Christophe BOUISSOU, Ministre du logement, de l'aménagement en charge des transports interinsulaires et Georges PUCHON, Directeur de l'aviation civile⁴¹, le pays a eu récemment l'occasion d'exercer cette mission de contrôle. C'est ainsi que les modifications tarifaires à la hausse soumises par Air Tahiti pour une liaison aux Iles sous-le-Vent ont été rejetées comme étant insuffisamment justifiées.

40 Le régime de l'homologation était déjà prévu sous la forme de l'approbation préalable par le conseil des ministres, des programmes d'exploitation des opérateurs aérien, comportant notamment les tarifs, par l'article 10 de la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 réglementant l'autorisation donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport aérien public : « art 10- Les programmes d'exploitation des services réguliers ou programmes répétitifs de vols non réguliers sont soumis, par les entreprises autorisées, à l'approbation préalable du conseil des ministres de la Polynésie française. Ils doivent comporter des propositions précises concernant pour chaque ligne les escales, les fréquences, les horaires, les tarifs et les différents types d'appareils ainsi que leur aménagement »

41 Audition du mercredi 20 octobre 2021 à l'assemblée de la Polynésie française

Le ministre en charge des transports interinsulaires a en outre précisé que le rôle du pays se limite à contrôler le caractère raisonnable des tarifs appliqués par l'opérateur et cela, en attendant que le jeu de la concurrence régule économiquement les tarifs du secteur aérien. Le plafonnement des tarifs ne joue donc qu'un rôle accessoire, tant qu'il n'y a pas de concurrence.

En effet, la libre concurrence « renvoie aux règles qui garantissent le libre exercice des activités économiques et qui visent principalement à protéger les concurrents contre les interventions de l'État »⁴² ou d'autres autorités publiques.

L'Autorité polynésienne de la concurrence a été consultée au titre de l'article LP 620-2 du code de la concurrence sur le projet de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 sur la concurrence et sur le projet de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 prise en son application.

Elle n'a pas relevé d'incompatibilités entre l'homologation des tarifs et la libre concurrence en considérant ce qu'il suit⁴³ :

- *Il peut être concilié efficacement l'activité économique concurrentielle et les besoins de transport de l'ensemble du territoire (36) ;*
- *Les contraintes prévues pour les activités de transporteurs apparaissent globalement justifiées par un objectif d'intérêt général, tenant à l'effectivité et à l'efficacité du système de transport ainsi organisé (point 35) ;*
- *L'Autorité regrette l'absence de perspectives quant à la levée progressive des contraintes exercées sur les tarifs pour les marchés où la concurrence se développe. L'Autorité polynésienne de la concurrence considère que, en attendant sa libéralisation, la réglementation actuelle sur les prix n'empêche pas une concurrence en prix dans la mesure où elle se limite à fixer des plafonds tarifaires. (point 48).*

L'Autorité préconise néanmoins à terme une levée progressive des contraintes exercées sur les tarifs lorsque la concurrence deviendra effective.

4.1.3. Les modalités de calcul des tarifs maximaux réglementaires

4.1.3.1. Des modalités de calcul des tarifs maximaux réglementaires non encadrées

Les modalités de calcul des tarifs réglementaires ne sont pas détaillées ni prévues dans la réglementation.

La seule contrainte qui s'impose au pays est posée par l'article LP 6 de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016, qui dispose que les tarifs doivent correspondre à des conditions normales d'exploitation compte tenu des aides et participations publiques.

Les tarifs sont respectivement homologués pour les destinations de libre concurrence, ou fixés pour les destinations de désenclavement, par le conseil des ministres sans formule de calcul réglementaire.

⁴² Droit constitutionnel et liberté de la concurrence Patrick HUBERT Avocat associé, Clifford Chance, Adrien CASTAN - Avocat stagiaire, Clifford Chance (Nouveaux cahiers du Conseil constitutionnel n° 49 (Dossier : L'entreprise) - octobre 2015 - P.15 À 27) (www.conseil-constitutionnel.fr/nouveaux-cahiers-du-conseil-constitutionnel/droit-constitutionnel-et-liberte-de-la-concurrence)

⁴³ Avis n° 2017-AO-01 du 7 février 2017 relatif au projet de délibération relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport interinsulaire maritime et aérien.

En théorie, et sous réserve de satisfaire à la condition de l'article LP 6 précité de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016, le pays possède donc toute latitude pour réguler les tarifs.

Il se pose ainsi la question des critères d'appréciation utilisés par le pays pour réglementer les différents niveaux de tarifs.

En toute vraisemblance, ces critères sont les suivants :

- Un niveau tarifaire pas trop élevé afin de rendre effective la baisse tarifaire promise par l'exécutif devant l'assemblée de la Polynésie française à l'occasion de l'examen de la création du Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI) ;

À ce titre, l'Observatoire du transport aérien interinsulaire créé par délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 devrait permettre, lorsqu'il sera opérationnel, de rendre plus précis et plus objectifs ces niveaux tarifaires au regard des conditions du marché et du pouvoir d'achat médian des usagers selon leur île de résidence.

- Un niveau tarifaire pas trop bas de manière à permettre à l'opérateur de dégager :
 - Une rentabilité minimale motivante pour ses actionnaires ;
 - L'équilibre de son exploitation ;
 - La constitution des capacités d'auto-financement des plans pluriannuels d'équipement ⁴⁴ ;
 - Pour les destinations de désenclavement, un déficit maîtrisé dont le montant maximal est circonscrit à celui de la contrepartie financière maximale votée chaque année.

Afin de garantir la viabilité budgétaire d'Air Tahiti, le pays tient également compte de tarifs appliqués l'année précédente, lorsqu'il effectue des vérifications dans le cadre de l'homologation.

Cette approche du pays pour réglementer les différents niveaux de tarifs a été confirmée sur son principe lors de l'audition⁴⁵ du Ministre du logement, de l'aménagement, en charge des transports interinsulaires et du Directeur de l'aviation civile.

En effet, il a été expliqué que le pays se base sur le critère de « marge raisonnable ». La marge est déterminée par les coûts d'exploitation analytique de l'activité aérienne exposés par Air Tahiti, corroborés par des études indépendantes commanditées par le pays.

Le pays a figé la « marge raisonnable » d'Air Tahiti à 5 % pour la zone de désenclavement.

44 Critères issus de la politique tarifaire définie dans la convention n°90-970 pour le développement harmonieux du transport aérien interinsulaire du 5 octobre 1990.

45 En date du 20 octobre 2021 à l'assemblée de la Polynésie française

4.1.3.2. *La substitution de la péréquation interne à Air Tahiti en faveur des destinations de désenclavement par le financement public*

Le financement par le pays du déficit d'exploitation éventuellement engendré par les obligations de service public portant sur les destinations de désenclavement, qui sont également les destinations les plus lointaines, est désormais garanti par l'article 9 II-3) de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020, et mis en œuvre au travers du Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI).

Dès lors, la péréquation interne qui était appliquée par Air Tahiti consistant à financer les rotations de désenclavement dites déficitaires par les rotations des destinations de libre concurrence dite bénéficiaires, ne se justifie plus.

Ce remplacement de la péréquation des destinations de libre concurrence en faveur des destinations de désenclavement par le FCTAI présente un triple avantage.

En premier lieu, il pourrait théoriquement permettre une baisse tarifaire pour les destinations de libre concurrence en faveur des résidents. En effet, la signature des contrats de DSP pour les deux délégataires dont Air Tahiti et leur financement par le FCTAI pourrait en toute logique entraîner la disparition des surcoûts engendrés par cette péréquation pour les destinations de libre concurrence.

Cette analyse a été confirmée lors de l'audition en date du 21 octobre 2021 de M. Jean-Christophe BOUISSOU, Ministre du logement, de l'aménagement, en charge des transports interinsulaires et M. Georges PUCHON, Directeur de l'aviation civile :

Le FCTAI apporterait l'équivalent de la péréquation en termes de financement et par le biais des vases communicants, il devrait induire une baisse tarifaire dans la zone de libre concurrence.

Toutefois pour l'année 2021, les conditions économiques ayant été bouleversées par la crise Covid-19, cette baisse n'a pas été applicable ni imposée à Air Tahiti afin de lui permettre de redresser sa situation financière.



Audition du ministre en charge des transports interinsulaires et du directeur de l'aviation civile

M. Jean-Christophe BOUISSOU a pourtant précisé que sans la crise sanitaire, les tarifs réglementés auraient été baissés « drastiquement » car, tel était l'objectif poursuivi par le pays lors de la refonte du cadre réglementaire.

En deuxième lieu, les tarifs réglementés s'appliquant exclusivement aux résidents, il reste loisible à Air Tahiti de continuer à appliquer le jeu de la péréquation entre non-résidents et résidents sur l'ensemble des destinations.

Enfin, en troisième lieu, il serait plus sécurisant. La pandémie Covid-19 et le confinement ont révélé la fragilité du système de péréquation interne établi par Air Tahiti.

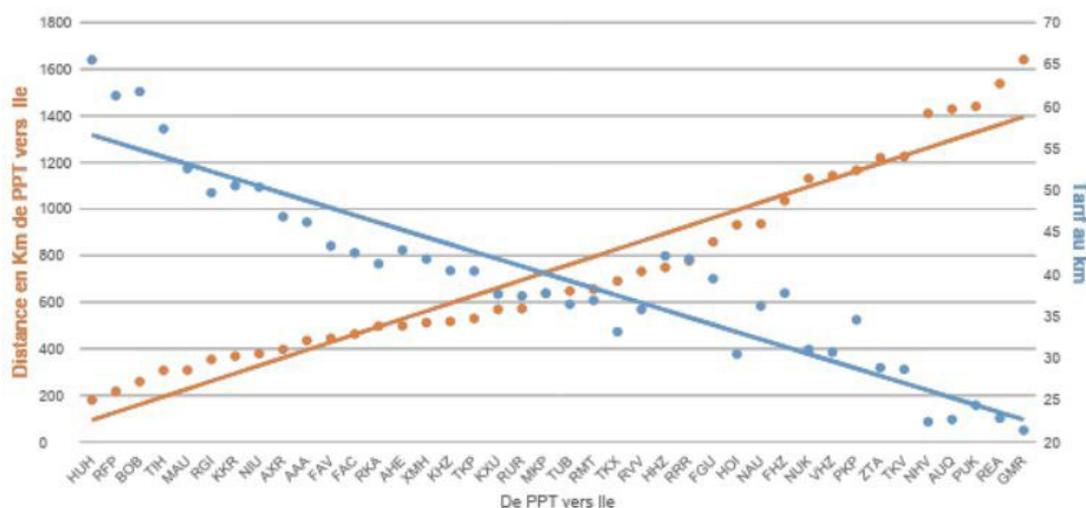
Les restrictions voire l'arrêt des rotations ont très vite privé Air Tahiti des recettes nécessaires au bon fonctionnement du mécanisme de péréquation. Ce n'est qu'un accord de reprise de la desserte aérienne des destinations déficitaires, assorti d'un financement public conséquent qui a permis la reprise des dessertes à des tarifs abordables.

Cette pandémie a marqué les limites de ce mécanisme de péréquation et l'adoption d'une solution pérenne au travers du contrat de DSP afin qu'aucune île ne soit sacrifiée pour des raisons financières.

4.1.3.3. *La persistance d'une péréquation inter îles après la mise en place du Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire*

Il ressort des nouveaux tarifs HT de passagers réglementés (tarifs des destinations de libre concurrence homologués⁴⁶ et tarifs des destinations de désenclavement fixés réglementairement⁴⁷) d'Air Tahiti des différences substantielles du tarif au kilomètre en fonction des destinations desservies ainsi que l'illustrent les tableaux des tarifs joints en annexe et le tableau schématique suivant :

Tarif résidents 2021 au km



Source : Air Tahiti

Ces différences de tarif au Km sont constatées à deux niveaux :

➔ Au niveau d'une même catégorie de desserte :

- Pour les destinations de libre concurrence, on relève, pour les tarifs basse saison, une différence du tarif au Km de 143,34 F CFP entre la rotation la plus chère au Km (Tahiti- Moorea-Tahiti qui est de 164,74 F CFP/Km) et la destination la moins chère au Km (Nuku Hiva-Tahiti-Nuku Hiva qui est de 21,40 F CFP/Km), soit un coefficient multiplicateur de 7,7. Pour les tarifs haute saison, on relève, une différence du tarif au Km de 165,14 F CFP entre la rotation la plus chère au Km (Tahiti- Moorea-Tahiti qui est de 189,79 F CFP/Km) et la destination la moins chère au Km (Nuku Hiva-Tahiti-Nuku Hiva qui est de 24,65 F CFP/Km), soit le même coefficient multiplicateur de 7,7

46 Arrêté n° 1059 CM du 16 juin 2021 portant homologation des prix du billet d'avion dans la zone de libre concurrence du Transport aérien interinsulaire à la SA Air Tahiti.

47 Arrête n° 1121 CM du 16 juin 2021 approuvant le choix du délégataire et le contrat de délégation de service public du transport aérien régulier interinsulaire de 32 îles de la Polynésie française.

On constate donc que les îles lointaines financent toujours les îles les plus proches au sein des destinations de libre concurrence.

Le tarif moyen du Km est de 54,17 F CFP/ Km en basse saison et 62,34 F CFP en haute saison.

- Pour les destinations de désenclavement, on relève une différence du tarif au Km de 27,43 F CFP entre la rotation la plus chère au Km (Tikehau-Rangiroa -Tikehau qui est de 45,57 F CFP/Km) et la destination la moins chère au Km (Hao-Tahiti-Hao qui est de 18,14 F CFP/Km), soit un coefficient multiplicateur de 1,7.

Le tarif moyen du Km est de 32,97 F CFP/ Km.

➔ Au niveau des différentes catégories de destinations :

Entre les catégories de dessertes différentes, on relève ainsi une différence du tarif moyen au Km de 21, 2 F CFP en faveur des destinations de désenclavement en basse saison et de 29,37 F CFP en haute saison.

En ce qui concerne les tarifs HT du fret non réservé des destinations de désenclavement, il est également constaté des différences selon les rotations. On relève une différence de 250 F CFP/Kg entre la rotation la plus chère (Tahiti-Pukapuka qui est de 410 F CFP/ Kg) et la rotation la moins chère (Mataiva-Tahiti qui est de 160 F CFP/Kg), soit un coefficient multiplicateur de 2,6.

Le tarif moyen du fret pour cette catégorie de destination est de 272 F CFP/Kg.

Les tarifs du fret des destinations de libre concurrence ne sont quant à eux pas réglementés dès lors qu'aucune homologation n'est intervenue.

Par conséquent, nonobstant la mise en place du financement public via le Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI), on constate qu'il subsiste encore une péréquation interne à Air Tahiti.

La persistance de cette péréquation inter-îles pourrait se justifier par la validation (lors de l'homologation et de la fixation des tarifs) par le conseil des ministre de la politique commerciale d'Air Tahiti destinée à adapter au mieux les tarifs selon les habitudes et le pouvoir d'achat hétérogène des usagers selon leur île de résidences ou de destination.

Elle peut également s'expliquer par un mécanisme de compensation de la non rentabilité de certaines rotations, notamment celles qui ne peuvent pas être effectuées en ATR 72 et/ou celles qui ne font pas l'objet d'un taux de remplissage optimal des appareils.

4.2. LE FINANCEMENT DES TARIFS RÉGLEMENTÉS

4.2.1. Les outils juridiques du financement public des tarifs

4.2.1.1. Jusqu'à 2020 : des versements financiers dans un cadre juridique flou

Avant 2020, aucune disposition légale n'imposait au pays de financer les obligations de service public que ce dernier impose à Air Tahiti et a fortiori, les modalités de financement n'étaient pas prévues non plus.

Sur le terrain contractuel, dans la convention conclue en 1990 entre le Pays et la société Air Tahiti, seules les dessertes complémentaires non prévues étaient susceptibles de faire l'objet d'une prise en charge du déficit éventuellement constaté.

Hormis ce cas, il n'était pas prévu de versement de fonds en contrepartie des obligations de service public contractualisées. Seuls des avantages fiscaux et douaniers, un régime de péréquation des hydrocarbures, la mise à disposition d'aéronefs, le maintien et l'amélioration des infrastructures aéroportuaires et un appui administratif étaient prévus.

Il était toutefois possible pour le pays, de verser des subventions, et notamment des subventions d'équilibre à l'opérateur sur le fondement de la loi du pays n° 2017-32 du 2 novembre 2017 définissant les conditions et critères d'attribution des aides financières, des avances et prêts et d'octroi des garanties d'emprunt aux personnes morales autres que les communes.

Puis, du 1^{er} février 2014 au 31 décembre 2015, des accords successifs conclus entre les parties ont consisté à définir les conditions d'exploitation des dessertes de désenclavement à la charge de la société Air Tahiti, en contrepartie desquelles une compensation financière de la Polynésie française était forfaitairement fixée.

Ainsi, au titre d'obligations de services public, outre la mise à disposition d'un aéronef en 2011⁴⁸, depuis 1990 et jusqu'en 2021, la Polynésie française a successivement versé à Air Tahiti :

- ➔ Tantôt des subventions sur le fondement de la loi du pays n° 2017-32 du 2 novembre 2017 précité ;
- ➔ Tantôt des compensations financières sur le fondement d'accords.

La chambre territoriale des comptes soulevait ainsi dans son rapport 2014 sur *l'examen de la gestion de la politique relative aux transports aériens interinsulaire de la Polynésie française sur les exercices 2008 à 2012* que la convention de 1990 liant la collectivité à Air Tahiti a été assimilée à une délégation de service public sans que le juge des contrats n'ait été amené à se prononcer sur la question.

Or, ce qui caractérise une délégation de service public est le principe de rémunération du délégataire par ses recettes d'exploitation. Dans un tel cadre, le financement public n'est pas exclu mais il ne peut intervenir qu'à titre exceptionnel et sans aucune garantie d'octroi.

48 Convention n° 3.0648 du 23 octobre 2003 de mise à disposition d'un aéronef de type Twin-Otter DHC6-300 par la Polynésie française dans le cadre du renforcement de la desserte intérieure de l'archipel des îles Marquises par Air Tahiti

Trois critères jurisprudentiels se dégagent du contrôle du juge administratif pour caractériser une subvention.

- ➔ L'absence de contrepartie à un besoin. La subvention ne peut pas être l'objet d'un contrat économique et l'exigibilité de son paiement ne peut résulter d'une facturation⁴⁹.
- ➔ Le caractère discrétionnaire de la subvention. Le pourvoyeur d'une subvention demeure libre de décider ou non de l'octroi d'une subvention⁵⁰.
- ➔ L'initiative du projet et le cahier des charges de l'opération subventionnée doivent provenir du bénéficiaire de la subvention et non pas de l'autorité qui l'octroie. Même dans le cas d'un appel à projet subventionné, le bénéficiaire reste maître de la conception du projet⁵¹.

Ainsi, la frontière entre la subvention et la commande publique est ténue. Les subventions donnent lieu à de nombreux contentieux et à une insécurité juridique et financière pour l'organisme qui la perçoit.

La subvention d'équilibre, un outil de financement ponctuel au chevet des sociétés en difficulté

En vertu de la loi du pays n° 2017-32 du 2 novembre 2017 définissant les conditions et critères d'attribution des aides financières, des avances et prêts et d'octroi des garanties d'emprunt aux personnes morales autres que les communes, la Polynésie française peut, à titre exceptionnel, intervenir sous forme de subventions d'équilibre pour compenser tout ou partie du déficit global de personnes morales qui rencontrent des difficultés financières de nature à mettre en cause, notamment, leur pérennité, la sauvegarde de l'emploi ou des activités stratégiques pour la Polynésie française.

À ce titre, et en raison des difficultés financières rencontrées par Air Tahiti liées à la crise sanitaire du Covid-19, le pays a versé à la société les deux subventions d'équilibre suivantes :

- ➔ une subvention d'équilibre de 450 000 000 F CFP en 2020, attribuée par arrêté n° 1508 CM du 30 septembre 2020 approuvant l'attribution d'une subvention d'équilibre en faveur de la SA Air Tahiti pour assurer la reprise des dessertes aériennes interinsulaire du 7 juillet au 31 décembre 2020, et versée en totalité une tranche unique le 11 janvier 2021 ;
- ➔ une deuxième subvention d'équilibre de 450 000 000 F CFP en 2021, attribuée par arrêté n° 976 CM du 10 juin 2021 approuvant l'attribution d'une subvention d'équilibre en faveur de la SA Air Tahiti pour assurer la reprise des dessertes aériennes interinsulaire du 1^{er} janvier au 30 juin 2021 et versée en totalité une tranche unique le 15 juillet 2021.

49 TA Limoges, 6 mai 2010, AFORMAC ,req. n° 0900512, 0900517, 091112 ; CE, 25 septembre 1995, no 155970

50 CE, 4 novembre 2005, Société Jean-Claude Decaux, req. no247298
CE, 6 avril 2007, Aix-en-Provence, n o 284776

51 CE, 4 novembre 2005, Société Jean-Claude Decaux, req. no247298
CE, 6 avril 2007, Aix-en-Provence, n o 2847

4.2.1.2. *Difficultés juridiques liées aux subventions octroyées à Air Tahiti en contrepartie d'obligations de service public*

Le mode de financement par subvention des obligations de service public imposées à Air Tahiti a fini par ternir les relations entre le pays et Air Tahiti.

Si le principe de subvention d'équilibre n'est pas remis en question en cas de circonstances exceptionnelles, le principe de la rémunération régulière d'un service public par voie de subventions pose problème.

En effet, le financement par subvention n'est pas sans risque, tant pour la collectivité soumise au contrôle du juge des comptes et du juge administratif, que pour l'opérateur qui s'expose au risque de se voir refuser son octroi de manière discrétionnaire.

Des contentieux en découlent.

C'est dans ce contexte juridique et contractuel flou que la société Air Tahiti a initié en 2017 une action en justice, demandant au Tribunal administratif de la Polynésie française de condamner le Pays à lui verser la somme de 316 937 785 F CFP au titre du déficit d'exploitation de lignes aériennes imposées par voie réglementaire au cours de l'année 2016 et à l'indemniser du même déficit pour l'année 2017.

Par un jugement du 27 février 2018, le Tribunal administratif de la Polynésie française a rejeté la demande de la compagnie, laquelle a fait appel de cette décision.

Le 14 février 2020, la Cour administrative d'appel de Paris a annulé le jugement du Tribunal administratif du 27 février 2018, considérant que la Polynésie française avait commis une faute en ne tenant pas son engagement sur sa participation financière pour l'année 2016, cette participation ayant été inscrite par le Pays à son budget. Elle a toutefois estimé qu'Air Tahiti ne s'était pas vue imposer un programme, mais qu'elle l'avait librement négocié avec le Pays. Elle a donc condamné le Pays à verser à Air Tahiti la somme de 180 000 000 F CFP, cette somme portant intérêts au taux légal.

Pour l'année 2017 en revanche, la Cour a jugé que la compagnie avait assumé le risque des dessertes déficitaires en toute connaissance de cause, et qu'elle ne saurait demander réparation du préjudice résultant de cette situation.

4.2.1.3. *Depuis 2020 : le principe de compensation financière érigé en norme réglementaire, un gage de sécurité*

Ce n'est que depuis que 2016 que la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 dispose en son article LP 7 que « l'autorité organisatrice du transport » : 2° *Définit les modalités de financement des obligations de service public* » et seulement depuis 2020 que la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire prévoit expressément une participation financière du pays, sous forme de « compensation financière » ainsi que ses conditions d'octroi.

C'est la raison pour laquelle le contrat de délégation de service public approuvé le 16 juin 2021 avec Air Tahiti pour la desserte des destinations de désenclavement prévoit une compensation financière.

En effet, la loi du pays n° 2009-21 du 7 décembre 2009 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics ne prévoit pas de financement public, mais elle ne l'interdit pas.

Principe	Fondement juridique
Exécution de missions de service public sous forme de DSP	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Article LP 1-2 III de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport « intérieur » maritime et aérien ➔ Article LP 1^{er} de la loi du Pays n° 2009-21 du 7 décembre 2009 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française
Financement de missions de service public déficitaires sous forme de compensation financière	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Article 9) II3) de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire ➔ Article 24.1 du contrat de délégation de service public du transport aérien régulier interinsulaire de 32 îles de la Polynésie française approuvé par arrêté 1121 CM du 16 juin 2021.
Subvention d'équilibre pour pallier des difficultés financières de l'opérateur	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Article LP 30 de la loi du pays n° 2017-32 du 2 novembre 2017 définissant les conditions et critères d'attribution des aides financières, des avances et prêts et d'octroi des garanties d'emprunt aux personnes morales autres que les communes

Ce cadre réglementaire et conventionnel rénové est désormais sécurisant pour les deux parties :

- pour Air Tahiti : des garanties financières avec des montants prévisibles ;
- pour le pays : des garanties contractuelles sur la continuité des dessertes et la possibilité d'anticiper et de contrôler le montant des sommes dues à Air Tahiti.

4.2.2. Les sources du financement public des tarifs

4.2.2.1. *Avant 2020 : l'impôt, une source de financement indolore pour l'utilisateur*

Les subventions et compensations financières contractuelles versées avant le cadre réglementaire et contractuel rénové de 2020 étaient financées par des recettes fiscales non affectées du pays.

En effet, le principe de non-affectation des recettes aux dépenses prévu à l'article 22 de la délibération n° 95-205 AT du 23 novembre 1995 portant adoption de la réglementation budgétaire, comptable et financière de la Polynésie française et de ses établissements publics permettaient de financer les montants versés à Air Tahiti sur la base de l'assiette de l'ensemble des recettes fiscales non affectées du budget de la Polynésie française.

De ce fait, ce sont tous les contribuables polynésiens qui finançaient l'effort du pays consenti en faveur de la compagnie.

4.2.2.2. Depuis 2020 : La contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire

La loi du Pays n° 2021-24 du 30 avril 2021 relative à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire met à la charge des usagers une taxe de contribution destinée à financer une baisse tarifaire des destinations de désenclavement.

Il semble donc paradoxal de payer plus cher pour baisser les tarifs.

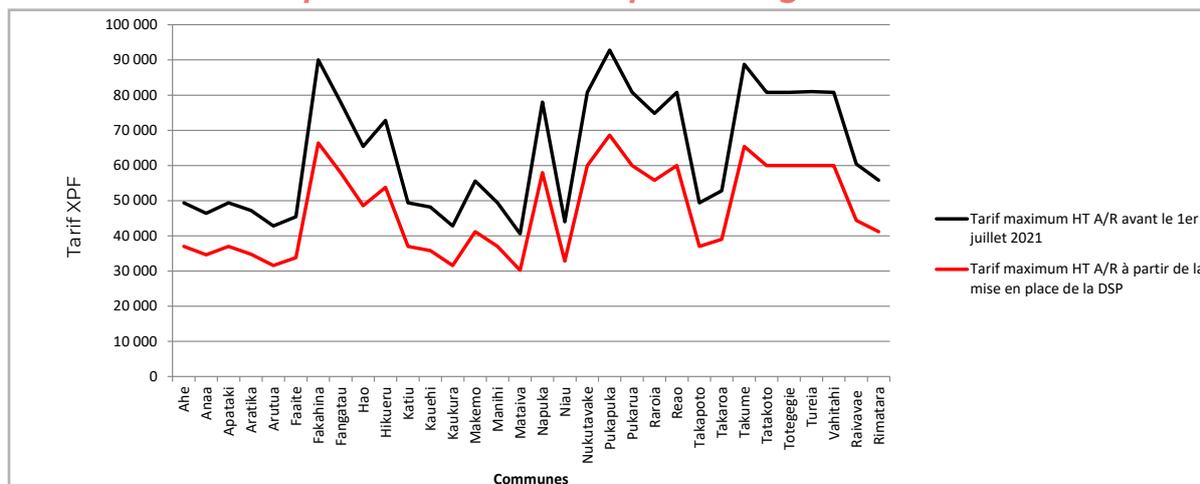
Toutefois, ce constat doit être tempéré pour trois raisons.

En premier lieu, l'effort fiscal de cette taxe est relativement modéré. Le tarif maximum de cette taxe pour un aller simple variant entre 300 F CFP et 900 F CFP, la proportion de cette taxe dans le coût final du billet est faible.

En deuxième lieu, on observe bien une baisse globale des tarifs des billets depuis la mise en place du contrat de DSP en ce qui concerne les destinations de désenclavement tel que le montrent les nouveaux tarifs affichés par Air Tahiti pour la période de septembre, octobre, novembre 2021 applicables depuis le 1^{er} juillet 2021,⁵² joints en annexe.

Cette baisse de -25,75 % en moyenne sur ces prix du billet concerne les 32 îles desservies par Air Tahiti dans le cadre de la délégation de service public et environ 99 942 passagers potentiels par an soit 10 % du trafic passager d'Air Tahiti.

Baisse du prix du billet d'avion pour les lignes désenclavées



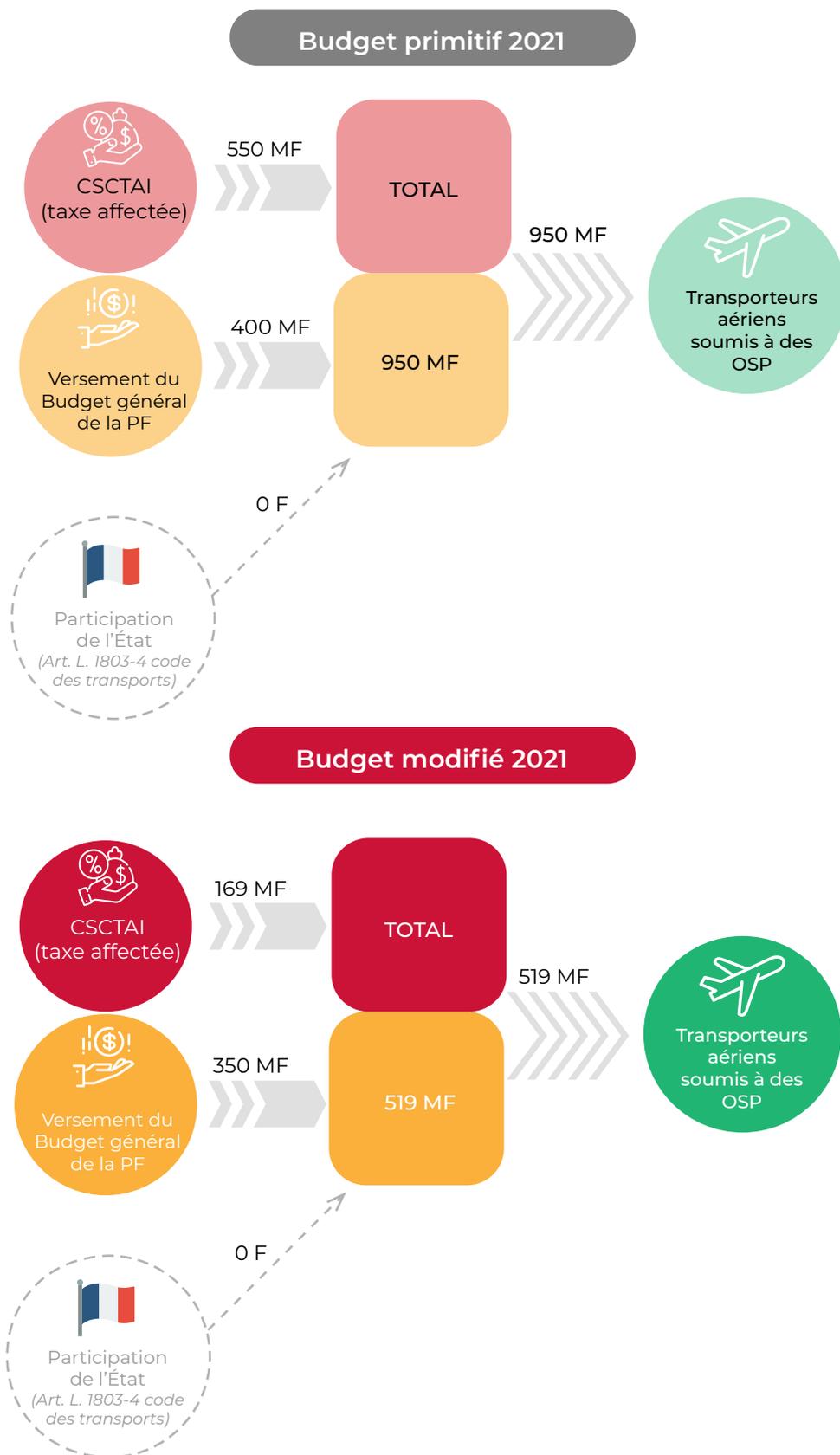
* Source : Annexe de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire

Enfin, en troisième lieu, le nombre de contribuables est élargi aux non-résidents, ce qui a pour effet de réduire la pression fiscale exercée sur les résidents.

52 En ce qui concerne l'évolution du tarif du fret des destinations de désenclavement et l'évolution des tarifs des billets et du fret des destinations de libre concurrence, il n'a pas été possible de dresser de comparaison faute de tarifs de référence antérieurs à la refonte du cadre juridique.

En effet, l'article 3 de la délibération n° 2020-80 APF du 15 décembre portant création d'un compte d'affectation spéciale dénommé « fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI) », prévoit que ce fonds est financé par :

ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU FCTAI EN 2021
Évolution des chiffres qui tient compte de l'évolution du trafic des passagers



- le produit de la contribution de solidarité de la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire et des pénalités y afférentes (financés par les passagers résidents mais également non-résidents) ;
- les versements du budget général de la Polynésie française (contribuables résidents) ;
- la participation de l'Etat à la continuité territoriale intérieure en application du troisième alinéa de l'article L. 1803-4 du code des transports (contribuables non-résidents).

Auparavant, les non-résidents n'étaient pas assujettis au financement public d'Air Tahiti via la fiscalité du pays. Ils ne contribuaient qu'au titre de la péréquation interne appliquée par Air Tahiti.

Il peut donc être conclu que cette taxe participe bien à une baisse des tarifs des destinations de désenclavement.

4.2.2.3. *L'État, toujours attendu pour le financement du transport interinsulaire.*

Conformément aux recommandations du rapport d'information au nom de la délégation aux Outre-Mer sur la continuité territoriale dans les Outre-Mer du 3 octobre 2019, la participation de l'État sur le plan financier au fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI) est envisagée en application du second alinéa de l'article L1803-4 du code des transports, qui prévoit que : « *L'aide à la continuité territoriale peut aussi financer une partie des titres de transports entre les collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2 à l'intérieur d'une même zone géographique ou à l'intérieur d'une même collectivité, en raison des difficultés particulières d'accès à une partie de son territoire. Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'outre-mer définit les déplacements éligibles à cette aide en application du présent alinéa 114.* »

Ces recommandations sont désormais concrétisées par la délibération n° 2020-80 APF du 15 décembre 2020 portant création d'un compte d'affectation spéciale dénommé « fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI) ». Toutefois, le financement de l'État n'est pas encore effectif.

En effet, l'arrêté du 13 décembre 2010⁵³ pris en application du deuxième alinéa de l'article L 1803-4 du code des transports et définissant les déplacements éligibles, dispose actuellement que seuls sont éligibles certains déplacements effectués à l'intérieur de Guyane, en transport aérien public régulier.

Un rapport, au nom de la délégation des Outre-mer sur la continuité territoriale en Outre-Mer a plaidé pour l'application en Polynésie française du principe de continuité territoriale au titre de l'article L. 1803-2 du code des transports précité. Il préconise un dispositif conjoint État – pays.

Ce projet n'a pas été retenu parmi les projets de développement publiés dans le livre bleu de juin 2018.

⁵³ Arrêté conjoint du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et de la ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, chargée de l'outre-mer, de 2010.

Cependant, la loi n° 2017-256 du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer et portant autres dispositions en matière sociale et économique ou loi sur l'égalité réelle outre-mer dite « EROM » a réaffirmé le principe de soutien de mobilité pour des ultramarins en son article 2 : *La mise en place et le maintien de liaisons territoriales continues entre les différentes composantes du territoire de la République constituent un enjeu de souveraineté et une priorité de l'action de l'Etat. La continuité territoriale s'entend du renforcement de la cohésion entre les différents territoires de la République, notamment les territoires d'outre-mer, et de la mise en place ou du maintien **d'une offre de transports continus et réguliers à l'intérieur de ces territoires** et entre ces territoires et la France hexagonale.*

C'est ainsi que M. Jean-Christophe BOUISSOU, Ministre du logement, de l'aménagement, en charge des transports interinsulaires a affirmé en séance à l'assemblée le 30 juillet 2020, prévoir une démarche commune des institutions du pays et de l'État, afin de solliciter ce financement.



Extrait du rapport d'information au nom de la délégation aux Outre-Mer sur la continuité territoriale dans les Outre-Mer par M. LÉNAÏCK ADAM, M^{ME} NATHALIE BASSIRE, M^{ME} MONICA MICHEL et M^{ME} NICOLE SANQUER

Le financement du fonds de continuité du transport aérien interinsulaire (FCTAI) pourrait être envisagé par :

- une taxe intérieure sur les titres de transports pour le soutien aux déficits structurels ;
- une aide de l'État sur la base de l'article L. 1803-4 du code des transports en intra collectivité pour amoindrir le coût du titre de transport aérien et favoriser ainsi la continuité territoriale dans l'esprit de la loi sur l'égalité réelle en Outre-Mer (EROM).

L'article L 803-4 alinéa 3 permet d'appliquer l'aide à la continuité territoriale à l'intérieur d'une même collectivité, en raison des difficultés particulières d'accès à une partie de son territoire.

CONCLUSION

Après avoir analysé les tarifs des prestations, étudié la fréquence des rotations sur les îles desservies et la situation des archipels éloignés, la mission d'information a pu mesurer le rôle du transporteur aérien Air Tahiti et préconise treize recommandations.

PARTIE 5

PRÉCONISATIONS



5.1. PERMETTRE À L'ENSEMBLE DES RÉSIDENTS POLYNÉSIENS DE BÉNÉFICIER DES NIVEAUX DE TARIFICATION LES PLUS AVANTAGEUX PROPOSÉS PAR AIR TAHITI

La consultation citoyenne organisée dans le cadre de la présente mission, de même que l'avis de 28 communes membres du SPCPF, remis à l'occasion de l'audition de son président, font état d'un ressenti identique : la grande majorité des personnes interrogées estiment que les tarifs pratiqués par Air Tahiti sont élevés, quand bien même la forte contribution de cette compagnie au désenclavement des archipels éloignés est reconnue, avec les services ainsi rendus aux habitants de ces îles, dans des délais rapides comparativement au temps de trajet ou d'acheminement des marchandises par voie maritime.

Les différences observées selon les segments de clientèle ciblés et selon que les destinations desservies relèvent de la zone de libre concurrence ou de la zone de désenclavement, peuvent également susciter une certaine amertume.

Ainsi, quand bien même les tarifs Standard appliqués dans la zone de désenclavement ont été abaissés en application du contrat conclu avec le Pays, il n'en demeure pas moins que les destinations relevant de cette zone ne bénéficient pas d'offres tarifaires telles que le tarif Mahana et le tarif Promo Fetii, proposées uniquement dans la zone de libre concurrence.

Afin de favoriser davantage le désenclavement des archipels éloignés et favoriser la mobilité interinsulaire de leurs habitants, il paraît opportun d'envisager l'extension de ce type d'offres tarifaires à l'ensemble des destinations desservies par Air Tahiti.

En outre, la rareté des vols vers les destinations de la zone de désenclavement conduit par incidence à la rareté des sièges proposés à la vente au tarif bleu. Un geste supplémentaire pourrait être demandé à la compagnie afin de rendre le tarif bleu accessible à un plus grand nombre de passagers, par une ouverture plus large de cette classe de réservation.

Dans le même esprit, l'amélioration des conditions tarifaires proposées aux résidents des îles éloignées pourrait se traduire également par l'accès des titulaires de la carte Vistah au tarif bleu.

S'agissant de la franchise bagage de 10 kg accordée à l'ensemble des passagers voyageant au tarif Standard, celle-ci figure parmi les causes de réclamations les plus récurrentes. Si le tarif Plus accessible à l'ensemble des passagers, permet de bénéficier d'une franchise bagage supérieur (23 kg), il serait intéressant qu'Air Tahiti poursuive, comme cela a été indiqué en auditions, sa réflexion visant à proposer une franchise bagage de 15 kg sur les destinations le permettant sur le plan technique, comme Raiatea, dont l'aérodrome permet le décollage d'un avion ATR à pleine charge.

La franchise bagage sur les billets commercialisés aux entreprises ou administrations dans le cadre de missions, actuellement de 10 kg, paraît parfois limitée au regard de l'importante documentation technique devant notamment être transportée.

Il serait appréciable que les tarifs appliqués sur les excédents de bagages fassent l'objet d'une réduction, hors points acquis à travers le dispositif de carte Kaveka.

5.2. ENVISAGER UNE MEILLEURE COMMUNICATION SUR LA POLITIQUE TARIFAIRE D'AIR TAHITI

Les fluctuations des tarifs des billets en fonction des dates de réservations, des vols choisis, du mode de réservation et des classes de réservations peuvent surprendre les voyageurs.

Il en est de même pour la franchise bagage, notamment lorsqu'elle est limitée à 10 Kg contre toute attente pour les passagers en provenance ou à destination d'une liaison internationale.

Concernant le fret en tarif normal, sur certaines destinations, il n'est pas accessible malgré la communication commerciale sur l'offre qui est faite. Les usagers se voient contraints de payer le fret en tarif réservé, 2 à 3 fois plus onéreux, pour éviter que leur colis arrive à destination 3 mois plus tard. En outre, alors qu'un SMS leur parvient pour les informer de l'arrivée d'un colis, aucun SMS ne les informe de la non-prise en charge de leur colis sur un vol.

Des voyageurs qui ne sont pas habitués à certaines destinations peuvent également se faire surprendre par des difficultés à trouver une navette lors des arrivées tardives sur certaines lignes comme par exemple les passagers à destination de Tahaa.

Il arrive que le billet d'avion n'inclut pas la distribution de repas ou d'eau, nonobstant le coût élevé du billet. Pour certains déplacements qui s'effectuent sur une journée entière, la plupart des aéroports des archipels ne proposent pas de service snack, durant les escales.

La communication commerciale d'Air Tahiti, lorsque le fret «normal» n'est pas disponible, peut être réajustée et au moment de la réservation, il serait souhaitable de demander la destination finale des passagers pour les conseiller sur les navettes de liaison et sur les dispositions à prendre en matière de restauration.

5.3. AMÉLIORER LES CONDITIONS DE RAPATRIEMENT DES DÉPOUILLES MORTELLES SUR LES VOLS AFFRÉTÉS OU COMMERCIAUX

La question de la tarification appliquée lors du rapatriement d'une dépouille mortelle mérite une attention particulière.

Concernant la possibilité de transporter un cercueil sur un vol commercial, à la condition de supprimer un certain nombre de sièges (25 à 30 sièges) et sous réserve que les dimensions du cercueil soient conformes aux règles de transport imposées à la compagnie (*longueur maximale de 1,85 m*), cette information sur l'organisation d'un tel transport pour les familles endeuillées offrant de meilleures conditions tarifaires, devrait être diffusée le plus largement possible.

Sur les vols affrétés dans ce cadre, il est essentiel que la compagnie étudie la possibilité d'appliquer un tarif réduit pour ce type d'affrètement particulier.

5.4. MAINTENIR EN FAVEUR DU PERSONNEL D'AIR TAHITI DES CONDITIONS DE TRAVAIL FAVORABLES AU MAINTIEN D'UN NIVEAU ÉLEVÉ DE QUALITÉ DU SERVICE RENDU AUX USAGERS

Il résulte des auditions menées dans le cadre de la présente mission d'information, que le coût des prestations facturées par Air Tahiti, représente un paramètre important dans l'appréciation par les usagers de ces prestations.

Si les tarifs proposés par la compagnie ont pu être expliqués par les nombreuses contraintes techniques et financières auxquelles Air Tahiti et son personnel sont assujettis, ils n'en demeurent pas moins élevés, voire très élevés, pour la clientèle résidente des îles éloignées, disposant d'un pouvoir d'achat relativement limité comparativement à celui de la clientèle internationale ou résidente de Tahiti.

Les auditions et études menées ont fait apparaître une certaine frustration des passagers des îles éloignées, eux-mêmes soumis à d'importantes contraintes techniques (*longs trajets la plupart du temps en bateau, entre le domicile, ou le village, et l'aérodrome le plus proche ; nombre réduit de places disponibles, obligeant à réserver très tôt*) et ne disposant pas, durant le voyage en avion, d'un service à bord à la hauteur, selon eux, du montant investi dans un tel voyage.

Il a ainsi été allégué que l'absence de repas ou, a minima, de distribution d'une bouteille d'eau, mettait en difficulté les passagers les plus jeunes et les plus âgés effectuant, dans les Tuamotu Est notamment, des voyages pouvant s'étaler sur une journée entière, entre l'île de départ et Tahiti. Concernant les Marquises, il est regretté la suppression du service de restauration à bord depuis la crise sanitaire.

La qualité de l'accueil et du service par les personnels navigants commerciaux (PNC), a également été mise en cause, les passagers comprenant néanmoins que les importantes heures de service effectuées par les PNC en charge de rotations vers les îles éloignées, puissent expliquer l'état de fatigue des PNC.

Il paraît dès lors opportun de rappeler ici la nécessité pour la direction d'Air Tahiti de veiller constamment à ce que son personnel (*PNC et autres*), opère dans des conditions de travail favorables au maintien d'un niveau élevé de qualité du service rendu aux usagers.

5.5. MAINTENIR LES AVANTAGES SOCIAUX DU PERSONNEL AFFECTÉ AUX DESTINATIONS DE DÉSENCLAVEMENT

Il ressort des auditions que depuis la signature du contrat de délégation de service public (DSP), le personnel affecté aux escales des îles concernées par ce contrat a perdu un avantage social qui lui était accordé auparavant alors qu'il est maintenu pour le personnel affecté aux escales des destinations en libre concurrence.

Cet avantage permet un excédent de bagage de 20 kg, associé aux billets GP du personnel, accordé sur demande et sous réserve de disponibilité.

Bien que cet avantage social ne soit pas prévu par la convention collective et les accords d'entreprises, il est préconisé de veiller à ce que la mise en œuvre du contrat de DSP n'engendre pas de pertes d'avantages sociaux ou des inégalités de traitement entre les personnels d'Air Tahiti de même catégorie.

5.6. ENVISAGER DES VOLS SPÉCIFIQUEMENT FRET OU MIXTE

Il ressort de différentes auditions que l'embarquement de fret « non réservé » sur le même vol que celui de passagers soit rendu difficile en raison d'une capacité en Charge Marchande Offerte (CMO) rapidement atteinte, notamment dans les destinations de désenclavement.

Or, les délais d'attente pour recevoir le fret « non réservé » pouvant être extrêmement longs (jusqu'à 3 mois pour certaines destinations de désenclavement, selon les auditions), l'usager se voit parfois contraint de faire embarquer son fret en fret « réservé », moyennant des tarifs prohibitifs, pour éviter ce désagrément.

Par conséquent, il est préconisé d'envisager des vols spécifiquement fret ou mixte.

5.7. PRIORISER LES PERSONNES SE DÉPLAÇANT DANS LE CADRE D'UNE ÉVACUATION SANITAIRE

Les auditions menées par la mission d'information ont fait ressortir cette préoccupation des habitants des îles éloignées.

Au-delà du fait qu'Air Tahiti ait récemment obtenu les agréments permettant de transporter jusqu'à 3 civières en ATR-42 et 4 civières en ATR-72 (*contre 1 auparavant*), comme cela a été indiqué aux membres de la mission d'information en audition, il serait souhaitable qu'en cas d'évacuation sanitaire, Air Tahiti priorise sur ses vols commerciaux le transfert des passagers se déplaçant pour ce motif.

Une attention particulière serait en outre souhaitée dans le traitement des situations individuelles et familiales à caractère urgent (*imprévus familiaux, raisons de santé, etc.*).

5.8. MENER DES RÉFLEXIONS SUR LA QUESTION DE LA MISE EN PLACE D'UNE TAXE D'ENTRÉE SUR LE TERRITOIRE APPLICABLE AUX VISITEURS ET ÉVENTUELLEMENT AUX RÉSIDENTS SE RENDANT À L'ÉTRANGER

Lors de leur audition par la mission, les représentants de la direction commerciale d'Air Tahiti ont émis l'idée de la mise en place par le Pays d'un système particulier de péréquation, consistant en la création d'une taxe d'entrée pour la clientèle non-résidente, à l'instar de ce qui existe aux îles Cook, ou d'une taxe appliquée aux résidents effectuant des déplacements à l'étranger.

Il est en effet admis que les résidents polynésiens se rendant à l'étranger dans le cadre de voyages d'agrément ou pour des motifs professionnels, disposent de moyens financiers relativement importants.

La question de la mise en place éventuelle de cette taxe se pose, dans la mesure où la contribution de solidarité à la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire (CSCTAI) est aujourd'hui supportée, sauf exceptions (*passagers de moins de deux ans et passagers embarqués dans le cadre d'une évacuation sanitaire d'urgence*), par l'ensemble de la clientèle d'Air Tahiti, y compris donc les résidents des îles éloignées.

Afin de rediriger le financement du fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire, et le faire supporter par une clientèle internationale déjà peu sensible aux prix pratiqués par Air Tahiti, il paraît judicieux d'étudier la faisabilité de la mise en place d'une telle taxe.

Ainsi, à l'image de la taxe de séjour prévue en faveur des communes, cette taxe présenterait l'avantage de ne pas faire supporter aux seuls contribuables locaux les frais liés à la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire.

En outre, l'hypothèse selon laquelle cette taxe s'appuierait sur les importants flux de visiteurs arrivant à Tahiti-Faaa, permettrait d'envisager un niveau de taxation supérieur à celui de la CSCTAI, de manière à augmenter significativement les recettes fiscales nécessaires au financement du désenclavement des archipels éloignés.

5.9. MENER DES RÉFLEXIONS SUR L'EXTENSION DE LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITÉ AUX USAGERS DU TRANSPORT MARITIME DE PERSONNES

La contribution de solidarité de la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire mise en place par la loi du pays n° 2020-44 du 18 décembre 2020 portant institution d'une contribution de solidarité de la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire suscite des inquiétudes relatives à une distorsion de concurrence avec les opérateurs de transport maritime publics de personnes, non soumis à cette nouvelle fiscalité.

Par ailleurs, bien que relativement indolore au regard du prix HT des billets, cette contribution engendre une hausse du prix TTC des billets.

À ce double titre, il apparaît donc opportun que soit soumise à la réflexion une extension de cette contribution aux usagers du transport maritime de personnes.

Cette extension de l'assiette de la contribution permettra, outre la neutralisation de la distorsion de concurrence susmentionnée, de baisser le montant de cette taxe et donc le prix TTC des billets, voire également d'augmenter les ressources du fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI).

En effet, les ressources fiscales supplémentaires prélevées permettraient de baisser les tarifs réglementaires maximaux des destinations de désenclavement ou offriraient au pays la possibilité de compenser l'excédent de déficit d'Air Tahiti au titre de sa délégation de service public.

Bien que les usagers du transport maritime ne bénéficient pas de la baisse tarifaire obtenue grâce à cette taxe de solidarité, leur mise à contribution ne serait pas irrégulière car il ne s'agit pas d'une redevance ayant vocation à donner droit à des avantages en contrepartie de son paiement par l'utilisateur. Cette solidarité doit s'entendre comme applicable à l'ensemble du transport aérien interinsulaire, quelle que soit sa nature aérienne ou maritime.

5.10. NÉGOCIER LA DIMINUTION VOIRE LA SUPPRESSION DE LA « TAXE D'AÉROPORT »

La taxe dite « taxe d'aéroport » mise en place par l'État et étendue en Polynésie française pour permettre le financement des mesures de sécurité et de sûreté dans les enceintes aéroportuaires continue de faire débat en raison de l'autonomie fiscale de la collectivité.

À l'heure actuelle, l'État exerce ses compétences directement en affectant et consacrant les moyens nécessaires en Polynésie française (réalisation d'infrastructures, création et fonctionnement de services d'État, affectation de fonctionnaires), et participe financièrement aux compétences de la Polynésie française au travers de dotations pluriannuelles contractualisées fléchées (par exemple, le Contrat de développement et de transformation 2021-2023).

Or, les questions de police et de sécurité concernant l'aviation civile relevant de la compétence de l'État, il pourrait être envisagé que ces missions soient prises en charge intégralement par l'État, compte tenu du fait qu'il existe d'autres missions exercées par l'État, par exemple, la police et sécurité de la circulation maritime qui sont financées sans participation financière de la collectivité.

À tout le moins, compte tenu de la péréquation nationale opérée chaque année au profit du pays, cette taxe pourrait, à défaut d'être supprimée, être revue à la baisse et plus particulièrement pour l'aéroport de Moorea. Son montant pourrait être abaissé, sous le seuil de 1000 F CFP, ce qui favoriserait la concurrence avec le secteur du transport maritime.

5.11. ENVISAGER DANS LE SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS DURABLES INTERINSULAIRES 2015-2025, DES AMÉLIORATIONS EN MATIÈRE DE DESSERTE INTRA ET INTER-ARCHIPELS

Ainsi que l'énonce le rapport du Président de la Polynésie française à l'assemblée de la Polynésie française pour l'exercice 2020, compte tenu de l'évolution des paramètres ayant servi d'hypothèse de base pour élaborer le schéma directeur adopté en septembre 2015, il est nécessaire de refaire une évaluation des hypothèses de travail, afin d'ajuster au mieux le schéma directeur dans le domaine aérien en tenant compte des nouveaux éléments dans le transport maritime dans l'optique d'une intermodalité des transports interinsulaires.

Un besoin de dessertes intra et inter-archipels plus régulières, se ressent aujourd'hui assez fortement, notamment entre les îles des Tuamotu-Est et les Marquises, afin de favoriser à la fois les échanges économiques entre ces îles (*produits agricoles et autres*) et l'accès aux services et infrastructures structurants du Pays (*administrations notamment*).

La question de la desserte maritime reliant les aérodromes aux villages ou îles avoisinantes, dans les Tuamotu et les Îles-Sous-le-Vent (*entre Raiatea et Tahaa notamment*), est également revenue à plusieurs reprises lors des auditions.

Il conviendrait dès lors de mettre à profit la période de bilan d'étape du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025, telle qu'annoncée par le ministre en charge des transports interinsulaires pour procéder aux ajustements paraissant nécessaires mais également retenir les pistes d'amélioration issues des travaux de la mission d'information.

5.12. PRÉVOIR LA REPRÉSENTATION DE L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'AIR TAHITI

Aux termes de l'article 13 des statuts d'Air Tahiti, la société est administrée par un conseil d'administration composé de 3 membres au moins et de 12 membres au plus.

La Polynésie française y est actuellement représentée par le ministre des finances et de l'économie, M. Yvonnick RAFFIN. Il serait souhaitable que l'assemblée de la Polynésie française y soit également représentée par l'un de ses membres afin d'améliorer son information sur le rôle que le Pays tient au sein de cette société et sur les aides que notre collectivité s'est engagée à lui apporter à travers le versement de contributions provenant du Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire, notamment.

5.13. MULTIPLIER LES CONTRÔLES DES OPÉRATEURS ET INSTAURER UNE GRADUATION DES SANCTIONS

Les tarifs maximaux réglementaires applicables sont issus des différents arrêtés qui fixent les plafonds réglementaires selon la destination concernée.

Pour ce qui concerne les destinations de libre concurrence, il existe deux tarifs homologués différents pour un même vol en fonction des hautes et des basses saisons. Pour les destinations de désenclavement, les tarifs maximaux réglementaires sont valables tout au long de l'année.

Les services compétents du pays sont en charge de procéder régulièrement au contrôle des tarifs appliqués et à la vérification du respect des obligations de service public associées à la licence d'exploitation.

Pour les destinations de libre concurrence, en cas de non-respect des obligations de service public précitées, Air Tahiti peut se voir infliger une amende administrative pouvant atteindre 3 % de son chiffre d'affaires annuel hors TVA ainsi que la suspension pour une durée déterminée de la licence d'exploitation.

Pour les destinations de désenclavement, en cas de non réalisation d'un nombre de touchées supérieur à 3 % des vols requis par le cahier des charges du contrat de service public (DSP), ce contrat prévoit que le pays lui applique une réduction proportionnelle sur le montant maximal de la contribution forfaitaire au titre de l'année considérée. Dans les cas les plus graves, le pays peut même résilier le contrat de DSP pour faute imputable à Air Tahiti.

Toutefois, en matière de non-respect des tarifs réglementaires, aucune sanction spécifique n'est prévue, ni dans la réglementation générale pour ce qui concerne les destinations de libre concurrence, ni dans le contrat de DSP pour les destinations de désenclavement. Par défaut, Air Tahiti encourt donc la sanction générale de suspension de la licence d'exploitation pour non-respect de ses obligations réglementaires et la sanction générale de résiliation du contrat de DSP.

Or, ces sanctions générales n'apparaissent pas les mieux adaptées en matière d'inobservation des plafonds tarifaires réglementaires dès lors que pour l'heure, Air Tahiti est le seul opérateur à assurer le transport aérien domestique sur les destinations prévues dans sa licence d'exploitation.

La suspension de la licence impliquant l'arrêt de tous les vols, il est donc préconisé d'assortir l'inobservation des plafonds tarifaires par un opérateur de sanctions réglementaires et contractuelles graduelles et proportionnées.

ANNEXE 1



SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE SUR LES CONDITIONS TARIFAIRES PROPOSÉES PAR LA COMPAGNIE AIR TAHITI

Afin de mieux connaître l'adéquation entre les besoins de la population en matière de transport aérien inter-îles en Polynésie française et les conditions de transport actuellement proposées par la compagnie Air Tahiti, la commission en charge du transport aérien de l'assemblée de la Polynésie française a créé une mission d'information portant sur les conditions tarifaires proposées par la S.A. Air Tahiti, en particulier aux résidents des îles éloignées, en matière de transport de personnes et de marchandises.

Les rapporteuses de cette mission d'information, M^{me} Tepuaraurii TERIITAHU et Mme Lana TETUANUI ont souhaité recueillir l'avis et les recommandations de la population sur la gestion du transport aérien interinsulaire et les tarifs appliqués par la compagnie Air Tahiti.

Une consultation citoyenne comprenant **23 questions** a donc été lancée sur le site internet de l'assemblée relayée sur la page Facebook de l'institution, du **19 mai au le 8 juin 2021**, soit pour une durée de 3 semaines. Elle était ouverte à tous.

323 personnes ont participé à cette consultation citoyenne (cf. Résultats du sondage en pièces jointes).

Il en ressort notamment que :

- Les personnes sondées étaient majoritairement des personnes résidentes de l'île de Tahiti (72,2 %) ;
- Une majorité s'est exprimée en faveur d'une gestion du transport aérien interinsulaire par une société privée, avec l'aide du Pays (68,9 %), 45 % des personnes sondées doutant de la capacité d'Air Tahiti à assurer seule la gestion du transport aérien interinsulaire ;
- 36 % des personnes sondées ont jugé inacceptable l'éventualité, envisagée en 2020, d'un arrêt de certaines liaisons vers les ISLV, les Tuamotu et les Marquises (contre 33 % comprenant la situation) ;
- Environ 80 % des personnes sondées savent que la compagnie Air Tahiti est une société à capitaux majoritairement privés, avec une participation minoritaire du Pays ;
- Une majorité fait confiance à Air Tahiti pour la gestion du transport aérien interinsulaire (29,2 % tout à fait confiants et 23 % plutôt confiants) ;
- À l'inverse, l'avenir de la gestion du transport aérien interinsulaire par le Pays suscite l'inquiétude (31 %) voire une forte inquiétude (23,7 %).

À la question de savoir quelles sont les **conséquences de l'évolution de la gestion par le Pays du transport aérien interinsulaire**, 46,1 % ont répondu que cela aurait

un impact négatif, quand 19,6 % ont estimé au contraire que cela aurait un impact positif et 22,4 % des personnes sondées n'ont pas souhaité se prononcer sur cette question (71 personnes sur 317 réponses recensées).

Une majorité s'est exprimée favorablement à l'instauration d'une **contribution de solidarité de la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire**, 45,1 % estimant que cela aura un impact positif (et 5,1 % estimant que cela n'aurait pas d'impact), les opinions négatives sur le sujet étant réduites à 35,2 %, sachant en outre que 14,6 % des personnes sondées n'ont pas souhaité se prononcer.

Une large majorité (63,7 %) estime également que la taxe devrait s'appliquer à tout le monde.

L'augmentation du prix du billet et du fret a été constatée par une majorité des participants à la consultation (56,3 % des participants pour le billet et 50,2 % pour le fret).

Toutefois, concernant le prix du billet, si 51,9 % ont exprimé leur insatisfaction devant cette augmentation (contre 21,7 % favorables à l'augmentation), 26,4 % n'ont pas exprimé d'opinion (84 personnes sur 318 réponses recensées).

S'agissant du fret, 41,8 % ont souligné leur insatisfaction devant l'augmentation constatée du tarif proposé, mais 39,9 % n'ont pas exprimé d'opinion (127 personnes sur 318) et 18,2 % se sont quant à eux montrés satisfaits de cette augmentation.

Au-delà de l'augmentation constatée par plus de la moitié des personnes interrogées, une large majorité se dégage pour relever le **caractère trop élevé des tarifs proposés** (65,3 %), moins d'un tiers ne les considérant pas comme trop élevés.

Les personnes interrogées estiment par ailleurs que la compagnie Air Tahiti n'est pas en capacité de s'autofinancer (à 36,5 %, contre 30 % estimant qu'elle s'autofinance et 33,5 % considérant qu'elle le pourrait). Ils analysent ainsi l'accompagnement financier d'Air Tahiti par le Pays comme étant indispensable, à 52,2 %.

Enfin, le souhait de voir baisser ces tarifs apparaît à 73 % mais une très large majorité des participants à la consultation ont exprimé leur satisfaction quant à la qualité du service rendu par la compagnie (84,8 %), les explications fournies évoquant notamment la forte contribution d'Air Tahiti au désenclavement des archipels éloignés et les services ainsi rendus aux habitants de ces îles, dans des délais rapides comparativement au temps de trajet ou d'acheminement des marchandises par voie maritime.

La consultation citoyenne a également été l'occasion de recueillir des recommandations, dont une illustration répartie par thématiques est présentée ci-après :

Sur la situation monopolistique de la compagnie	Sur l'interventionnisme économique de la collectivité		Sur les tarifs de la compagnie	
Recommandation tendant à la libre concurrence	Recommandations tendant à un interventionnisme économique	Recommandations tendant à l'autorégulation de l'offre et de la demande	Avis tendant à une non-satisfaction quant au coût du transport aérien	Avis tendant à une satisfaction coût du transport aérien
<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la concurrence • Assurer le caractère loyal de la concurrence 	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositifs d'aide financé par l'impôt • Stratégie touristique internationale • Créer une SPL • Financer les lignes déficitaires • Aider globalement la compagnie • Gestion publique des destinations enclavées et déficitaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression des taxes dédiée au transport aérien • Privatiser totalement la compagnie • Incapacité du Pays à gérer une compagnie aérienne (manque de compétences) 	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifs inéquitables et inéquitables en fonction de la catégorie de voyageur • Tarifs trop élevés 	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifs compréhensibles au regard des charges importantes du transporteur

Sur la qualité du service		Sur la gestion interne de la compagnie		Sur les infrastructures aéroportuaires
Avis sur la sécurité	Recommandations sur les prestations	Recommandation sur la gestion du personnel	Recommandation sur la gestion budgétaire	Recommandations
<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité des vols, soulignée 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire les retards • Améliorer la prise en charge des passagers en cas de retard • Améliorer le confort des appareils • Servir des repas sur les vols en provenance ou à destination des archipels éloignés • Réduire les tarifs du snack à bord 	Bien rémunérer les personnels	Réduire le nombre de GP	<ul style="list-style-type: none"> • Allonger les pistes d'aérodromes ne pouvant actuellement pas accueillir d'ATR

ANNEXE 2



 <p>'Āmuitahira'a nō te mau'oire SPCPF SYNDICAT POUR LA PROMOTION DES COMMUNES DE POLYNÉSIE FRANÇAISE</p>	<p>AVIS <i>Sur les conditions tarifaires proposées par la SA Air Tahiti</i></p> <p>----- 15 septembre 2021</p>
--	--

RECAPITULATIF	
Objet de la saisine	Avis sur les conditions tarifaires proposées par la SA AIR TAHITI
Date de la saisine	18 août 2021
Date limite de réponse	15 septembre 2021
Saisi par	Mission d'information portant sur les conditions tarifaires proposées par la S.A. Air Tahiti
Avis du SPCPF	Consultation communale

SOMMAIRE

I) CONTEXTE :	2
I.1) SAISINE :	2
I.2) DOCUMENTS SUPPORTS :	2
I.3) LA SAISINE DES COMMUNES PAR LE SPCPF	2
II) AVIS :	2
II.1) SUR LES TARIFS :	2
II.1.1) <i>Tarifs des vols entre Tahiti et la commune :</i>	2
II.1.1) <i>Tarifs des vols inter-archipels :</i>	3
II.1.2) <i>Les attentes des participants :</i>	4
II.2) SUR UNE PEREQUATION :	4
II.3) SUR LE NOMBRE DE ROTATIONS :	5
II.3.1) <i>Rotations entre Tahiti et la commune du participant</i>	5
II.3.2) <i>Rotations inter-archipels</i>	5
II.4) SUR LES HORAIRES :	6
II.5) SUR L'ORGANISATION DES SERVICES D'AIR TAHITI :	6
II.6) SUR LES ATTENTES DES PARTICIPANTS :	7
III) CONCLUSION :	8

I) CONTEXTE :**I.1) Saisine :**

Le SPCPF, par son Président, a été saisi par une mission d'information créée au sein de la commission du tourisme, de l'écologie, de la culture, de l'aménagement du territoire et du transport aérien le 18 août 2021 pour donner un avis sur les conditions tarifaires proposées par la S.A. Air Tahiti, en particulier aux résidents des îles éloignées, en matière de transport de personnes et de marchandises.

I.2) Documents supports :

Le SPCPF a été saisi par courrier n°243/2021/SAJCE.APF/sv du 17 août 2021, accompagné d'une lettre de cadrage de la mission.

I.3) La saisine des communes par le SPCPF

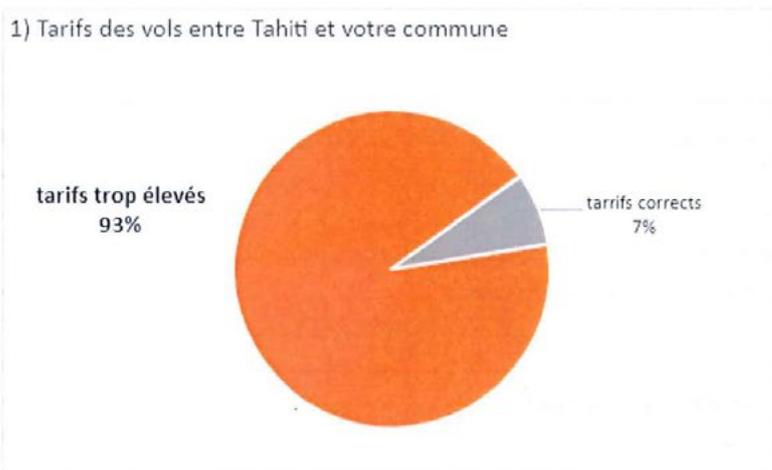
Le SPCPF a consulté les élus des communes de tous les archipels à l'exception de celui des îles du vent via un questionnaire en ligne le jeudi 09 septembre 2021 pour un retour au plus tard dimanche 12 septembre 2021.

Ainsi sur 35 communes interrogées, 28 communes ont pu répondre dans ce délai :

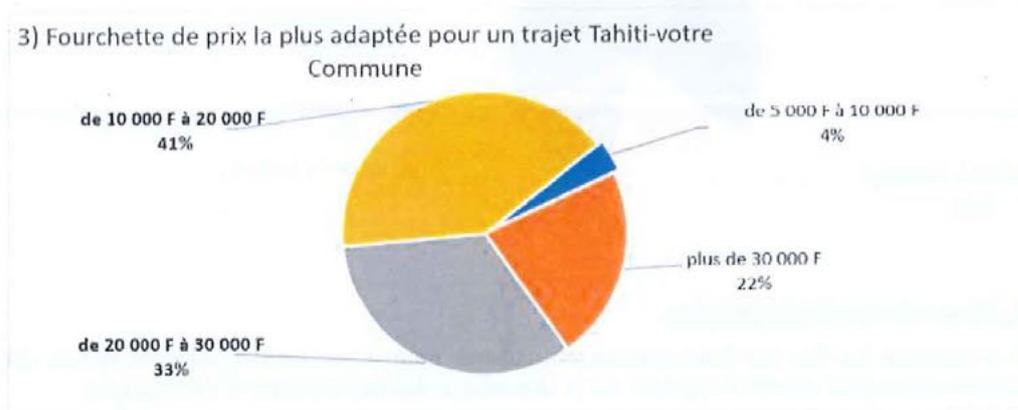
- Pour l'archipel des Australes : 4 sur 5 communes
- Pour l'archipel des Tuamotu Gambier : 13 sur 17 communes
- Pour l'archipel des Marquises : 5 sur 6 communes
- Pour l'archipel des Îles sous le vent : 6 sur 7 communes

II) AVIS :**II.1) Sur les tarifs :****II.1.1) Tarifs des vols entre Tahiti et la commune :**

Une très grande majorité des répondants (93%) considèrent que les tarifs pratiqués entre Tahiti et la commune sont trop élevés

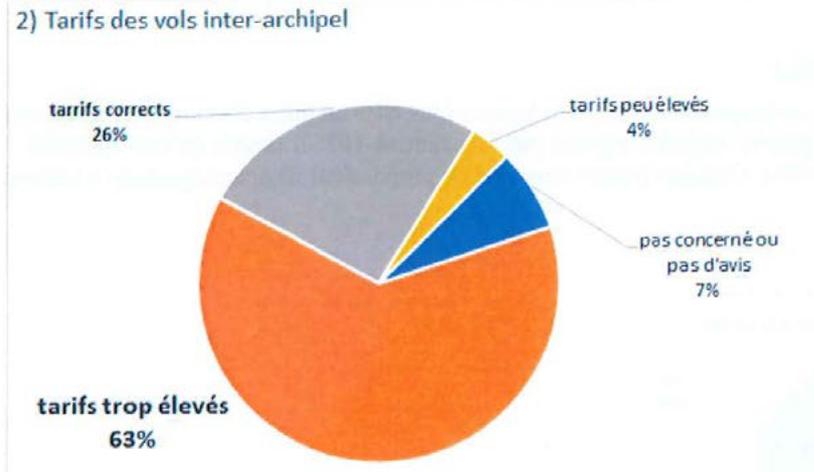


Les participants ont été ensuite interrogés sur la fourchette de prix qui correspondraient le plus à ce trajet. Les réponses sont plutôt mitigées en ce qu'une petite majorité considère que cette fourchette s'établit de 10 000 à 20 000 fcfp (41%) tandis que d'autres considèrent que cette fourchette se situerait plus aux environs de 20 000 à 30 000 Fcfp (33%), voir plus de 30 000 Fcfp (22%).



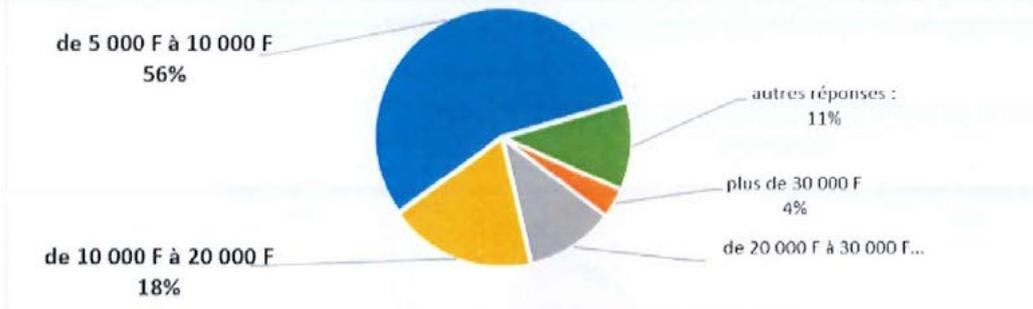
II.1.1) Tarifs des vols inter-archipels :

Une grande majorité des répondants (63%) considèrent que les tarifs pratiqués au sein de l'archipel sont trop élevés.



Les participants ont été ensuite interrogés sur la fourchette de prix qui correspondraient le plus à ce trajet. Les réponses sont plus marquées en ce qu'une majorité considère que cette fourchette s'établit de 5 000 à 10 000 fcfp (56%) tandis que d'autres considèrent que cette fourchette se situerait plus aux environs de 10 000 à 20 000 Fcfp (18%), voir plus (11%). D'autres participants étaient sans avis ou n'étaient pas concernés par cette question (11%).

4) Fourchette de prix la plus adaptée pour un trajet entre îles du même archipel



II.1.2) Les attentes des participants :

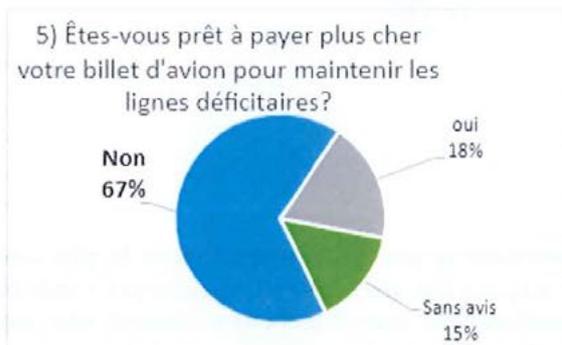
Le SPCPF a interrogé les élus sur leurs attentes particulières pour le service dispensé par la S.A Air Tahiti. Plusieurs remarques ont été formulées sur la thématique des tarifs du fret et des bagages.

En effet, d'une part, les élus souhaitent que les prix du fret soient revus à la baisse et qu'il y ait une « meilleure répartition du fret aérien et du nombre de place offertes à la commercialisation ». L'obligation du paiement en « mode express » est souvent d'usage « pour être sûr que cela parte » ou pour « ne pas dissocier avec le passager ».

D'autre part, le tarif des excédents bagages est aussi soulevé. Il est proposé de « prendre en considération nos kgs de bagages pour les vols internationaux ».

II.2) Sur une péréquation :

A la question de savoir si les participants étaient prêts à payer plus cher un billet d'avion pour maintenir des lignes déficitaires, une grande majorité répond par la négative (67%) tandis qu'une minorité a répondu de manière positive (18%). Certains étaient sans avis ou proposaient des participations à hauteur de 1000 à 2000 Fcfp.



II.3) Sur le nombre de rotations :

II.3.1) Rotations entre Tahiti et la commune du participant :

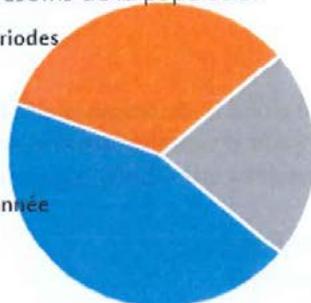
Une petite majorité des participants considère que le nombre de rotation entre Tahiti et leur commune correspond à leurs besoins tout au long de l'année (45%), tandis que certains nuancent cette position (33%) en précisant que cela n'est pas suffisant dans les cas suivants :

- Certains jours ou périodes :
 - o « jeudi »
 - o « Haute saison » ; « juillet - décembre »
 - o « grandes vacances scolaires » ; « les périodes de vacances et de rentrée scolaires mais aussi par ce que certains vols sont regroupés entre plusieurs atolls ce qui limite les disponibilités des places par atoll » ; « lors des grandes vacances (juillet et décembre) »
 - o « mai, juin, juillet, haut saison, octobre, novembre, décembre »
- Cas exceptionnels :
 - o « En temps COVID, durant les basses saisons »

6) le nombre de rotations des vols entre Tahiti et votre commune répond-il aux besoins de la population

oui, sauf pendant certaines périodes
33%

oui tout au long de l'année
45%



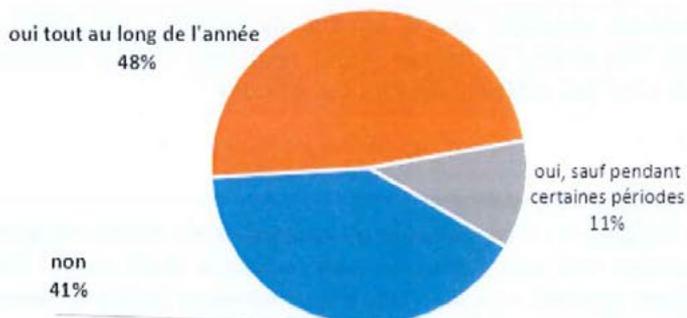
non
22%

II.3.2) Rotations inter-archipels :

Les participants sont mitigés sur la question des rotations au sein de l'archipel : une plus grande partie considère que le nombre de rotation au sein de leur archipel correspond à leurs besoins tout au long de l'année (48%), tandis que d'autres pensent que les rotations ne sont pas adaptées (41%) en précisant que cela n'est pas suffisant dans les cas suivants :

- Des délais d'attente ou des escales à rajouter vers Tahiti pour arriver dans sa commune :
 - o « Il y a uniquement des vols entre Tubuai et Raivavae, c'est difficile de se rendre sur Rimatara et Rurutu de Raivavae, il faudrait se rendre sur Tubuai puis attendre quelques jours pour un vol ou sinon partir sur Tahiti et attendre un vol pour Rimatara ou Rurutu. »
 - o La commune n'est « desservi que 3 jours par semaine malgré la forte demande »
 - o « Ils sont très rares voir inexistant sans passer par Tahiti pour exemple : peu de vol entre makemo et les autres atolls, et quand cela est possible seul l'aller est possible mais le retour doit passer par Tahiti »
 - o « Pas beaucoup de vols inter-Tuamotu. La majorité des vols nécessite un transit vers Tahiti, ce qui augmente le coût du billet d'avion. »
- Propositions :
 - o « Des vols supplémentaires à rajouter, entre Huahine et Raiatea lorsque des evasan occupent 70% des sièges »
 - o « Huahine-Bora Bora -Maupiti (aller/retour) à mettre en place »

7) le nombre de rotations des vols Inter-archipel répond-il aux besoins de la population

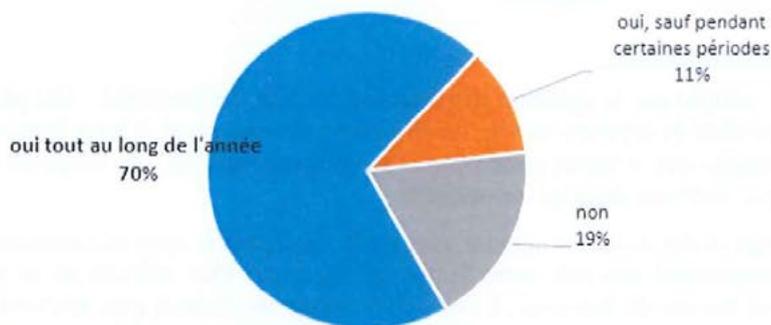


II.4) Sur les horaires :

Une très grande majorité considère que les horaires des vols correspondent aux besoins de la population tout au long de l'année (70%). Seuls 18% considèrent que ce n'est pas le cas et 11% nuancent leur position en précisant les points suivants :

- « Les horaires de nuit trop tard »
- « horaires adaptés week-end »
- « Le vol de mardi est prévu vers 7h00 donc la convocation est fixée deux heures avant c'est à dire se lever tot et se présenter au comptoir d'enregistrement à partir de 5h00 du matin. »
- « Proposition : départ de Manihi vendredi à partir 15h00 et retour dimanche : fin d'après-midi »

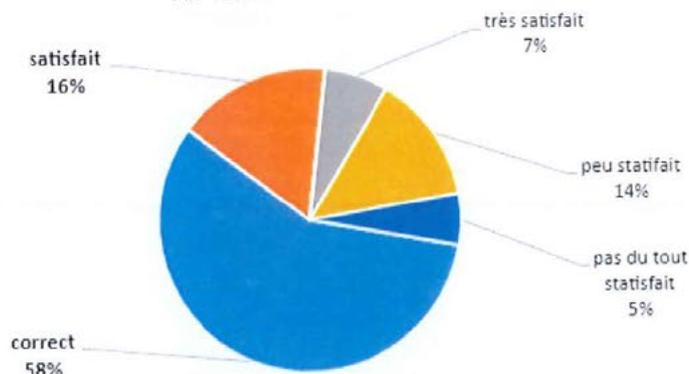
8) les horaires des vols pour votre commune répondent-ils aux besoins de la population



II.5) Sur l'organisation des services d'Air Tahiti :

Une majorité des participants considère que l'organisation des services d'Air Tahiti sont corrects (58%), voir satisfaisants (16%) ou peu satisfaisants (14%).

9) Avis de la population sur l'organisation des services de Air Tahiti



Dans la question sur leurs attentes, certains participants ont précisé certaines pistes d'améliorations :

- Ouverture des agences :
 - o « Ouverture plus régulière de l'agence sur l'atoll »
 - o « Qu'il y est plus de jours de permanence dans nos agences AIR TAHITI sur place ».
 - o « Respect des heures d'ouverture des agences qui n'est parfois pas respecté. Exemple : affichage à la porte d'accueil "ouverture à 9h00" alors que l'agent ouvre à 10h voir 10h30... »
 - o « Un service minimum agence sur place à UPou pour les réservations. »
- Logistique des agences :
 - o « Trouver un lieu plus conforme pour accueillir les administrés »
 - o « Mettre en place des tickets »
 - o « Un service minimum agence sur place à Ua Pou pour les réservations »

II.6) Sur les attentes des participants :

Le SPCPF a interrogé les élus sur leurs attentes particulières pour le service dispensé par la S.A Air Tahiti. La réponse était libre et plusieurs remarques ont ainsi été formulées sur d'autres thématiques que celles précédemment évoquées.

- Service à bord :
 - o « Plus de service à bord depuis un long moment »
 - o « Remettre le service repas » ; « rétablir le plateau repas »
 - o « siège trop vertical inclinaison à augmenter »
- Le transport aérien en tant que service public :
 - o « C'est un service public il doit s'adapter aux besoins de la population et des travailleurs et non des touristes »
 - o « Oui que les vols soient maintenus dans nos atolls car ils sont le seul poumon entre la capitale et les insulaires »

III) CONCLUSION :

Le SPCPF constate que les élus s'expriment majoritairement pour une baisse des tarifs pratiqués entre les vols de Tahiti à leur commune et au sein même de leur archipel.

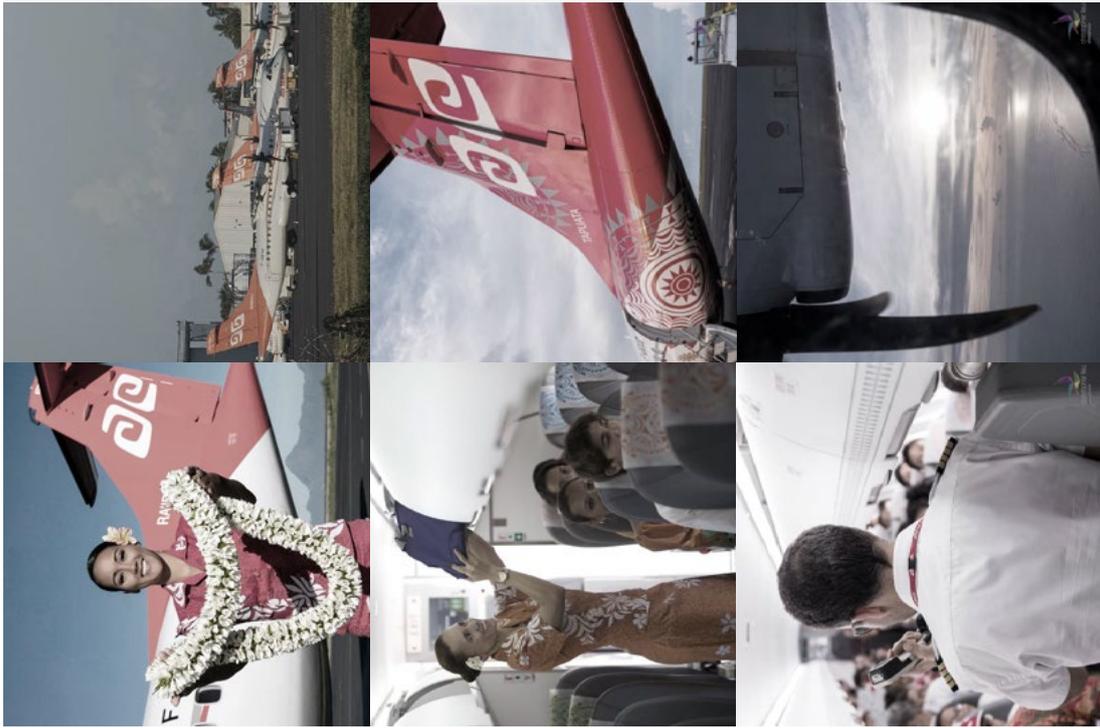
Ils sont en effet attentifs au service rendu par rapport à ce prix.

Si un dispositif de péréquation n'est pas majoritairement approuvé pour compenser les lignes déficitaires, les élus considèrent toutefois que le nombre de rotations correspond globalement aux besoins de la population. Il y a néanmoins des efforts à faire pour prendre en compte certaines périodes de l'année qui nécessiteraient des rotations supplémentaires (ex : grandes vacances et haute saison) ou encore le renforcement des rotations inter-archipels pour lesquels les passagers sont parfois obligés de recourir à des transits complémentaires (par Tahiti) pour rejoindre leur commune, entraînant ainsi de délais et des frais supplémentaires non négligeables.

Les services sont en général considérés comme « corrects » avec des pistes d'améliorations proposées notamment en terme d'organisation des agences présentes dans les îles (heures d'ouvertures, locaux... ou de service à bord.

ANNEXE 3





Transport Aérien Régulier interinsulaire Le modèle mis en œuvre par Air Tahiti (Exercice 2019)

Mission d'information de la Commission du tourisme, de l'écologie, de la culture, de l'aménagement du Territoire et du Transport aérien de l'Assemblée de la Polynésie Française



Sommaire

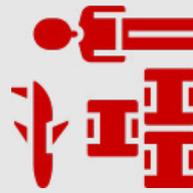
- I** Le marché de l'aérien
- II** Les infrastructures
- III** Le modèle Air Tahiti
- IV** L'organisation décidée par le Pays







850 000 Passagers / 2019



2000 tonnes de fret

LE TRAFIC AÉRIEN

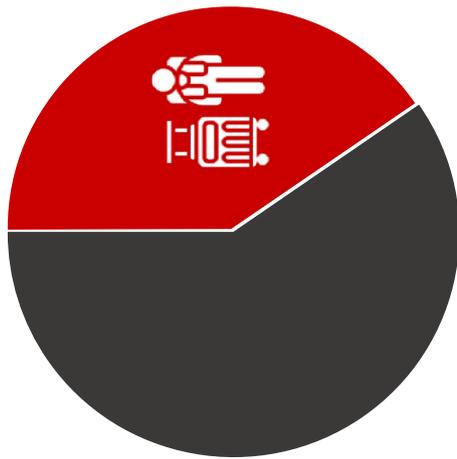
Hormis le cas de Moorea et des ISLV et à défaut de moyens alternatifs adaptés, l'aérien est le principal mode de transport de personnes.

1/4 LE MARCHÉ DE L'AÉRIEN



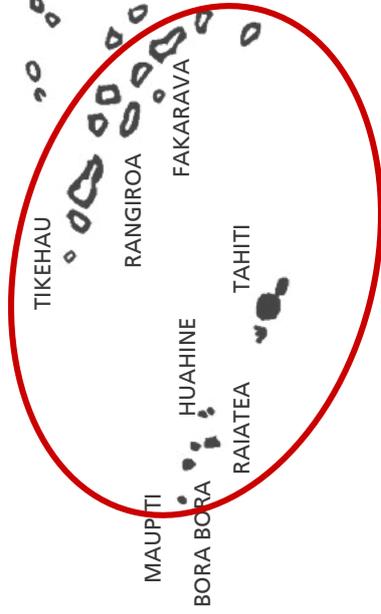
CLIENTÈLE DE TOURISTES (40% DES TRAFICS)

✓ Volume des trafics corrélé à l'offre d'hébergement



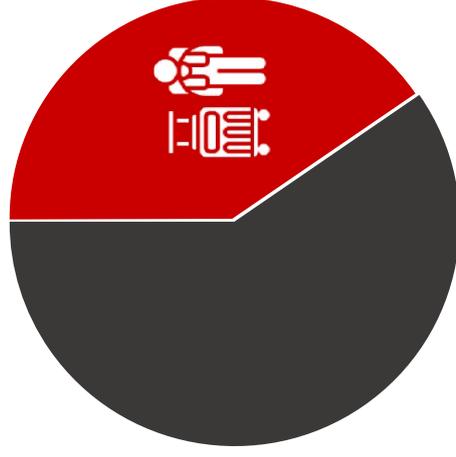
CLIENTÈLE DE TOURISTES (40% DES TRAFICS)

95% de la capacité d'hébergement touristique
= Société + Tuamotus Nord



CLIENTÈLE DE TOURISTES (40% DES TRAFICS)

- ✓ Volume des trafics corrélé à l'offre d'hébergement
- ✓ 95% de cette offre est située sur les Îles de la Société et les Tuamotu Nord
- ✓ Variation des trafics assujettie à la santé économique des marchés émetteurs et au cours des devises
- ✓ Faible sensibilité au prix (- de 10% du package moyen)



CLIENTÈLE DE RÉSIDENTS (60% DES TRAFICS)

- ✓ VFR, tourisme, médical, éducation, affaires, administrations, religieux
- ✓ Volume des trafics corrélé à la répartition démographique



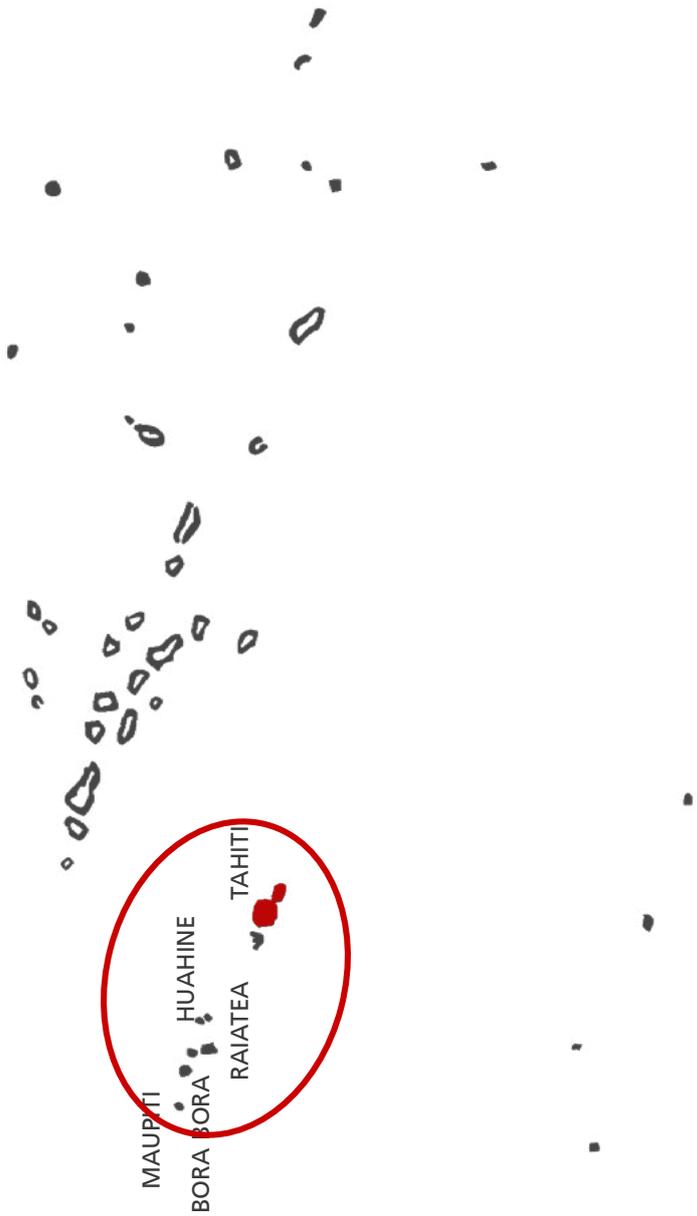
1/4 LE MARCHÉ DE L'AÉRIEN



CLIENTÈLE DE RÉSIDENTS (60% DES TRAFICS)

Société = 90% de la population PF

Tahiti = 64% de la population PF



CLIENTÈLE DE RÉSIDENTS (60% DES TRAFICS)

- ✓ VFR, tourisme, médical, éducation, affaires, administrations, religieux
- ✓ Volume des trafics corrélé à la répartition démographique
- ✓ Evolution des trafics corrélée à celle du PIB
- ✓ Forte sensibilité aux prix



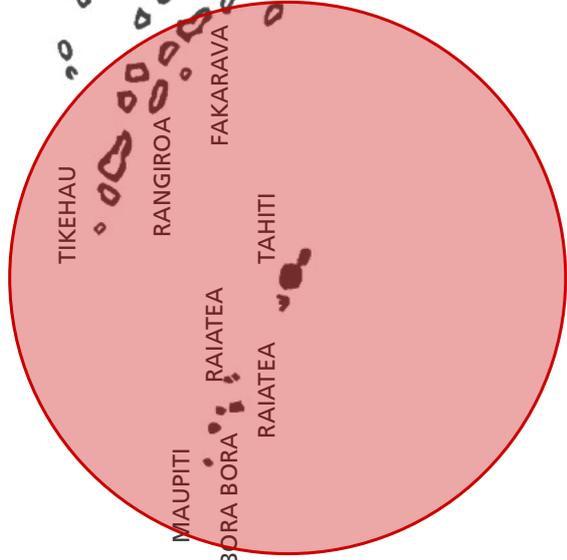
1/4 LE MARCHÉ DE L'AÉRIEN



Trafic centré sur Tahiti, concentré sur un rayon de **450 Km**

FORTE SAISONNALITÉ

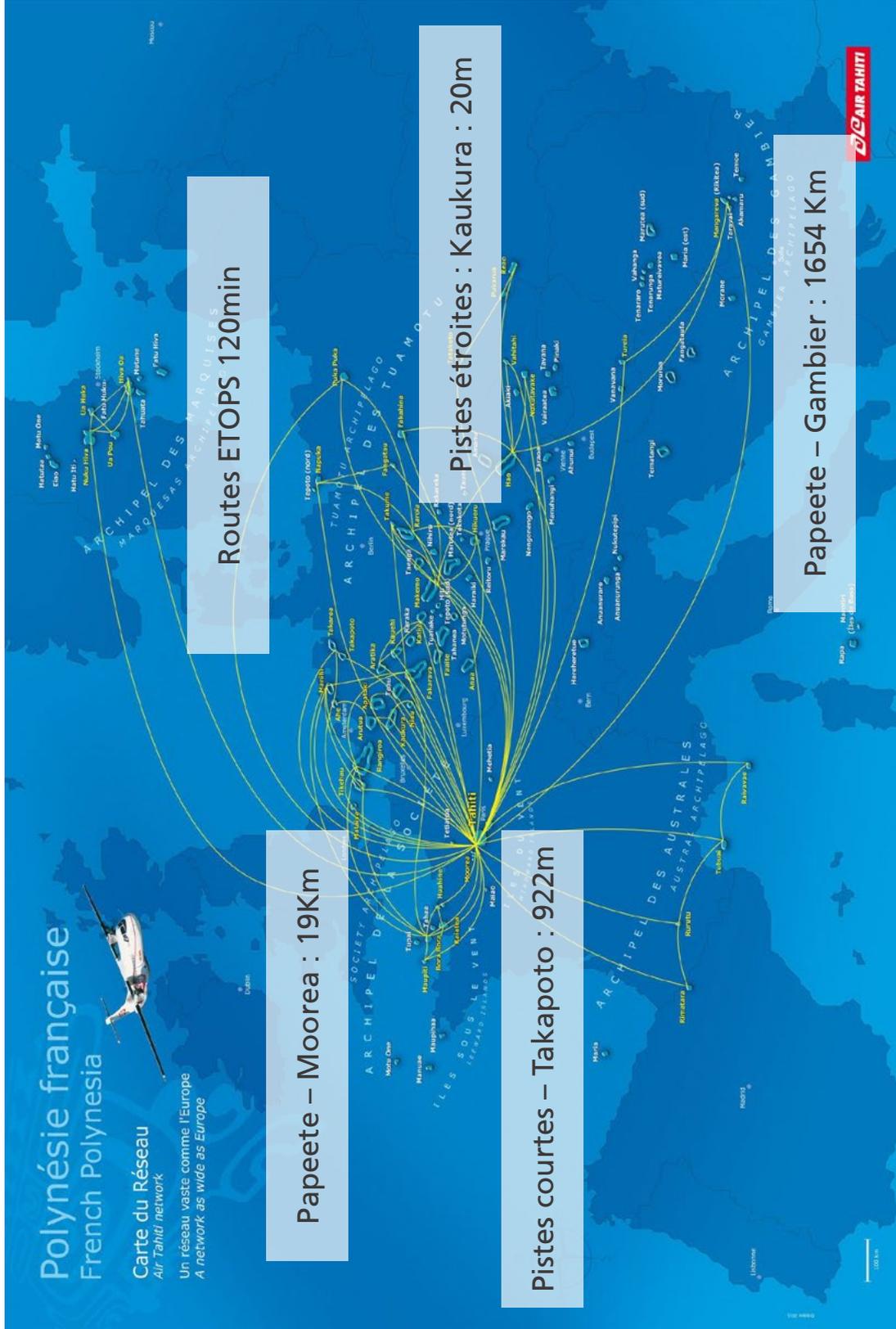
FORTE DIRECTIONNALITÉ





Les infrastructures

DES CONTRAINTES OPERATIONNELLES → LIMITATIONS DE CHARGE





NOTRE MODÈLE



A. Desservir toutes les îles de Polynésie Française ayant un aéroport

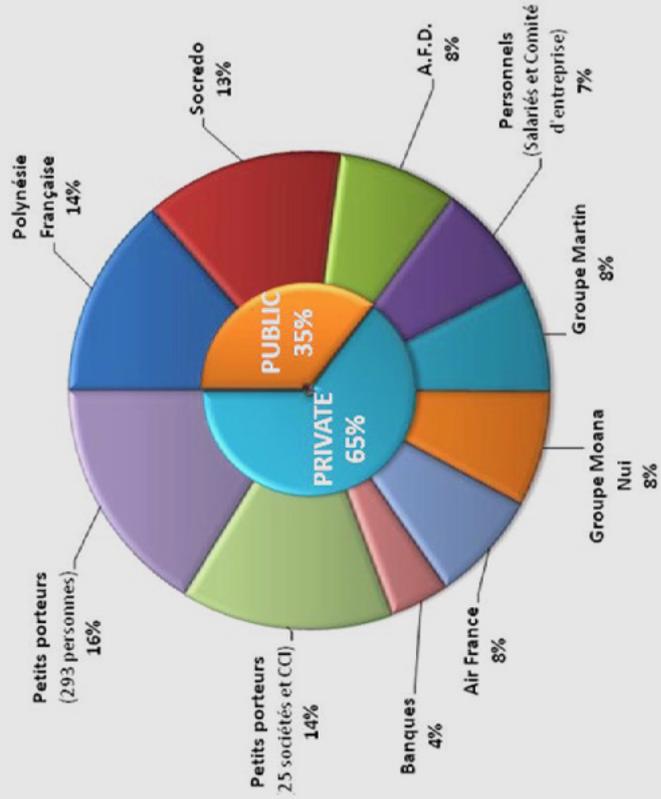
B. En dégageant une marge raisonnable

C. Par la mise en œuvre de bonnes pratiques de gestion aéronautique

D. Pour le service public, au coût le plus faible pour la collectivité

Air Tahiti ?

Air Tahiti



Société anonyme
Actionnariat
Polynésien



Le groupe Air Tahiti



Transport aérien régulier et à la demande de passagers et de fret
Assistance aéroportuaire internationale



Transport aérien à la demande
Affrètements réguliers en sous-traitance Air Tahiti



Transport lagonaire à Bora Bora



Immobilier



NOTRE MODÈLE



A. Desservir toutes les îles de Polynésie Française ayant un aéroport

B. En dégageant une marge raisonnable

C. Par la mise en œuvre de bonnes pratiques de gestion aéronautique

D. Pour le service public, au coût le plus faible pour la collectivité

A. Desservir toutes les îles de Polynésie Française ayant un aéroport

Au-delà d'un service public,
une exigence sociétale...

(tant qu'il n'y qu'un opérateur)

47 îles desservies

25 000 vols commerciaux / an
Soit **480** / semaine

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



NOTRE MODÈLE



A. Desservir toutes les îles de Polynésie Française ayant un aéroport

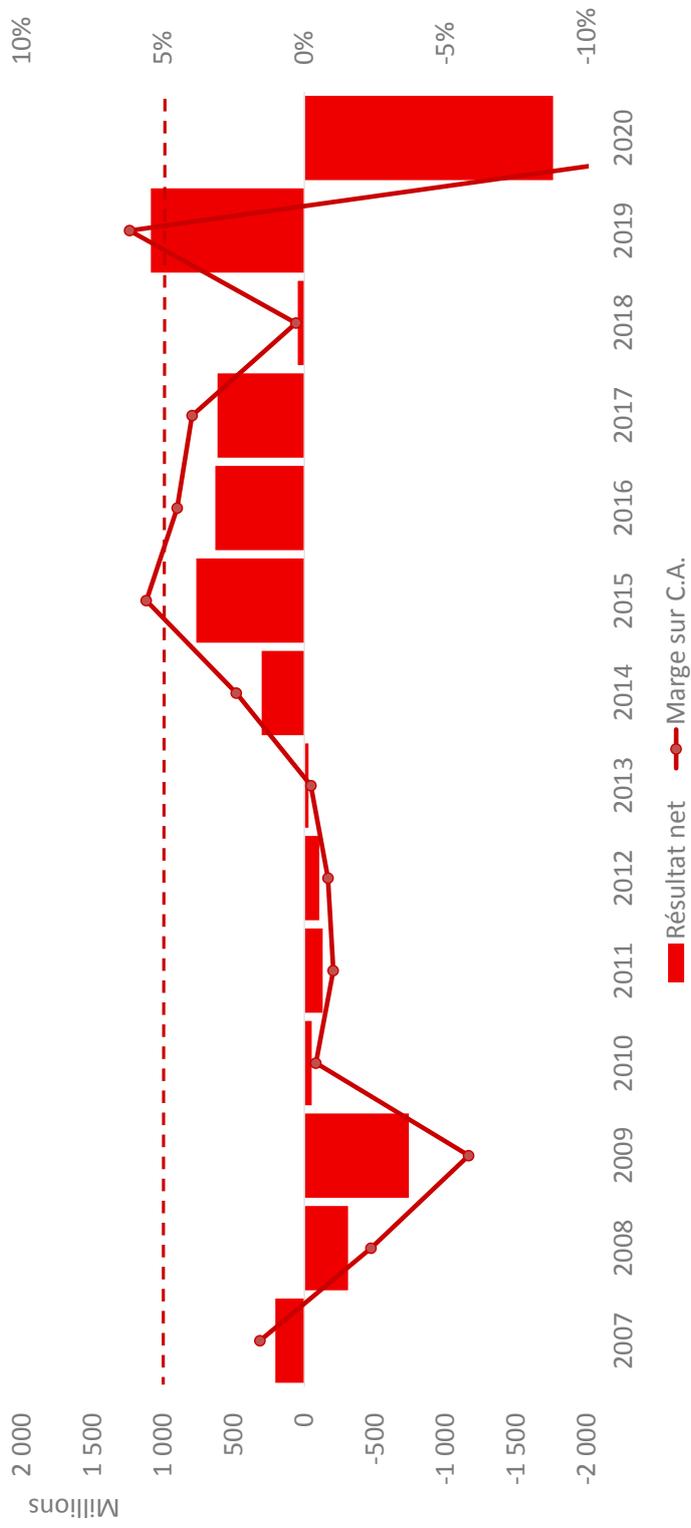
B. En dégageant une marge raisonnable

C. Par la mise en œuvre de bonnes pratiques de gestion aéronautique

D. Pour le service public, au coût le plus faible pour la collectivité

B. En dégageant une marge raisonnable

Objectif de marge de 5% :

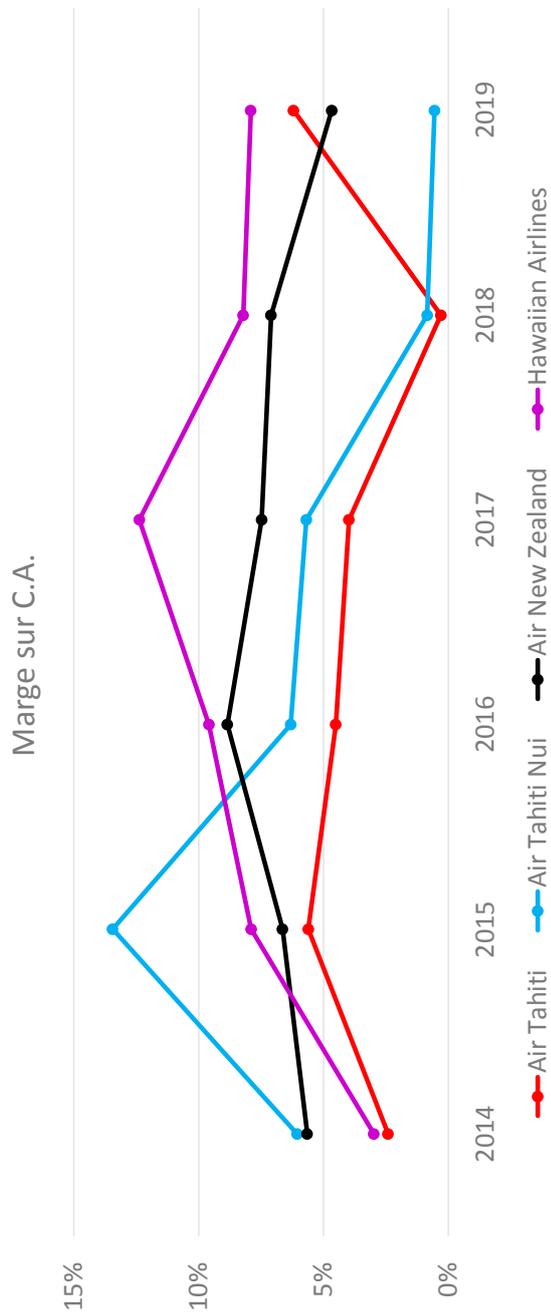


3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



B. En dégageant une marge raisonnable

Quelques comparaisons :



NOTRE MODÈLE



A. Desservir toutes les îles de Polynésie Française ayant un aéroport

B. En dégageant une marge raisonnable

C. Par la mise en œuvre de bonnes pratiques de gestion aéronautique

D. Pour le service public, au coût le plus faible pour la collectivité

C. Par la mise en œuvre de bonnes pratiques de gestion aéronautique

1. La conformité et la sécurité des vols : un prérequis

2. Un programme des vols adapté à la demande

3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

4. Une qualité de service correspondant aux attentes de la clientèle

5. Une recherche constante d'amélioration de la productivité

1. La conformité et la sécurité des vols : un prérequis

✓ Le transport aérien : une activité très réglementée et très encadrée.



- Des audits et contrôles (internes et externes) permanents et réguliers
- Systèmes de gestion



Air Tahiti : une compagnie certifiée IOSA depuis 2007



Pour la 4^{ème} année consécutive : Air Tahiti nommée RBO (Risk Based Oversight)
✓ 3 compagnies sur toute les compagnies françaises (hors AF)

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



C. Par la mise en œuvre de principes de gestion privée

1. La conformité et la sécurité des vols : un prérequis
2. Un programme des vols adapté à la demande
3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne
4. Une qualité de service correspondant aux attentes de la clientèle
5. Une recherche constante d'amélioration de la productivité

2. Un programme de vols adapté à la demande

Construction du programme de vol



Les données trafic

Données de l'année précédente pour chaque relation (PPT-ILE, ILE-PPT et Inter-îles) :



Définir la variation de trafic :

- VISITEURS (VIS) : engagements de vente, GIE TT, ATN, Hôtels, Tos
- RESIDENTS (RES) : climat des affaires (IEOM), prévision PIB (ISPF), chantiers ou autres dans les îles (escales VT)

Application des hypothèses de variation de trafic aux données N-1



3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



2. Un programme de vols adapté à la demande

Construction du programme de vol



La saisonnalité

Regroupement des semaines en fonction des trafics estimés en saison :

- Très Basse Saison : TBS
- Basse Saison : BS
- Haute Saison : HS
- Très Haute Saison : THS

Pour les îles de désenclavement :

- Hors vacances scolaires : BS
- Vacances scolaires : HS

2. Un programme de vols adapté à la demande

Construction du programme de vol



Dimensionner l'offre

Calcul du nombre adéquat et construction des rotations des appareils par semaine / jour :

- ✓ En s'attachant à préserver, si possible, les rotations du programme précédent pour la continuité des dessertes
- ✓ En tenant compte de diverses contraintes (CMO, desserte lagonaire, des escales, des ouvertures de terrain, temps de travail des PN...)

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



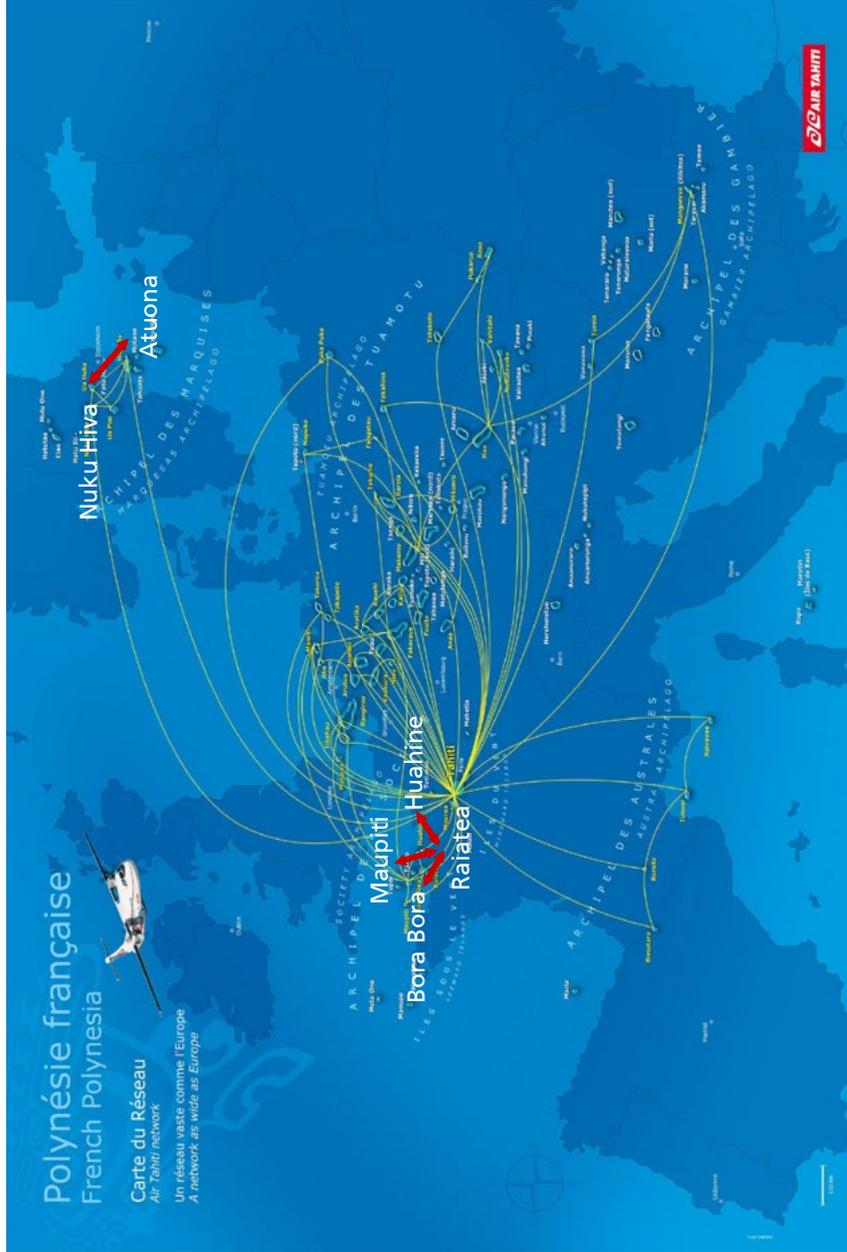
2. Un programme de vols adapté à la demande

Exemple de la construction simplifiée d'une rotation

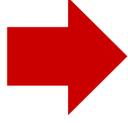
De Tahiti vers	Aratika		Kauehi		Katiu	
Moyenne de pax transportés, basse saison, haut saison, par semaine à N-1	10	16	13	30	13	20
Hypothèses évolution	-15%	0%	-15%	-10%	-15%	-5%
Hypothèses trafic N	9	16	11	27	11	19
Contraintes opérationnelles	-	-	-	-	-	Piste plus courte, position en dernière touchée

- En BS, le besoin est de 9+11+11, une rotation ATR42 (38) générerait un CMR de 85%

2. Un programme de vols adapté à la demande 3 façons de desservir les îles



En vol « **inter-îles** »



Répondre à des besoins de
désenclavements administratifs
ou médicaux (même si ces
besoins n'ont pas toujours été
explicités)

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



2. Un programme de vols adapté à la demande

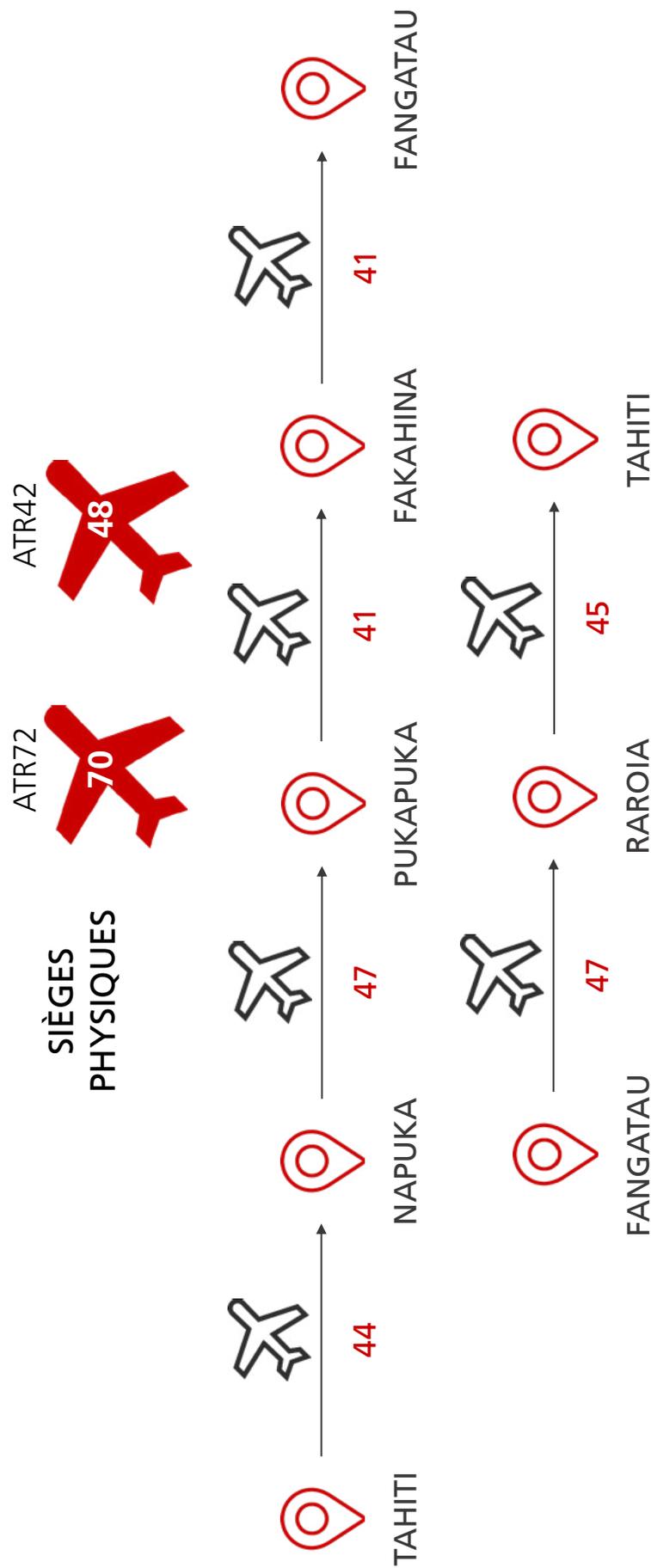
La Charge Marchande Offerte (CMO) : une contrainte importante en PF

Pour décoller ou atterrir, un avion ne peut pas dépasser un certain poids (charge marchande) :

- ✓ Le nombre de Sièges Offerts à la vente (SO) dépend de la CMO
- ✓ La CMO dépend :
 - Du poids de la base de l'appareil
 - De la destination (limitation liée aux pistes ou autres
 - Des étapes (refueling, terrain de dégagement)
 - De la distance (carburant)
 - Du poids des pax
 - Du nombre d'enfants à bord (2 enfants = 1 adulte en poids)
- ✓ Calcul du nombre de Sièges Offerts : $SO = CMO/Poids\ PAX$

2. Un programme de vols adapté à la demande

La Charge Marchande Offerte (CMO) : une contrainte importante en PF



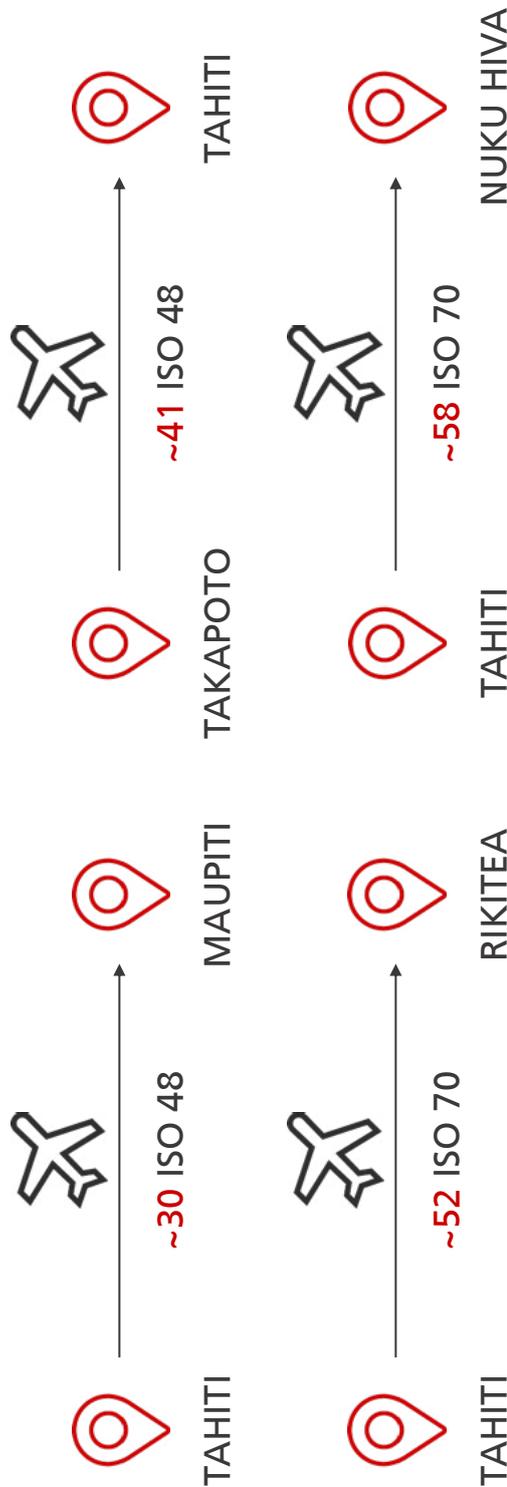
3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



2. Un programme de vols adapté à la demande

La Charge Marchande Offerte (CMO) : une contrainte importante en PF

Sur quasiment toutes les îles, nous avons une Charge Marchande Offerte contrainte, et donc un nombre de sièges offerts limités



2. Un programme de vols adapté à la demande

La Charge Marchande Offerte (CMO) : une contrainte importante en PF

Tout poids transporté (fret, franchise bagage soute, excédent de bagage) vient en déduction du nombre de sièges offerts aux passagers :

- ✓ **Contrainte forte à gérer par les équipes d'Air Tahiti (contrairement aux autres compagnies) :**

- ✓ **Il est parfois impossible d'embarquer tout le poids souhaité par le passager :**
 - Refus de fret, excédent de bagage...

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



2. Un programme de vols adapté à la demande

Impact du poids passager sur le nombre de sièges offerts

	2004	2015	2020	Var 20vs15
ISLV	79	85	87	2,4%
TUAMOTU NORD	82	86	89	3,5%
AUSTRALES	87	92	97	5,4%
MARQUISES	85	88	92	4,5%
TUAMOTU EST	86	90	96	6,7%

Impact direct sur les Sièges Offerts à la vente et la rentabilité de la ligne :

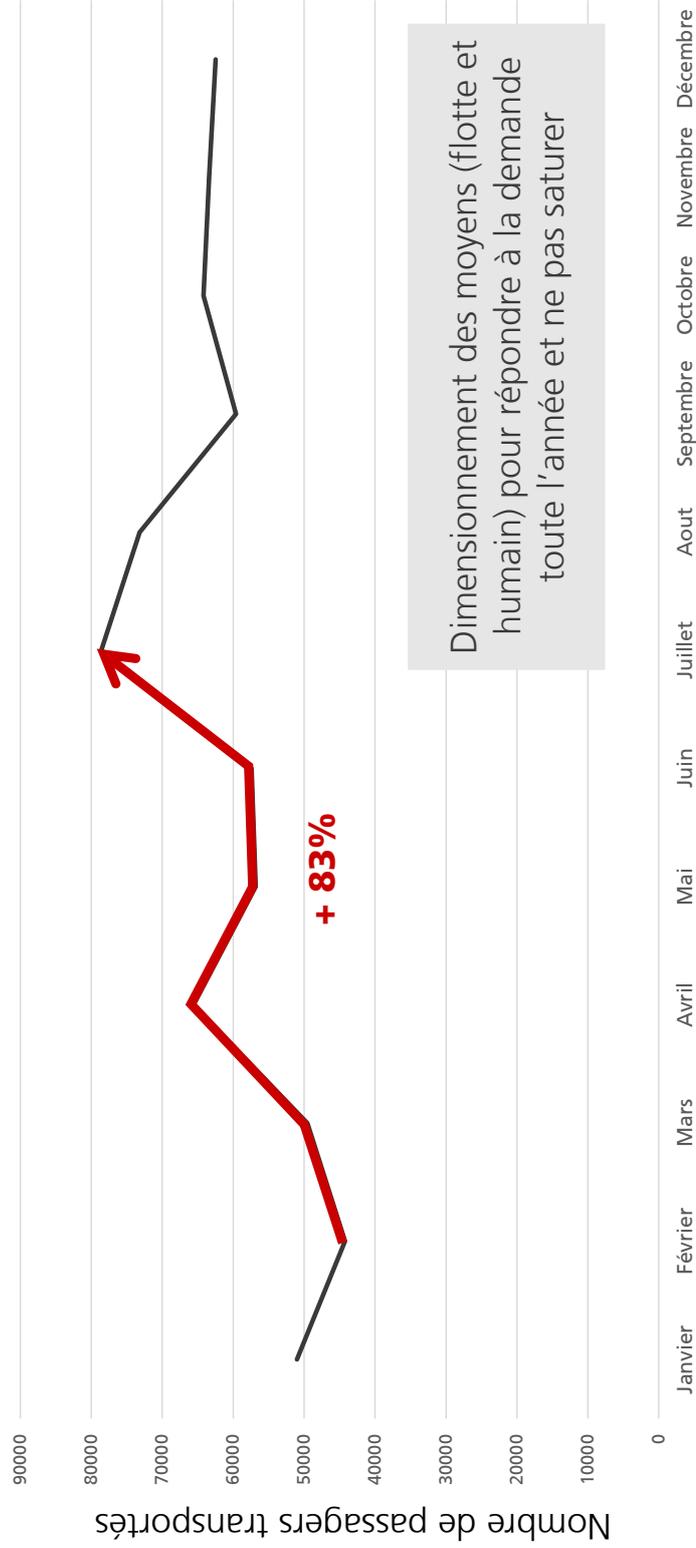
➔ + les passagers sont lourds, - il y a de sièges offerts ⇒ donc moins de recette à iso-tarifs

Exemple : sur un vol Tuamotu Est, 40 passagers avec 6 kg supplémentaires = 240Kg, soit l'équivalent de -2,5 sièges offerts à la vente.

2. Un programme de vols adapté à la demande

La saisonnalité et la directionnalité : des contraintes impactant le programme de vols et les tarifs

Saisonnalité - Evolution du trafic 2019



3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI

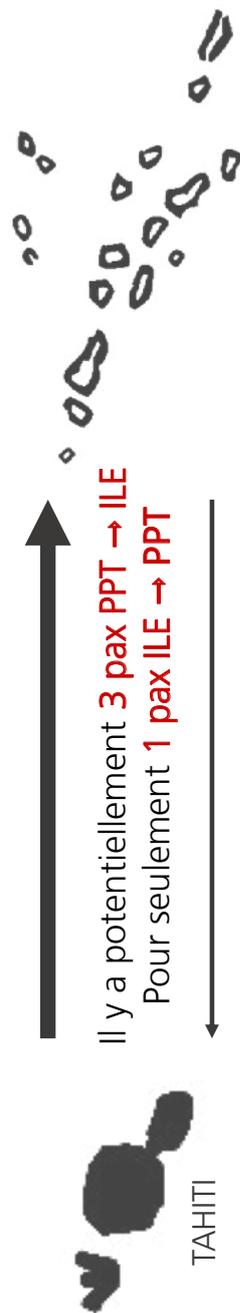
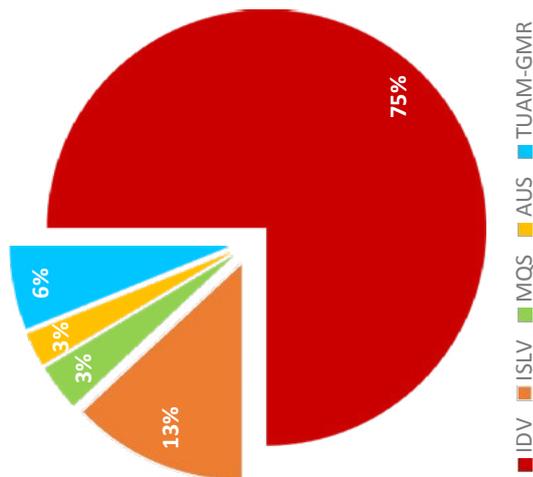
2. Un programme de vols adapté à la demande

La saisonnalité et la directionnalité : des contraintes impactant le programme de vols et les tarifs

La directionnalité – Les causes

	Population en 2017	
ILES DU VENT	207 333	75%
ILES SOUS-LE-VENT	35 393	13%
MARQUISES	9 346	3,4%
AUSTRALES	6 965	2,5%
TUAMOTU - GAMBIE	16 881	6,1%
	275 918	

HABITANTS EN 2017



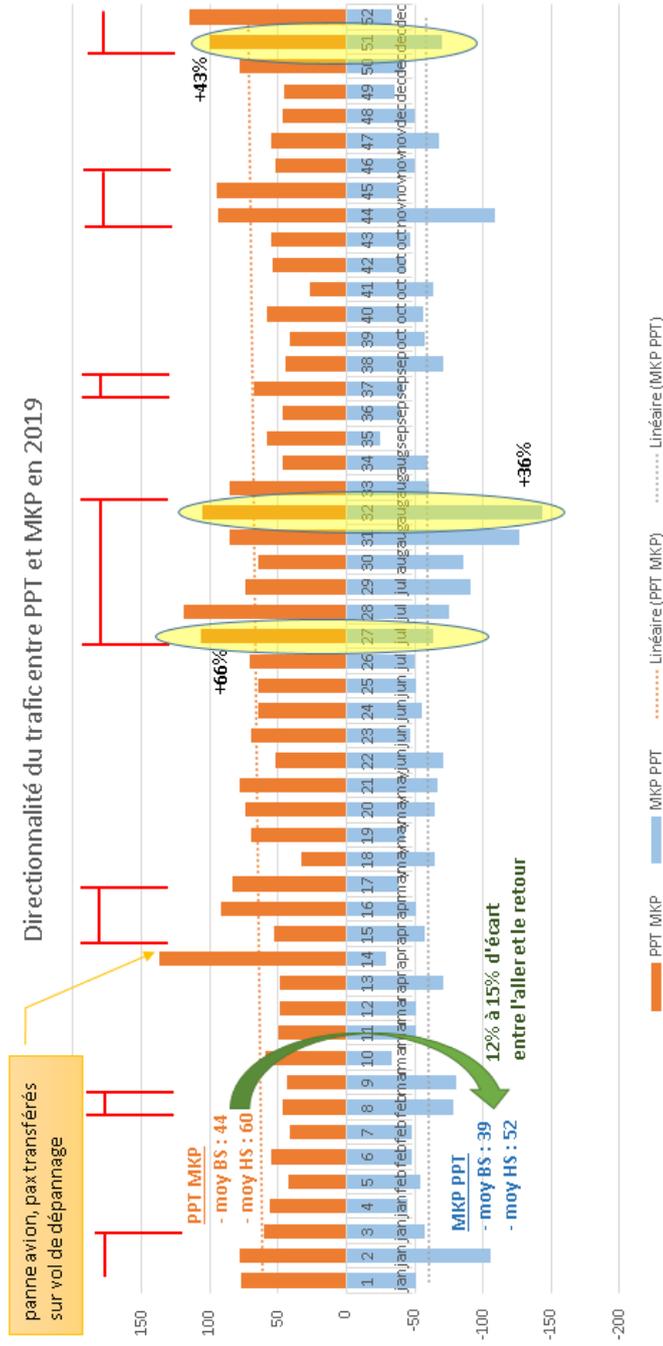
3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



2. Un programme de vols adapté à la demande

La saisonnalité et la directionnalité : des contraintes impactant le programme de vols et les tarifs

La directionnalité – Les conséquences



- 40% de trafic supplémentaire dans une seule direction
- -15% d'écart entre PPT-ILE et ILE-PPT cause Fret (MKP)

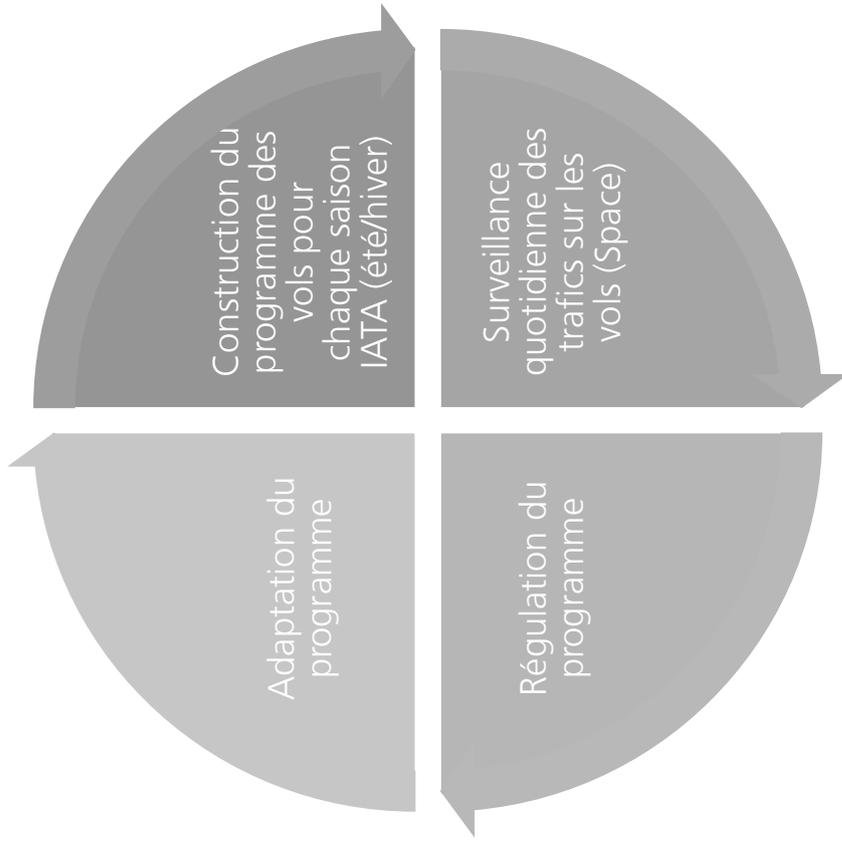
Cela affecte la rentabilité de la ligne et a un impact sur le tarif.

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



2. Un programme de vols adapté à la demande

La méthodologie



3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



C. Par la mise en œuvre de principes de gestion privée

1. La conformité et la sécurité des vols : un prérequis
2. Un programme des vols adapté à la demande
3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne
4. Une qualité de service correspondant aux attentes de la clientèle
5. Une recherche constante d'amélioration de la productivité

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



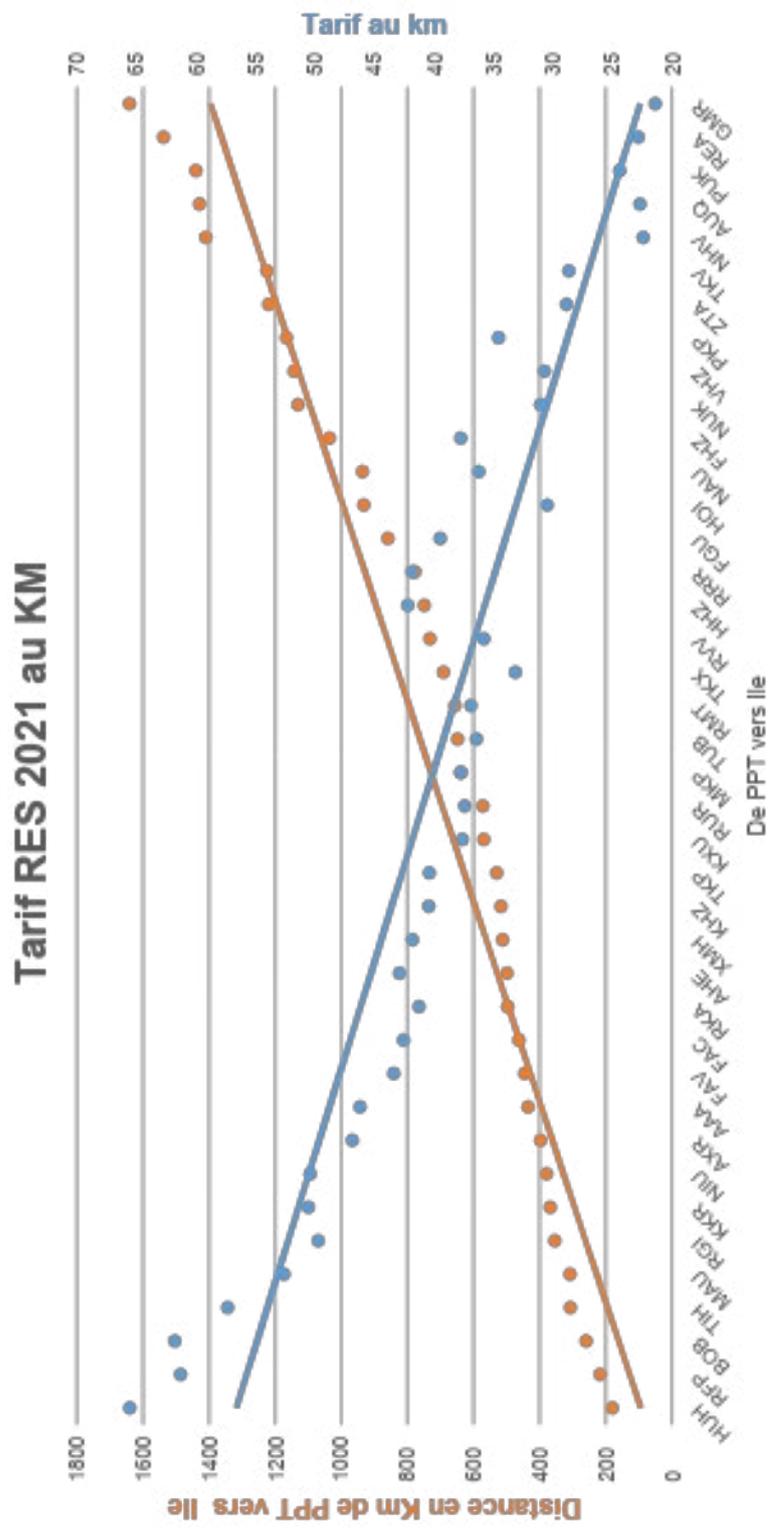
3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Basée sur 3 péréquations internes :

- ✓ Les îles proches financent les îles lointaines
- ✓ Les touristes ont une contribution + importante
- ✓ Parmi les locaux, les cibles de clientèle ayant peu de pouvoir d'achat sont « financées » par celles qui en ont plus

3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Prix au Km : Les îles proches financent les îles lointaines



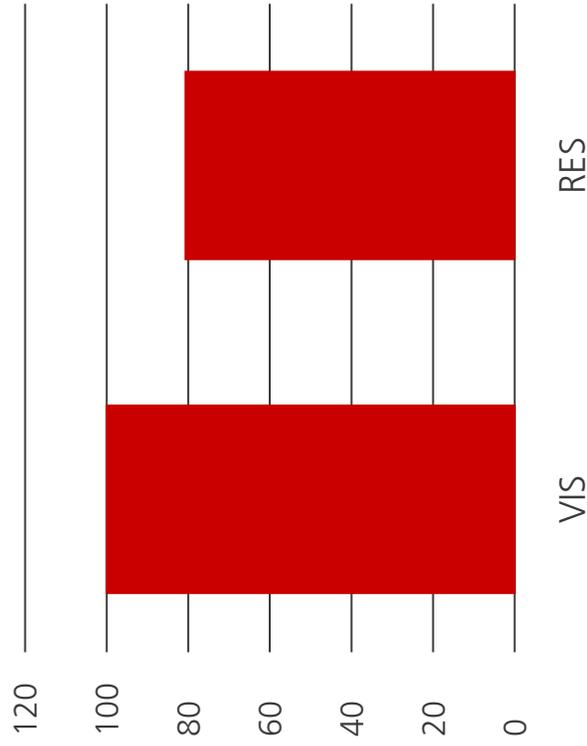
3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Contributions des touristes

Coupon moyen
Toutes Iles 2019 (base 100)



Les touristes paient 20% plus cher en moyenne que les locaux.

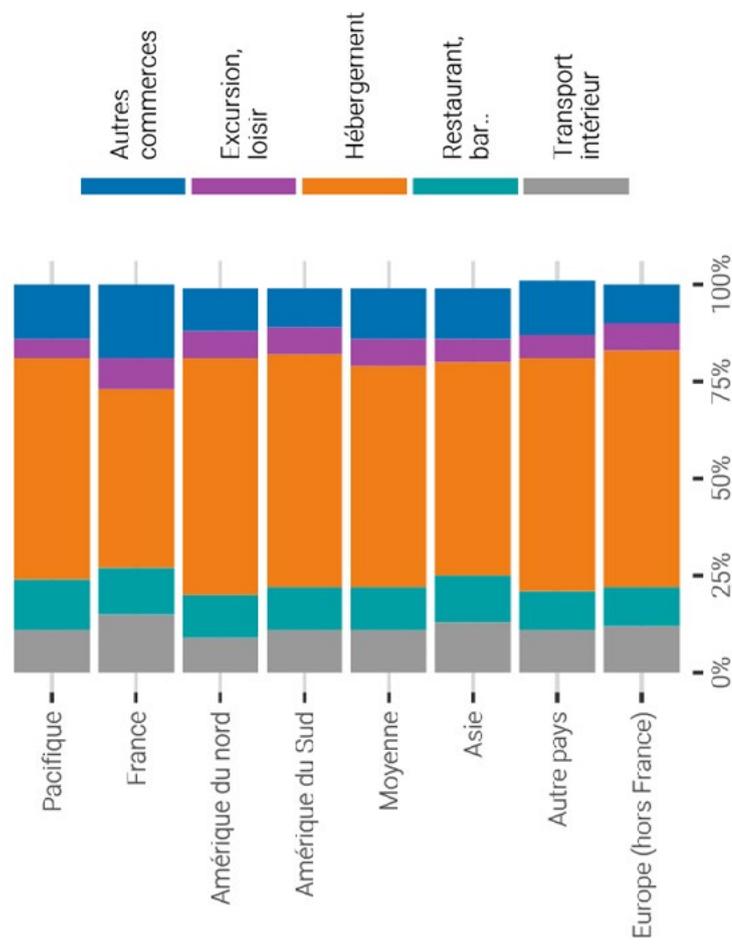
Toutefois, le service proposé aux touristes est plus avantageux :

- Franchise bagage supplémentaire
- Frais de modification
- Frais de remboursement...

3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Contributions des touristes

Fig. 3. Répartition des dépenses touristiques par rubrique et marché en 2018



Part de Air Tahiti dans un Package international :

✓ Air Tahiti représente 8 à 12% des dépenses touristiques, hors transport internationaux.

✓ Si on intègre le transport international, la part d'Air Tahiti dans le total du package diminue encore

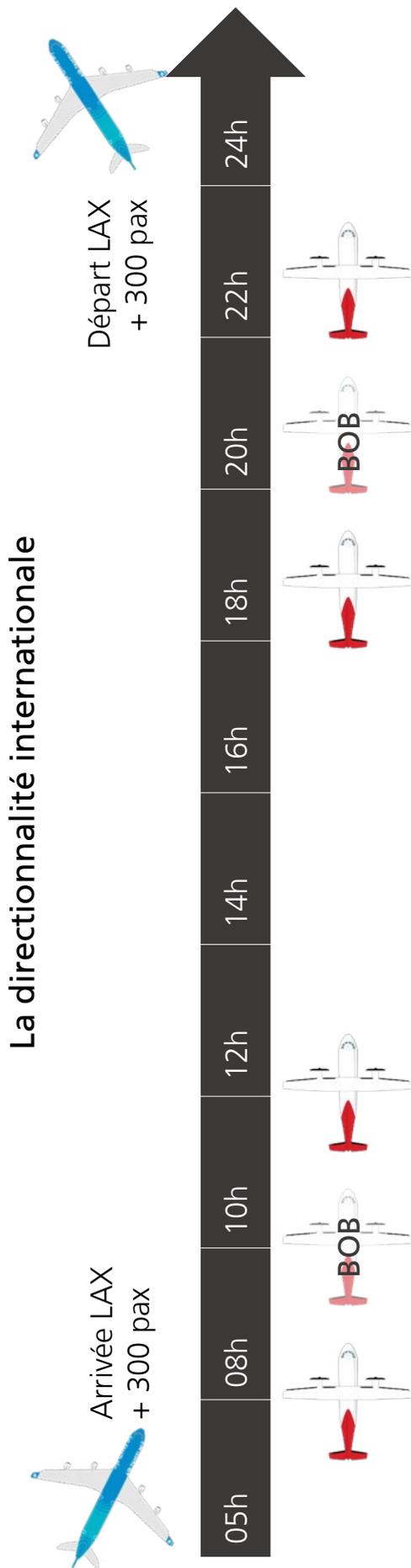
3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI

Source : Enquêtes Dépenses Touristiques 2018 ISPF



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Contributions des touristes



✓ Directionnalité en fonction des arrivées et départs internationaux

✓ Temps d'escale des vols internationaux trop court (impossibilité de faire une rotation A/R vers BOB en ATR)

✓ Population trop faible dans les îles pour remplir les contre-sens des flux touristiques

Impact sur les tarifs

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Cibles de clientèle ayant peu de pouvoir d'achat sont « financées » par celles qui en ont plus

Tahiti Huahine à partir de

Catégorie	Tarif aller simple (Dont 2 042 F de taxes)
Tarif adulte	8 542 F
Tarif enfant - 12 ans	5 042 F

AIR TAHITI



Jeune : moins de 25 ans



Matahiapo : plus de 60 ans (à priori retraité)



Famille avec enfants de moins de 16 ans : le coût du voyage pour plusieurs personnes composant la famille est plus important pour le couple



Résidents des îles autres que Tahiti et Moorea : directionnalité



Groupes (sportifs, religieux...)

Une politique tarifaire permettant d'inciter des cibles de clientèle à voyager car sans ces tarifs, ils voyageraient peu ou pas.

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Cibles de clientèle ayant peu de pouvoir d'achat sont « financées » par celles qui en ont plus

AIR TAHITI
EXCLUSIVITÉ
SALON DU TOURISME

TAHITI-HUAHINE
 À PARTIR DE
8 142 F^{0*}
TARIF ALLER SIMPLE - DONT 2 043 F DE TAXES

TAHITI-TIKEHAU
 À PARTIR DE
11 142 F^{0*}
TARIF ALLER SIMPLE - DONT 2 043 F DE TAXES

TAHITI-RURUTU
 À PARTIR DE
13 042 F^{0*}
TARIF ALLER SIMPLE - DONT 2 043 F DE TAXES

TAHITI-NUKU HIVA
 À PARTIR DE
18 342 F^{0*}
TARIF ALLER SIMPLE - DONT 2 043 F DE TAXES

*Tarifé, soumis aux conditions de vente Salon du Tourisme sur la base d'un hébergement en chambre double ou triple. Autres tarifs disponibles pour des séjours en famille ou des croisières.



En soutien au tourisme local via le salon du tourisme et Séjours dans les îles



Des réductions pouvant aller jusqu'à 45% / 50%

Les réductions octroyées à ces catégories de clientèle sont financées par celles qui ont un plus fort pouvoir d'achat :

- Entreprises et administrations
- Résidents de Tahiti et Moorea sans enfants

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Les gammes tarifaires des compagnies aériennes



Relation		Christchurch Wellington		
Type d'appareil	ATR 72			
Temps de vol	01:05			
Type de tarif	seat	seat+bag	flexitime	flexidate
Bagage cabine	1 x 7kgs			
Bagage soute	0	1 x 23kgs		2 x 23kgs
Remboursement	Non remboursable		Remboursable avant départ	
Modifications	payant		Changement d'horaire gratuit le même jour. Réalignement tarifaire et frais de modification sinon.	Changement d'horaire gratuit le même jour. Réalignement tarifaire sinon.
Autres conditions	-	-	Choix du siège	Choix du siège
Tarifs en XPF arrondi 1NZD = 71XPF	6 700	8 100	9 600	11 000
Tarifs en NZD	94	114	134	154



3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI

3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Les gammes tarifaires des compagnies aériennes



Relation		Paris Toulouse		
Type d'appareil	Airbus A320			
Temps de vol	01:25			
Type de tarif	Light	Standard	Flex	Business Flex
Bagage cabine	12 kg en 2 pièces			18 kg en 3 pièces
Bagage soute	0	1 x 23 kg	2 x 32 kgs	
Remboursement	Avant 31 décembre 2021 : avoir remboursable. Après 1er janvier 2022 : billet non-remboursable.		Remboursable avant départ	
Modifications	Modification gratuite			
Autres conditions	-	-	Choix de siège standard	Choix de siège standard
Tarifs en XPF arrondi	6 300	7 700	12 300	27 100
Tarifs en EUR	88	108	173	381



3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI

3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Les gammes tarifaires des compagnies aériennes



Relation		Sydney Melbourne	
Type d'appareil		Boeing 737	
Temps de vol		01:35	
Type de tarif	Red e-Deal Economy	Flex Economy	Business
Bagage soute			1 pièce de 32kgs
Remboursement	Non remboursable	Avant départ : 7500 F Après départ : non remboursable	Remboursable.
Modifications	Jusque J-1 : 7500F Non autorisé jour J	Gratuit jusque 30min avant départ Non autorisé sinon	Gratuit
Tarifs en XPF arrondi 1AUD = 76XPF	7600	40 100	54 900
Tarifs en AUD	99	522	716

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Les gammes tarifaires des compagnies aériennes



Tahiti - Raiatea			
Relation	ATR 72		
Type d'appareil	00:50		
Temps de vol	1 x 5 kgs		
Type de tarif	Feti'i 10kg	Tarif réduit W,B - 10kg	Standard M - 10kg
Bagage cabine	1 x 10 kgs		
Bagage soute	1 x 23kgs		
Remboursement	Non remboursable	2000F	1000F
Modifications	Frais	2000F	1000F
Autres conditions	siège libre	siège libre	siège libre
Tarifs en XPF	6 300	7 400	13 300
			15 500



3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI

3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Gamme tarifaire simplifiée - Résident

Tarif	Niveau de réduction	Clientèle	Exemple HT : PPT – RFP AS Moyenne saison
Plein tarif 23 Kg	+ 34%		17 900 XPF
Tarif réduit 23 Kg	+ 16%		15 500 XPF
Plein Tarif Rouge (10kg)	0% à -10%	Entreprises, CPS, adultes	13 300 XPF (plein tarif) 12 200 (1/2 aller retour)
Blanc (10Kg)	- 20% à - 30%	Famille, jeune, senior, résident des îles, touriste local	9 400 XPF (-30%)
Bleu (10Kg)	- 40% à - 50%	Famille, jeune, senior, touriste local	7 400 (-45%) 6 700 XPF (-50%)
Enfant (10Kg)	- 45% ou - 75% (bleu)	Enfants ou Enfants carte famille	7 400 XPF ou 3 400 XPF
Bébé (10Kg)	- 90%	Bébés < 2 ans	1 400 XPF

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Le poids des taxes dans l'aérien

TEREVAU PITI

Passagers - Aller simple

Tahiti Îles	Adulte	Enfant	Étudiant ISLV	Étudiant
Huahine	5 000 F	3 500 F	3 500 F	4 000 F
Raiatea	6 000 F	4 500 F	4 500 F	5 000 F
Taha'a	7 000 F	5 000 F	5 000 F	6 000 F
Bora Bora	8 000 F	6 000 F	6 000 F	7 000 F

APETAHI EXPRESS

HUAHINE 12 800 F*
RAIATEA 14 000 F*
BORA BORA 16 200 F*

ALLER-RETOUR
 ALLER-RETOUR
 ALLER-RETOUR

Réservez aux agences Ratero / *Tarifs à partir de et par personne

APETAHI EXPRESS

AIR TAHITI

PPT HUAHINE	Aller Simple	Aller Retour
Taxe FR	1 777 F	3 554 F
Redevance PF	265 F	481 F
CSCTAI	900 F	1 800 F
TOTAL TAXES	2 942 F	5 835 F
TAXES =	~50% du tarif du bateau	

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Poids des taxes dans le prix du billet d'avion

Tarif Feti Raromatai		Jusqu'au 30 juin 2021	A/c du 1er juillet 2021
 40 minutes 	Huahine Aller-retour à partir de	11 100 F Hors taxes + 4 035 F Taxes 15 135 FTTC	11 100 F Hors taxes + 5 835 F Taxes 16 935 FTTC
 45 minutes 	Raiatea Aller-retour à partir de	12 600 F Hors taxes + 3 506 F Taxes 16 106 FTTC	12 600 F Hors taxes + 5 306 F Taxes 17 906 FTTC

Pour un adulte sur Huahine :
TOTAL TAXES = 35% du prix TTC

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Poids des taxes dans le prix du billet d'avion pour une famille

Tarif Feti Raromatai

2 adultes + 2 enfants		Jusqu'au 30 juin 2021	A/c du 1er juillet 2021
 40 minutes 	Huahine Aller-retour à partir de	33 200F Hors taxes + 16 140F Taxes <hr/> 49 340 FTTC	33 200F Hors taxes + 23 340F Taxes <hr/> 56 540 FTTC
		 45 minutes 	Raiatea Aller-retour à partir de

Pour les familles sur Huahine, 2ADT + 2 ENF :
TOTAL TAXES = 41 % du prix TTC

3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Revenue Management

Classe de réservation	
Z	Tarif touristes 2 x 23kg
Y	Tarif touristes 23kg
S	Tarif touristes 23kg
V	Tarif touristes promo
M	Plein tarif Résident Rouge 0 – 10%
W	Tarif blanc -20% à -30%
B	Tarif bleu -40% à -50%
H	Tarif Promo - 50% à plus
G	Groupes
L	-80%

- ✓ La disponibilité des tarifs sur un vol est gérée par des classes de réservation
- ✓ A chaque classe de réservation correspond un niveau de tarif
- ✓ Ces classes de réservation sont ouvertes ou fermées selon la demande
- ✓ Gestion par un logiciel de Revenue Management
- ✓ Une équipe de RM analyste assure le pilotage des vols tous les jours

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne

Tarifification CARGO

		
Q-GO Priority	Réservé et prioritaire	Fret prioritaire
Q-GO Express	Colis qui doit être envoyé le plus rapidement possible, envoi expresse	Fret réservé
Q-GO Classic	Selon la disponibilité	Fret normal
		Réservé et prioritaire
		Réservé
		Selon la disponibilité

Nous proposons aussi des services spécifiques pour le transport de certaines expéditions :

- **Colis réfrigéré / congelé** – stockage en chambre froide, emballages isothermes
- **Transport d'animaux vivants** – cages de transport
- **Marchandises dangereuses** – emballages spécifiques

3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne Tarification CARGO

Sur quasiment toutes les îles, la charge marchande offerte est **contrainte**.

Le fret réservé / prioritaire prend la place disponible pour les passagers

Tarification fret (XPF/kg) basée sur le **tarif passager** divisé par le **poids moyen** des passagers + bagages

Tarif passager 29 600 F

A/R

287 F/KG



TAHITI



MAUPITI



TAHITI

Tarif passager 57 600 F

A/R

538 F/KG



NUKU HIVA

Fret réservé

520 F/KG

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



C. Par la mise en œuvre de principes de gestion privée

1. La conformité et la sécurité des vols : un prérequis
2. Un programme des vols adapté à la demande
3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne
4. Une qualité de service correspondant aux attentes de la clientèle
5. Une recherche constante d'amélioration de la productivité

4. Une qualité de service correspondant aux attentes de la clientèle

La qualité de service : enquête de satisfaction Résident

Une enquête de satisfaction a été réalisée par une société externe à Air Tahiti



4. Une qualité de service correspondant aux attentes de la clientèle

La qualité de service : enquête de satisfaction Résident



La satisfaction globale atteint 91 %
(23% de très satisfait et 68% de satisfaits)

Les 9% de clients insatisfaits
(moyennement 7% et pas satisfait 1%)



La satisfaction globale atteint 96 %
(51% de très satisfait et 45% de satisfaits)

C. Par la mise en œuvre de principes de gestion privée

1. La conformité et la sécurité des vols : un prérequis
2. Un programme des vols adapté à la demande
3. Une politique tarifaire optimisée basée sur une péréquation interne
4. Une qualité de service correspondant aux attentes de la clientèle
5. Une recherche constante d'amélioration de la productivité

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI

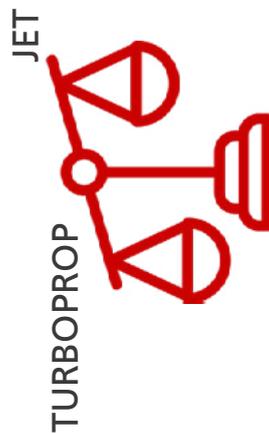


5. Une recherche constante de l'amélioration de la productivité

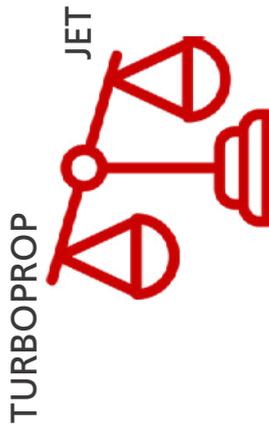
La flotte (15% des charges)

Jet ou Turboprop ?

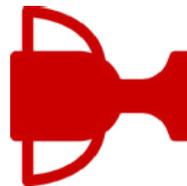
Distance
< 450 Km



Distance
> 450 Km



90% des trafics dans un rayon inférieur à 450Km



TURBOPROP

5. Une recherche constante de l'amélioration de la productivité

La flotte (15% des charges)

Bombardier ou ATR ?

	Q400	ATR
Famille avion		✓
Capacité cabine	✓	
Accessibilité pistes PF		✓
Coût d'exploitation		✓
Fiabilité		✓
Support		✓
Vitesse	✓	

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



5. Une recherche constante de l'amélioration de la productivité

La flotte (15% des charges)



7 ATR 72-600 / 2 ATR 42-600

- ✓ Un investissement de 20 Milliards de Fcp
- ✓ Renouvellement de la flotte tous les 8 à 10 ans
- ✓ Défiscalisation :
 - 4 avions sur 9
 - Economie : 2 110 MFcp

Air Tahiti n'a jamais sollicité la défiscalisation locale

5. Une recherche constante de l'amélioration de la productivité

La masse salariale (52% des charges)

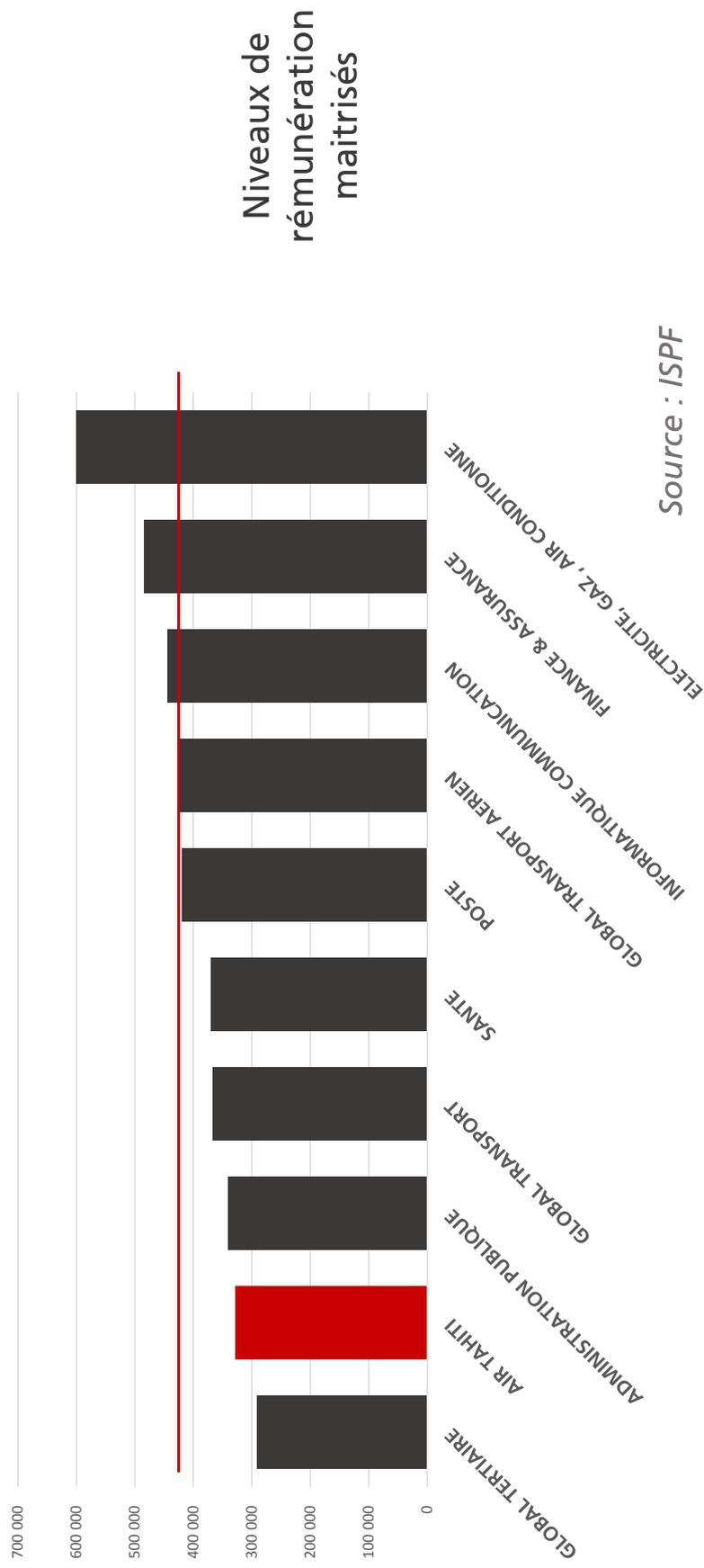


3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



5. Une recherche constante de l'amélioration de la productivité

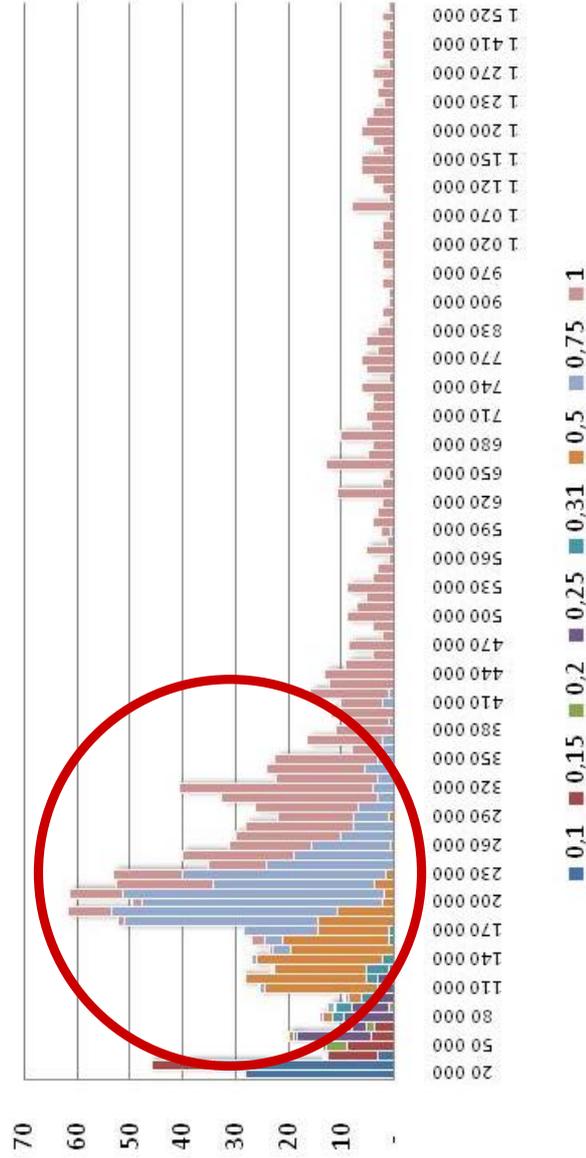
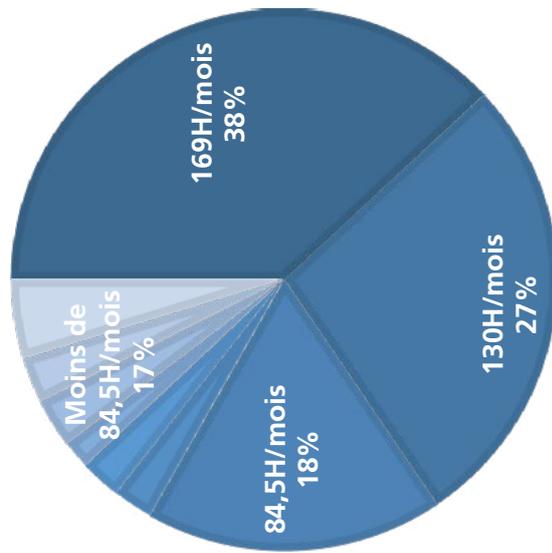
La masse salariale (52% des charges)



5. Une recherche constante de l'amélioration de la productivité

La masse salariale (52% des charges)

RÉPARTITION DES TEMPS DE TRAVAIL



3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



NOTRE MODÈLE



A. Desservir toutes les îles de Polynésie Française ayant un aéroport

B. En dégageant une marge raisonnable

C. Par la mise en oeuvre de bonnes pratiques de gestion aéronautique

D. Pour le service public, au coût le plus faible pour la collectivité

D. Pour le service public, au coût le plus faible pour la collectivité

Contribution du pays pour 35 années d'activité
Aucune sauf pour :

- ✓ Crise financière :
- 2011 : 145,8 M Fcp
 - 2012 : 76 M Fcp
 - 2014 : 180 M Fcp
 - 2015 : 180 M Fcp
 - 2016 : 180 M Fcp

- ✓ Crise sanitaire :
- 2020 : 425 M Fcp
 - 2021 : 450 M Fcp

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI



Comparaisons des réseaux d'Air Tahiti et d'Air Guyane



- Escales desservies par Air Tahiti
- Escales desservies par Air Guyane

*Tien Cook - 1.150 km de Tahiti - Devotee Internationale



Guyane :
5 lignes
financées par
1 120 MXPFF/an



Comparaisons des réseaux d'Air Tahiti et d'Air Calin/Wallis & Futuna



■ Escales desservies par Air Tahiti

● Escales desservies par Air Calin/Wallis & Futuna

*Iles Cook : 1.150 km de Tahiti - Desserte internationale



Wallis et Futuna : 1 ligne financée par 835 MXP/an

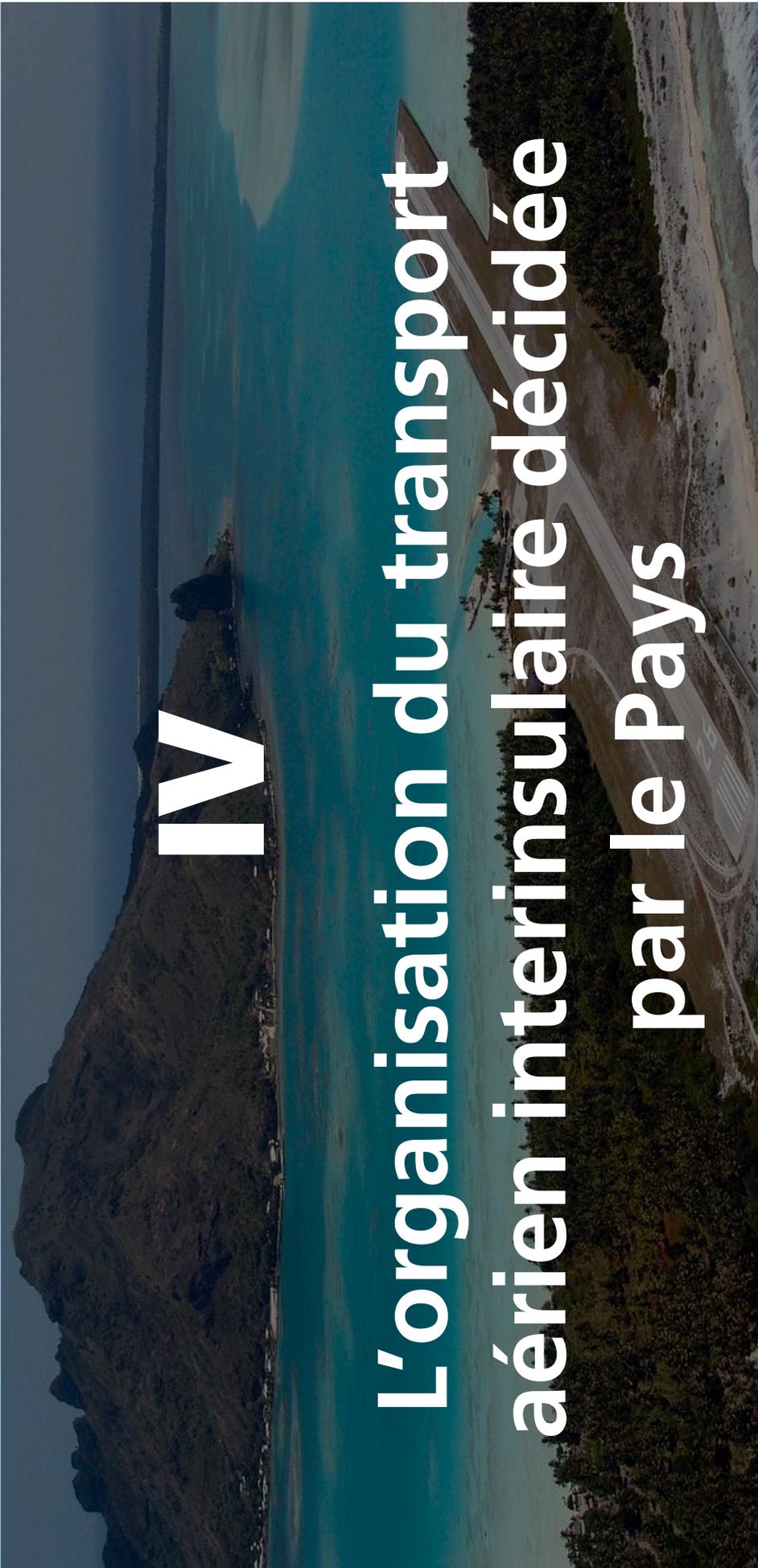


C. Pour le service public, au coût le plus faible pour la collectivité

Compagnie	Liaisons concernées	Collectivité		Contribution annuelle	Contribution / budget
		Habitants	PIB / hab		
	12 lignes (Corse – Métropole)	327 283 (2015)	26 000 € (2014)	150 Mds XPF (2019)	10 Mds XPF (2020) (Air Corsica et Air France) 7 %
 NOS DIACHNES ONT DES ALIÉS 	10 lignes	278 500 (2017)	29 600 € (2017)	50 Mds XPF (2019) (Pays) 56 Mds XPF (2019) (Province Sud) 37 Mds XPF (2020) (Province Nord) 18 Mds XPF (2018) (Province Iles) 1 500 MXPF (2017) (765 MXPF subventions, 450 MXPF Continuité Pays, 280 MXPF Solidarité Transport) 0,9 %	
	1 ligne (Wallis – Futuna)	11 558 (2018)	10 148 € (2005)	≈ 3 Mds XPF	835 MXPF (2018) (50% par l'Assemblée Territoriale de Wallis) 12 % (part payée par l'Assemblée Territoriale)
	6 lignes (St-Pierre – Canada/Paris)	6 034 (2014)	40 000 € (2015)	5 Mds XPF (2018)	360 MXPF (Etat) 7 %
	5 lignes	259 865 (2015)	14 000 € (2015)	95 Mds XPF (2018)	1 120 MXPF (2020) (85% collectivité, 15% Etat) 1,0 % (part payée par la collectivité)
	34 lignes	287 881 (2017)	16 010 € (2016)	167 Mds XPF (2019)	950 MXPF (Prévision 2021) 0,6 %

3/4 LE MODÈLE AIR TAHITI





IV L'organisation du transport aérien interinsulaire décidée par le Pays



Texte fondateur (LP 2016-3)

Principe :

- Libre concurrence mais avec des obligations de service public
- Tarifs fixés librement mais homologués par le Pays
- Programme de vol librement défini mais assorti de l'obligation de service public (fréquences, qualité de service) et approuvé

Exception:

- DSP : appel d'offre comprenant un contrat de délégation de service public et cahier des charges

4/4 L'ORGANISATION DU TRANSPORT AÉRIEN
INTERINSULAIRE DÉCIDIÉE PAR LE PAYS





Libre concurrence



12 îles en libre concurrence

⇒ Celles sur lesquelles les trafics sont les plus importants

90% des trafics

Tarifs fixés librement mais homologués par le Pays

Programme de vols librement déterminé mais sous réserve du respect d'obligations de service public et de l'approbation du Conseil des Ministres

4/4 L'ORGANISATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERINSULAIRE DÉCIDÉE PAR LE PAYS





Délégation de Service Public

32 îles sous 2 délégations de service public distinctes (dont l'Inter Marquises)



32 îles concernées

2 DSP

1 seul opérateur par DSP (sélectionné par appel d'offre)

Tarifs et programme de vols définis par le Pays

Exploitation aux risques et périls du délégataire

Contribution plafond du Pays

4/4 L'ORGANISATION DU TRANSPORT AÉRIEN
INTERINSULAIRE DÉCIDIÉE PAR LE PAYS



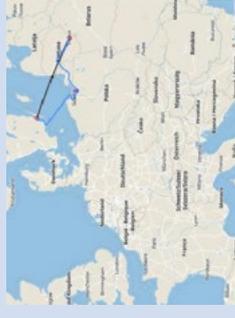
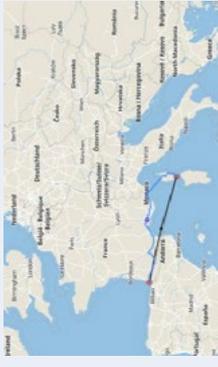
Appel d'offre pour la desserte des 32 îles

✓ Offre précédente écartée car non conforme ⇒ Offre conforme

PAYS	AIR TAHITI
Contribution maximale fixée à 900 M Fcp	Offre d'Air Tahiti ne dépassant pas 900 M Fcp
Programme de vol inférieur de -30% à celui réalisé en 2019	Programme de vol enrichi
Tarifs unique par destination inférieur de 20% au plein tarif	Réinstauration de la gamme tarifaire d'Air Tahiti

4/4 L'ORGANISATION DU TRANSPORT AÉRIEN
INTERINSULAIRE DÉCIDÉE PAR LE PAYS



Relation		Prix TTC (siège +1 bagage enregistré)	Distance équivalente en PF	Prix TTC (siège +1 bagage enregistré)
POHNPEI – MAJURO <i>Etat Fédéral de Micronésie – Iles Marshall</i> 1 436 km		80 334 xpf (USD 822)	TAHITI – HIVA OA 1 433 km	De 36 368 xpf À 78 568 xpf
RAROTONGA – MANIHIKI <i>Iles Cook</i> 1 209 km		236 036 XPF (3 190 €)	TAHITI – TUREIA 1 211 km	De 40 842 xpf À 83 042 xpf
VILNIUS – KALMAR <i>Lituanie – Suède</i> 603 km		De 40 811 xpf (342 € -> +22h de voyage) à 138 663 xpf (1 163 € -> 6h55)	TAHITI – TAKAROA 598 km	De 36 168 xpf À 56 768 xpf
BIARRITZ – FIGARI <i>Côte basque – Corse</i> 901 km		De 76 134 xpf (638 €) à 139 618 xpf (1 170 €)	TAHITI – HAO 919 km	De 35 368 xpf À 69 368 xpf

TAHITI

ANNEXE 4



LISTE DES PRIMES ET AVANTAGES DONT BÉNÉFICIE LE PERSONNEL D'AIR TAHITI CONFORMÉMENT À LA CONVENTION COLLECTIVE DU TRANSPORT AÉRIEN EN PF ET À L'ACCORD D'ÉTABLISSEMENT DU 16 OCTOBRE 2018

Personnel au sol non cadre (entre 8 et 30 heures / semaine)	
Prime de panier (pour les salariés en horaire décalé)	1 145 F CFP
Prime de caisse (pour salarié + de 52h/mois)	5 500 F CFP
Prime forfaitaire de fonction mensuelle (pour salarié 52h/mois ou moins)	Entre 2 850 F CFP et 12 450 F CFP selon le temps partiel
Prime d'APRS (calculée sur 13 mois et parte intégrante du salaire)	Entre 25 000 F CFP et 55 000 F CFP selon le niveau d'APRS
Prime de technicité NDT (tests non destructifs) (calculée sur 13 mois et parte intégrante du salaire)	10 000 F CFP ou 15 000 F CFP brut par mois selon le niveau (1 ou 2)
Prime d'insalubrité, pour ceux effectuant des travaux insalubres (art. 2.19 de l'accord d'établissement)	Entre 3 861 F CFP et 15 444 F CFP par mois, selon les fonctions exercées
Prime pour vol de contrôle (pour certains personnels de la direction technique)	2 500 F CFP par heure de vol de contrôle effectué
Prime de conduite d'engins (pour les personnels habilités et travaillant + de 52 h/mois)	Entre 4 500 F CFP et 8 920 F CFP brut/mois, selon la mission
Prime de découcher (en supplément des frais de mission) (pour les personnels techniques aéronautiques ou avioniques, ainsi que les autres personnels au sol, en déplacement hors de Tahiti plus d'une journée)	a) 10 000 F CFP par nuit passée en dehors de la base Tahiti, pour les personnels techniques aéronautiques ou avioniques b) 5 000 F CFP par nuit passée en dehors de la base Tahiti, pour les autres personnels au sol

Prime de port de passagers à mobilité réduite par des agents en escale (agents de manutention, cellule hôtellerie, etc.)	400 F CFP par acte
Prime d'avitaillement (pour les manutentionnaires, et partie intégrante du salaire)	400 F CFP par opération de test ou de test et avitaillement en carburant
Prime de fin d'année	Salaire de base augmenté de l'ancienneté, versé pour le mois de Décembre de l'année en cours
Prime d'intéressement du personnel sols non cadres et PNC	
Dotation sur le résultat courant (paiement au mois de juin)	Quote-part de 16 % sur le résultat courant, pour les personnels de statut sol non cadre et les PNC
Dotation sur le résultat exceptionnel (paiement au mois de juillet)	3 % du résultat exceptionnel duquel est déduit l'impôt sur les bénéfices
<p style="text-align: center;"><u>Répartition du total</u> 30 % à parts égales entre les bénéficiaires 50 % au prorata des temps de travail contractuels 20 % au prorata des derniers salaires conventionnés (ancienneté comprise) de l'exercice considéré Modulation, au prorata temporis de présence dans l'entreprise au cours de l'exercice considéré</p>	
Voyages	a) 1 billet gratuit et réservé par an sur les lignes d'Air Tahiti, à l'agent, son conjoint et leur(s) enfant(s) à charge b) 1 billet gratuit et réservé, à l'agent et 1 personne du premier cercle (conjoint ou enfant à charge) c) 3 billets gratuits et non réservés, à l'agent, son conjoint et leur(s) enfant(s) à charge
Remboursement de frais médicaux complémentaire pour le salarié et sa famille (conjoint et enfants à charge)	
Soins médicaux, chirurgicaux et pharmaceutiques	75 % du reste à charge
Frais de laboratoire	75 % du reste à charge
Hospitalisation en chambre individuelle	50 % du reste à charge
Soins dentaires	75 % du reste à charge

Remboursement de frais d'optique pour le salarié et sa famille (conjoint et enfants à charge)	
Monture	50 % du montant pris en charge par CPS
Verres correcteurs ordinaires	100 % du montant pris en charge par CPS
Lentilles correctrices	100 % du montant pris en charge par CPS
Indemnité de départ volontaire en pré-retraite	12 mois d'indemnités cumulées de retraite et pré-retraite
Revalorisation du salaire de base pour les agents d'escala de l'escala domestique de Faa'a	1,4%

Dispositions spécifiques aux cadres (30 ou 19,5 heures / semaine)	
Indemnité de départ en retraite des cadres	Entre 2 mois de salaire (5 ans d'ancienneté) et 9 mois de salaire (35 ans d'ancienneté et +)
Indemnité de départ en retraite anticipée	Au minimum égale à l'indemnité de départ en retraite à l'âge normal
Forfait compensateur pour heure de nuit des cadres (versé sur 12 mois)	a) 60 000 F CFP pour les postes dont la majorité du travail est de nuit b) 25 000 F CFP pour les postes appelés parfois à travailler de nuit
Prime individuelle constituée de l'élément Avancement (fixée en janvier sur la base de la masse salariale consacrée à l'avancement)	Jusqu'à 8 % de la somme du salaire de base et de l'ancienneté de l'agent
Prime de poste (pour cadres amenés à gérer du personnel)	Selon les effectifs encadrés, entre 10 000 F CFP (1 à 10 effectifs) et 40 000 F CFP (au-delà de 100 effectifs)
Indemnité de téléphone des cadres (bimestrielle)	Atteint au minimum le forfait d'abonnement facturé par l'OPT
Prime d'intéressement des personnels cadres	
Dotation sur le résultat courant (paiement au mois de juin)	Quote-part de 5 % sur le résultat courant
Dotation sur le résultat exceptionnel (paiement au mois de juillet)	1 % du résultat exceptionnel duquel est déduit l'impôt sur les bénéfices
<u>Répartition du total</u> Entre tous les cadres, au prorata temporis de présence dans la société au cours de l'exercice considéré et en fonction de la durée de travail contractuel	
Voyages	a) Gratuité des billets d'avion sans réservation, pour eux et leur conjoint et enfants à charge, sur la compagnie b) 2 billets gratuits et réservés par an au cadre en activité ou retraité, son conjoint et leur(s) enfant(s) à charge
Retraite complémentaire	AGIRC : Retraite => 62,5 % des cotisations Prévoyance => 100 % en tranche A ; 60 % en tranche B ou C ARRCO : Retraite => 60 % des cotisations

Dispositions spécifiques aux agents de maîtrise et techniciens supérieurs (AMTS) (durée du travail fixée contractuellement)	
Indemnité de départ à la retraite	Entre 2 mois de salaire (5 ans d'ancienneté) et 7 mois de salaire (35 ans d'ancienneté et +)
Indemnité complémentaire de préretraite	Selon les années avant l'âge normal de départ à la retraite, entre 2 mois de salaire (1 an) et 5 mois de salaire (4 ans)
Forfait compensateur AMTS, mensuel (pour les permanences et astreintes)	Inclus dans le calcul de l'indemnité de congés payés
Indemnité de téléphone AMTS	Versée en fonction du poste occupé et de la fréquence des communications téléphoniques effectuées pour des raisons de service de son domicile
Voyages	2 billets gratuits et réservés et 4 billets gratuits non réservés par an, à l'agent, son conjoint et leur(s) enfant(s) à charge

Personnel navigant technique (68,25 heures de vol/mois)		Personnel navigant commercial (68,25 heures de vol/mois)	
Dotations de casques ANR ou participation de 12 000 F CFP annuelle pour une période de 5 ans renouvelable			
Indemnité forfaitaire d'assurance perte de licence PNT	27 760 F CFP / mois	Prime forfaitaire d'assurance perte de licence PNT	20 550 F CFP / mois
Indemnité de téléphone PNT	3 920 F CFP / mois	Indemnité de téléphone PNC	3 920 F CFP / mois
Lunettes (obligation réglementaire pour les PNT avec correction visuelle de disposer de deux paires de lunettes)	Remboursement complémentaire pour la 2 ^{de} paire, tous les deux ans	IKV et Menus frais	1 400 F CFP en menus frais si le temps d'escalade est supérieur ou égal à 4 h
Prime de fin d'année	Salaire de base augmenté de l'ancienneté, versé pour le mois de Décembre de l'année en cours	Découper imprévu lié à un aléa d'exploitation	Prise en charge des frais engagés sur place
Prime d'intéressement des personnels navigants techniques	Salaire de base augmenté de l'ancienneté, versé pour le mois de Décembre de l'année en cours	Prime de fin d'année	Salaire de base augmenté de l'ancienneté, versé pour le mois de Décembre de l'année en cours
Dotation sur le résultat courant (paiement au mois de juin)	Quote-part de 2 % sur le résultat courant	Prime d'intéressement du personnel sois non cadres et PNC	Quote-part de 16 % sur le résultat courant, pour les personnels de statut sol non cadre et les PNC
Dotation sur le résultat exceptionnel (paiement au mois de juillet)	0,4 % du résultat exceptionnel duquel est déduit l'impôt sur les bénéfices	Dotation sur le résultat courant	3 % du résultat exceptionnel duquel est déduit l'impôt sur les bénéfices
Répartition du total 30 % à parts égales entre les bénéficiaires 40 % au prorata des temps de travail contractuels 30 % au prorata des derniers salaires conventionnés (ancienneté comprise) de l'exercice considéré Modulation, au prorata temporis de présence dans l'entreprise au cours de l'exercice considéré		Répartition du total 30 % à parts égales entre les bénéficiaires 50 % au prorata des temps de travail contractuels 20 % au prorata des derniers salaires conventionnés (ancienneté comprise) de l'exercice considéré Modulation, au prorata temporis de présence dans l'entreprise au cours de l'exercice considéré	
Voyages	a) 1 billet gratuit et réservé par an sur les lignes d'Air Tahiti, à l'agent, son conjoint et leur(s) enfant(s) à charge b) 1 billet gratuit et réservé, à l'agent et 1 personne du premier cercle (conjoint ou enfant à charge) c) 3 billets gratuits et non réservés, à l'agent, son conjoint et leur(s) enfant(s) à charge	Voyages	a) 1 billet gratuit et réservé par an sur les lignes d'Air Tahiti, à l'agent, son conjoint et leur(s) enfant(s) à charge b) 1 billet gratuit et réservé, à l'agent et 1 personne du premier cercle (conjoint ou enfant à charge) c) 3 billets gratuits et non réservés, à l'agent, son conjoint et leur(s) enfant(s) à charge

Personnel navigant technique (68,25 heures de vol/mois)	Personnel navigant commercial (68,25 heures de vol/mois)
Remboursement de frais médicaux complémentaires pour le salarié et sa famille (conjoint et enfants à charge)	Remboursement de frais médicaux complémentaires pour le salarié et sa famille (conjoint et enfants à charge)
Soins médicaux, chirurgicaux et pharmaceutiques	75 % du reste à charge
Frais de laboratoire	75 % du reste à charge
Hospitalisation en chambre individuelle	50 % du reste à charge
Soins dentaires	75 % du reste à charge
Remboursement de frais d'optique pour le salarié et sa famille (conjoint et enfants à charge)	Remboursement de frais d'optique pour le salarié et sa famille (conjoint et enfants à charge)
Monture	50 % du montant pris en charge par CPS
Verres correcteurs ordinaires	100 % du montant pris en charge par CPS
Lentilles correctrices	100 % du montant pris en charge par CPS
Régime de retraite complémentaire (Caisse de retraite du personnel navigant - CRPN)	Régime de retraite complémentaire (Caisse de retraite du personnel navigant - CRPN)

ANNEXE 5



LISTE DES PERSONNES RESSOURCES

LISTE DES PERSONNES AUDITIONÉES

Prénom/Nom	Fonction	Date d'audition
M. Thierry ALBERT	Directeur des ressources humaines et de l'informatique d'Air Tahiti	Lundi 12 juillet 2021 à 9 h en salle de réunion d'Air Tahiti
M ^{me} Catherine CHANG	Chef du service du personnel d'Air Tahiti	
M ^{me} Naikee MOASSEN	Chef du service passage à Faa'a	Mardi 13 juillet 2021 à 9 h en salle de réunion d'Air Tahiti
M ^{me} Maeva TCHING	Chef d'escale de Bora-Bora	
M. Emmanuel FAATEREHIA	Délégué du personnel au sol	
M. Tamatoa LOTTE	Délégué du personnel navigant (commercial et technique)	
M ^{me} Vairani TETARIA	Directrice commercial d'Air Tahiti	Mardi 20 juillet 2021 à 9 h en salle de réunion d'Air Tahiti
M. Cyrus VOTA	Chef du service des programmes de vols à Air Tahiti	
M ^{me} Laureen SOLIA	Contrôleur de gestion centrale d'Air Tahiti	
M. William TOOFA	Délégué syndical du personnel navigant technique	Mercredi 8 sept. 2021 à 9 h à l'APF
M. Manate VIVISH	Directeur général d'Air Tahiti	Mercredi 8 sept. 2021 à 14 h à l'APF
M ^{me} Lucette LASSERRE	Directrice du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française	Jeudi 9 septembre 2021 à 9 h à l'APF
M ^{me} Lanie BUNKLEY	Chef des opérations administratives du syndicat intercommunal à vocations multiples des Tuamotu Gambier (SIVMTG)	Jeudi 9 septembre 2021 à 11 h à l'APF
M. Raymond VOIRIN	Maire de la commune de Fangatau	
M ^{me} Elitapeta HOUARIKI	1 ^{er} adj. au maire de la commune de Napuka	
M. Teretino HOUARIKI	Directeur général des services du SIVMTG	
M. Mike VILLIERME	Délégué syndical O Oe To Oe Rima à Air Tahiti	Mercredi 15 sept. 2021 à 9 h à l'APF

M. Cyril TETUANUI M ^{me} Yvana SURDACKI M ^{me} Reva TETUANUI M. Terii PELISSIER	Président du SPC et président de la Communauté des Communes de Hava'i Directrice générale des services du SPCPF Juriste du SPCPF Technicien du SPCPF	Mercredi 15 sept. 2021 à 11 h à l'APF
M. Teuira ORBECK M. Landry KAUA M. Jason PARKER M. Gabriel FIU M. Pascal TEPEHU	Chef d'escale Agents manutentionnaires	Dimanche 26 septembre 2021 à 10 h 5 à l'aérodrome d'Arutua
M ^{me} Huirai PARKER M. Manuarui TOMARU M. Claude NAUTA M ^{me} Elodie TINOMOE M ^{me} Urarii TUPAHURURU M ^{me} Jenny ELLIS M. Jean-Pierre REHUA	1 ^{re} adjointe au maire 4 ^e adjoint au maire 5 ^e adjoint au maire maire déléguée d'Arutua conseillère municipale conseillère municipale conseiller municipal	Lundi 27 septembre 2021 à 9 h 30 à la Mairie d'Arutua
M. Benoît KAUTAI M. Teiki TETAHIOTUPA	Président du CODIM, Maire de la Commune de Nuku Hiva Assistant de direction de la CODIM	Mercredi 20 octobre 2021 à 14 h à l'APF
M. Jean-Christophe BOUISSOU M. Georges PUCHON	Ministre du logement, de l'aménagement, en charge des transports interinsulaires Directeur de l'Aviation civile	Mercredi 20 octobre 2021 à 15 h à l'APF
M. Kamehameha TAHUHUTERANI M ^{me} Leiliokalani ARIIOTIMA M. Denis BATON M. Roger CHUN TIEN M. Mauri NAUTA M. Rodolphe TEHETIA	Agent d'escale Air tahiti à Tubuai (responsable par intérim) Agent d'escale Air tahiti à Tubuai Agents manutentionnaires de l'escale	Lundi 25 octobre 2021 en fin d'après-midi à l'aérodrome de Tubuai

<p>M. Fernand TAHIATA M. Sylvin VIRIAMU M^{me} Arieta DELORD M^{me} Patricia TUPEA M. Tihina VIRIAMU M. Guy YIENG KOW M^{me} Taria TEHOIRI épouse FAATAU M^{me} Mayalène FLORES épse HATITIO M^{me} Magnana VIRIAMU M^{me} Orieta FLORES épouse TINORUA M. Iosua MAHAA M^{me} Emilie TEHOIRI épouse AUDOUIN M^{me} Mila TAHIATA épouse AUDOUIN M^{me} Nadine TEHOIRI épse TIAEHAU M. Damas BATAILLARD M^{me} Rachel TAU M. Tema HAUATA</p>	<p>Maire de Tubuai 1^{er} adjoint au maire 2^e adjointe au maire 4^e adjointe au maire 5^e adjoint au maire Maire délégué de Taahuia Maire déléguée de Mahu Conseillère municipale Conseillère municipale Conseillère municipale Conseiller municipal Conseillère municipale Conseillère municipale Conseillère municipale Directeur général des services de la commune de Tubuai Tavana hau de la circonscription des îles Australes Chef de la subdivision des Australes de la Direction de l'équipement.</p>	<p>Mardi 26 octobre 2021 à 9h à la Mairie de Tubuai</p>
--	---	--

ANNEXE 6



RAPPORT DE MISSION À ARUTUA DU DIMANCHE 26 AU MARDI 28 SEPTEMBRE 2021

par M^{me} Tepuaraurii TERIITAHU, rapporteure, et M^{me} Lana TETUANUI, co-rapporteure

1 – Remerciements :

Les membres de la mission d'information souhaitent remercier les agents de l'escale Air Tahiti d'Arutua et les membres du conseil municipal de la commune d'Arutua ayant pu se rendre disponibles et contribuer ainsi aux travaux de la mission.

Agents de l'escale Air Tahiti d'Arutua auditionnés le 26 septembre 2021 :

- M. Teuira ORBECK, responsable de l'escale d'Air Tahiti à Arutua
- M. Landry KAUA, agent manutentionnaire de l'escale ;
- M. Jason PARKER, agent manutentionnaire de l'escale ;
- M. Gabriel FIU, agent manutentionnaire de l'escale ;
- M. Pascal TEPEHU, agent manutentionnaire de l'escale.

Membres du conseil municipal de la commune d'Arutua auditionnés le 27 septembre 2021 :

- M^{me} Huirai PARKER, 1^{re} adjointe au maire ;
- M. Manuarii TOMARU, 4^e adjoint au maire ;
- M. Claude NAUTA, 5^e adjoint au maire ;
- M^{me} Élodie TINOMOE, maire déléguée d'Arutua ;
- M^{me} Urarii TUPAHURURU, conseillère municipale ;
- M^{me} Jenny ELLIS, conseillère municipale ;
- M. Jean-Pierre REHUA, conseiller municipal.



2- Contexte et objectif :

La délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire a institué deux catégories d'aérodromes : ceux de libre concurrence, regroupant 12 aérodromes, et ceux de désenclavement, rassemblant 34 aérodromes dont la desserte est considérée comme étant structurellement déficitaire.

La desserte de ces 34 aérodromes fait l'objet, depuis le 1^{er} juillet 2021, d'une délégation de service public (DSP) scindée par le conseil des ministres en deux lots, le premier portant sur deux aérodromes de l'archipel des Marquises (*Ua Pou* et *Ua Huka*), le second portant sur les 32 autres aérodromes de cette catégorie.

La desserte des aérodromes d'Ua Pou et Ua Huka, par contrat de DSP, a été confiée à la société Tahiti Air Charter, tandis qu'Air Tahiti est titulaire du contrat portant sur la desserte des 32 autres aérodromes dits de désenclavement.

Ce contrat fixe des obligations de service public que la société Air Tahiti s'est engagée à respecter (*fréquences minimales de vols, tarifs maximums par île desservie, etc.*), en contrepartie desquelles le Pays s'est engagé à verser à son profit, une compensation financière pouvant atteindre 900 000 000 F CFP par an, par des versements du Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI) créé par délibération n° 2020-80 APF du 15 décembre 2020 et que la contribution de solidarité de la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire (CSCTAI) vient alimenter depuis le 1^{er} juillet 2021.

Ceci explique la volonté des membres de la mission d'information d'effectuer un déplacement sur l'une des îles de la zone de désenclavement, afin d'y observer sur place les conditions de travail dans lesquelles évoluent les personnels d'Air Tahiti des escales dans les îles, ainsi que les conditions d'accueil des passagers et des marchandises sur un aérodrome entrant dans le champ d'application du contrat de DSP conclu entre Air Tahiti et le Pays.

Le choix de la mission s'est porté sur Arutua, éloignée de 409 km de Tahiti, uniquement pour des raisons d'ordre pratique, cet aérodrome étant desservi par un vol d'Air Tahiti trois fois par semaine, alors que la majorité des aérodromes de désenclavement est desservi par un vol par semaine tout au plus.

Ce déplacement sur Arutua est le premier de deux déplacements des membres de la mission d'information, le second devant s'effectuer à Tubuai, dont l'aérodrome relève de la zone de libre concurrence.

La mission d'information a en effet souhaité observer les différences mais également les éventuelles similitudes entre les deux types d'aérodromes, en effectuant ces déplacements dans deux archipels distincts.

3- Présentation des travaux réalisés en mission sur Arutua :

Les membres de la mission d'information ont programmé dans le cadre du déplacement à Arutua, deux auditions, la première avec le personnel de l'escale Air Tahiti d'Arutua, la seconde avec le conseil municipal de la commune.

Audition du personnel de l'escale Air Tahiti d'Arutua



Personnel de Arutua

L'audition de l'escale Air Tahiti a permis aux membres de la mission d'aborder la question des conditions de travail du personnel de l'escale ainsi que diverses questions techniques relatives à la desserte de cet atoll.

Il a ainsi été question tout d'abord :

- de la durée de travail des agents (*Mi-temps pour le responsable d'escale et temps partiel de 43h/mois pour les agents manutentionnaires*) ;
- des activités annexes permettant aux agents manutentionnaires de subvenir à leurs besoins (pêche, agriculture, nacre, coprah) ;
- des horaires de travail de l'escale (*3h de service par vol, dont 2h avant le décollage au départ d'Arutua et 1h après le décollage*) ;
- de la navette maritime nécessaire au personnel pour se rendre sur leur lieu de travail (*frais de transport pris en charge par la compagnie*) ;
- de l'agence Air Tahiti située au village et ouverte 2 jours par semaine (*lundi et jeudi*), de 8h à 10h30 ;
- des conditions techniques d'enregistrement des bagages et du fret, sans outil informatique ;
- des problèmes d'électricité rencontrés parfois, sachant que les installations photovoltaïques fournissant le courant appartiennent au Pays représenté par la Direction de l'aviation civile, et qu'en l'absence de courant il est impossible de transmettre les informations météorologiques aux PNT ;

Sur la question de la desserte d'Arutua, il a été indiqué que :

- généralement 3 vols hebdomadaires sont prévus, en ATR 72 sauf lorsque le nombre de billets réservés ne le justifie pas. Le vol est dans ce cas effectué par un ATR 42 ;
- les capacités de transport par fret, sur une rotation (*Arutua-Ahe-Manihi*), sont demandées par les différentes escales, sans ordre de priorité préétabli ;
- depuis la mise en place de la DSP, les tarifs ont baissé d'environ 5 000 F CFP par rapport à l'ancien tarif de haute saison et d'environ 3 000 F CFP par rapport à l'ancien tarif de basse saison ;
- les vols bleus ont été mis en place récemment sur les vols reliant Tahiti à Arutua, sachant qu'Ahe et Manihi en bénéficiaient déjà ;
- il est possible de prévoir la rotation Arutua-Ahe-Manihi, en sens inverse, comme cela s'est déjà fait par le passé.

Audition de membres du conseil municipal de la commune d'Arutua



Rencontre avec le conseil municipal de Arutua

La rencontre avec le conseil municipal d'Arutua a permis aux élus de la commune de soumettre aux membres de la mission d'information, leurs observations sur de nombreux points sans lien direct avec l'objet de la mission d'information mais relevant des compétences du Pays (*navire chinois échoué sur le récif de l'atoll depuis 2020 ; renouvellement des titres de séjour et des cartes de travailleurs étrangers des greffeurs chinois des fermes perlières ; création d'une zone de pêche réglementée, etc.*).

Cette rencontre a bien évidemment été l'occasion d'aborder la question des conditions tarifaires proposées par la compagnie Air Tahiti.

Il a ainsi été indiqué que :

- aucune baisse des tarifs n'avait été constatée depuis la mise en place du contrat de DSP ;
- la durée de validité des cartes Vistah (1 an) paraissait injustement courte comparativement aux durées de validité des autres cartes de réduction proposées par Air Tahiti (jusqu'à 5 ans, pour les cartes Jeune, Marama et Famille) ;
- voyager en vol bleu est impossible depuis de très nombreuses années (mise en place récente des vols bleus) ;
- les points acquis grâce à la carte Kaveka (carte de fidélité permettant de financer notamment les excédents de bagages grâce aux points acquis), présentent un intérêt limité dans la mesure où la compagnie refuse parfois les excédents de bagage à l'enregistrement.

CALENDRIER DES RENCONTRES

Dimanche 26 septembre 2021

Départ de Tahiti à 8 h 25 – arrivée à 9 h 35 (vol VT587)

Milieu de matinée

Audition des agents d'Air Tahiti

Responsable d'escale : M. Teuira ORBECK

Agents manutentionnaires :

- M. Landry KAUA
- M. Jason PARKER
- M. Gabriel FIU
- M. Pascal TEPEHU

Fin de matinée

Départ de l'aérodrome pour la pension PARKER – Tél. 87 72 80 40 (Vainui – propriétaire de la pension)

Lundi 27 septembre 2021 dans la matinée

Réunion avec le conseil municipal de la Commune de Arutua (cf. liste jointe du Maire et des 18 membres du conseil municipal)

Mardi 28 septembre 2021

Départ d'Arutua à 9 h – arrivée à Papeete à 11 h 35 (vol VT589)

➔ Liste des membres du conseil municipal de Arutua (voir version pdf de l'annexe 6)

RAPPORT DE MISSION À TUBUAI DU LUNDI 25 AU MERCREDI 27 OCTOBRE 2021

par M^{me} Tepuaraurii TERIITAHU, rapporteure, et M^{me} Lana TETUANUI, co-rapporteure

1 – Remerciements :

Les membres de la mission d'information souhaitent remercier les agents de l'escale Air Tahiti de Tubuai et les membres du conseil municipal de la commune de Tubuai ayant pu se rendre disponibles et contribuer ainsi aux travaux de la mission.

Agents de l'escale Air Tahiti de Tubuai auditionnés le 25 octobre 2021 :

- M. Kamehameha TAHUHUTERANI, agent d'escale (responsable par intérim) ;
- M^{me} Leiliokalani ARIIOTIMA, agent d'escale ;
- M. Denis BATON, agent manutentionnaire ;
- M. Roger CHUN TIEN, agent manutentionnaire ;
- M. Tony MATEMOKO, agent manutentionnaire ;
- M. Mauri NAUTA, agent manutentionnaire ;
- M. Rodolphe TEHETIA, agent manutentionnaire ;

Membres du conseil municipal de la commune de Tubuai auditionnés le 26 octobre 2021 :

- M. Fernand TAHIATA, maire ;
- M. Sylvain VIRIAMU, 1^{er} adjoint au maire ;
- M^{me} Arieta DELORD, 2^e adjointe au maire ;
- M^{me} Patricia TUPEA, 4^e adjointe au maire ;
- M. Tihina VIRIAMU, 5^e adjoint au maire ;
- M. Guy YIENG KOW, maire délégué de Taahuia ;
- M^{me} Taria TEHOIRI épouse FAATAU, maire déléguée de Mahu ;
- M^{me} Mayalène FLORES épouse HATITIO, conseillère municipale ;
- M^{me} Magnana VIRIAMU, conseillère municipale ;
- M^{me} Orieta FLORES épouse TINORUA, conseillère municipale ;
- M. Iosua MAHAA, conseiller municipal ;
- M^{me} Emilie TEHOIRI épouse AUDOUIN, conseillère municipale ;
- M^{me} Mila TAHIATA épouse AUDOUIN, conseillère municipale ;
- M^{me} Nadine TEHOIRI épouse TIAEHAU, conseillère municipale ;

Accompagnés de :

- M. Damas BATAILLARD, directeur général des services de la commune de Tubuai ;
- M^{me} Rachel TAU, tavana hau de la circonscription des îles Australes ;
- M. Tema HAUATA, chef de la subdivision des Australes de la Direction de l'équipement.

2- Contexte et objectif :

La délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire a institué deux catégories d'aérodromes : ceux de libre concurrence, regroupant 12 aérodromes, et ceux de désenclavement, rassemblant 34 aérodromes dont la desserte est considérée comme étant structurellement déficitaire.



Déplacement des membres de la mission d'information à Tubuai

Les membres de la présente mission d'information ont souhaité pouvoir observer sur site les conditions de travail dans lesquelles évoluent les personnels d'Air Tahiti des escales dans les îles, ainsi que les conditions d'accueil des passagers et des marchandises, aussi bien sur un aérodrome de désenclavement que sur un aérodrome de libre concurrence. Elles ont ainsi organisé deux déplacements.

Le premier s'est effectué à Arutua du 26 au 28 septembre 2021 (cf. *Rapport de mission à Arutua*), et le second donc à Tubuai, distante de 645 km de Tahiti et dont l'aérodrome relève de la zone de libre concurrence.

La mission d'information a en effet souhaité observer les différences mais également les éventuelles similitudes entre les deux types d'aérodromes, en effectuant ces déplacements dans deux archipels distincts.

3- Présentation des travaux réalisés en mission sur Tubuai :

Les membres de la mission d'information ont programmé dans le cadre du déplacement à Tubuai, deux auditions, la première avec le personnel de l'escale Air Tahiti de l'île, la seconde avec le conseil municipal de la commune.

Audition du personnel de l'escale Air Tahiti de Tubuai



Rencontre avec le personnel de l'escale de Tubuai

L'audition de l'escale Air Tahiti a permis aux membres de la mission d'aborder diverses questions techniques relatives à la desserte de cette île ainsi qu'aux conditions de travail du personnel.

Il a ainsi été question tout d'abord :

- du niveau très élevé de remplissage des vols reliant Tahiti à Tubuai, à l'aller comme au retour (*vols souvent remplis à 100 %*), y compris durant les périodes les plus difficiles de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 ;
- de la suppression depuis le mois de septembre d'un vol hebdomadaire (*sur 4*), le lundi, sans précisions supplémentaires à ce sujet, malgré le remplissage des vols ;
- du fret, parfois débarqué pour cause de surcharge de l'aéronef, sachant que des analyses prévisionnels sont effectués la veille d'un vol, afin de connaître et évaluer les capacités disponibles sur le vol du lendemain (*à titre d'information, le 25 octobre 2021, environ 30 kg de fret réservé était prévu sur le vol vers Tahiti, la compagnie n'a pas pris de fret normal*) ;
- de la tarification du fret par tranche, entre 0 et 4 kg, puis jusqu'à 39 kg et, enfin, au-delà de 39 kg ;
- de l'agence Air Tahiti située au sein de l'aérogare et ouverte 2 jours par semaine (*mardi et jeudi*), de 8h à 11h, très sollicitée par la clientèle du fait des difficultés d'accès à Internet sur l'île et du profil d'une proportion importante de la population, non habituée à l'utilisation d'Internet et du site de réservation en ligne d'Air Tahiti.

S'agissant des conditions de travail du personnel, il a été porté à la connaissance des membres de la mission d'information que :

- la plupart des agents de l'escale ont été recrutés au début des années 2000 ;
- les effectifs de l'escale sont en nombre suffisant, excepté lors de la saison des litchis, durant laquelle des agents manutentionnaires sont recrutés à titre temporaire, sur l'île même ;
- un agent manutentionnaire est en formation afin de renforcer l'équipe d'agents commerciaux à l'escale. Le poste qu'il laissera vacant fera l'objet d'un recrutement.
- en l'absence d'Internet (*vendredi-dimanche*), les agents passent en mode manuel. Le maintien des compétences dans ce domaine fait l'objet d'exercices (*tous les mois*) et de contrôles réguliers (*tous les trois mois*) ;
- les agents manutentionnaires ont des contrats de 43h/mois ne permettant pas une affiliation au régime des salariés de la CPS ;
- l'aérogare date de 1973 et est ouvert sur tous les côtés. En cas de pluie et de vent, toute personne située à l'intérieur se retrouve trempée ;
- en cas d'arrivée de la concurrence, le personnel de l'escale serait ouvert à l'idée de prêter assistance également aux concurrents, afin d'augmenter leur niveau d'activité.

Audition de membres du conseil municipal de la commune de Tubuai



Rencontre avec les membres du conseil municipal de Tubuai

La rencontre avec le conseil municipal de Tubuai a été l'occasion pour les élus locaux d'indiquer aux membres de la mission que :

- les vols ne comptent pas suffisamment de places au tarif Bleu, y compris en basse saison ;
- Air Tahiti n'explique pas suffisamment les différentes variations tarifaires pratiquées ;
- l'absence de liaison entre Tubuai et Rimatara oblige à passer par Tahiti ;
- l'escale Air Tahiti de Tubuai n'a pas suffisamment pris en considération la situation sanitaire, les passagers qui attendent leurs bagages à l'arrivée et ceux qui enregistrent les leurs au départ, étant présents au même moment, dans un espace limité (*Air Tahiti représentée une seule fois aux réunions de crise organisées à Tubuai*) ;
- la gestion des ressources humaines de l'escale pourrait être optimisée, en ne négligeant pas le fait que ces agents sont faiblement rémunérés ;
- les tarifs d'Air Tahiti peuvent avoir été homologués par le conseil des ministres à un niveau trop élevé ;
- concernant le fret, si les passagers sont informés par SMS de l'arrivée du fret, ils ne reçoivent pas de SMS lorsque leur fret n'a pas été pris en charge sur un vol. Il est estimé que cette absence d'information est regrettable, notamment s'il s'agit de fret réservé.
- une étude est en cours afin de revoir l'infrastructure vieillissante de l'aérogare, en tenant compte de la relative complexité des rapports entre les ministères présents à Papeete, la subdivision de la DEQ à Tubuai et Air Tahiti.

CALENDRIER DES RENCONTRES

Lundi 25 octobre 2021

Départ de Papeete à 13 h 30, arrivée à Tubuai à 15 h 10 (vol VT 921)

À partir de 15 h 40 : Audition des agents d'Air Tahiti à l'aérodrome de Tubuai

Mardi 26 octobre 2021

9 h : Réunion avec le conseil municipal de Tubuai (cf. liste jointe du Maire et des 18 membres du conseil municipal)

Mercredi 27 octobre 2021

Départ de Tubuai à 9 h 25 et arrivée à Tahiti à 12 h 20 (vol VT 937)

➔ Liste des membres du conseil municipal (voir version pdf de l'annexe)

ANNEXE 7



AÉRODROMES DE DÉSENCLAVEMENT ET DE LIBRE CONCURRENCE

Aérodromes de désenclavement	Aérodromes de libre concurrence
Ahe	Bora Bora
Anaa	Fakarava
Apataki	Hiva Oa
Aratika	Huahine
Arutua	Maupiti
Faaite	Moorea
Fakahina	Nuku Hiva
Fangatau	Raiatea
Hao	Rangiroa
Hikueru	Rurutu
Katiu	Tikehau
Kauehi	Tubuai
Kaukura	
Makemo	
Manihi	
Mataiva	
Napuka	
Niau	
Nukutavake	

Pukapuka	
Pukarua	
Raroia	
Reao	
Takapoto	
Takaroa	
Takume	
Tatakoto	
Totegegie	
Tureia	
Vahitahi	
Raivavae	
Rimatara	
Ua Huka	
Ua Pou	

ANNEXE 8



CARACTÉRISTIQUES DES BILLETS POUR LES DESTINATIONS DÉSENCLAVÉES

NOMBRE D'HABITANTS SUR LES ÎLES DÉSENCLAVÉES DESSERVIES PAR AIR TAHITI

Communes	Aérodromes	Nombre habitants
Anaa	Anaa	494
Anaa	Faaite	317
Arutua	Apataki	442
Arutua	Arutua	808
Arutua	Kaukura	414
Fakarava	Aratika	Approx. 230
Fakarava	Kauehi	547
Fakarava	Niau	246
Fangatau	Fakahina	161
Fangatau	Fangatau	135
Gambier	Totegegie	1 535
Hao	Hao	1 027
Hikueru	Hikueru	179
Makemo	Katiu	240
Makemo	Makemo	825
Makemo	Raroia	326
Makemo	Takume	Approx. 152
Manihi	Ahe	491
Manihi	Manihi	650
Napuka	Napuka	234
Nukutavake	Nukutavake	177
Nukutavake	Vahitahi	68
Pukapuka	Pukapuka	163
Raivavae	Raivavae	903
Rangiroa	Mataiva	294
Reao	Pukarua	236
Reao	Reao	351
Rimatara	Rimatara	872
Takaroa	Takapoto	501
Takaroa	Takaroa	674
Tatakoto	Tatakoto	259
Tureia	Tureia	336
		Approx. 14 287

TARIFS AU KM PAR RAPPORT À LA DISTANCE

Le tarif au kilomètre HT entre Tahiti et l'île de destination oscille entre 18,14 FCFP et 48,24 FCFP (Mataiva - Tumaotu).

La politique décrite par Air Tahiti est confirmée par le tableau qui atteste que plus la distance est petite, plus le tarif est élevé, et plus l'île est éloignée et plus le tarif au kilomètre est faible, sauf quelques exceptions telles que Apataki par rapport à Niau et Hao par rapport à Fangatau.

Parmi tous ces tarifs, Hao se distingue de Fangatau, pourtant à distance quasi-équivalente de Tahiti, en affichant 26,44 FCFP au km pour Hao et 30,53 FCFP pour Fangatau.

En moyenne, Air Tahiti facture sur les aéroports de désenclavement 32,97 FCFP/km.

Les bénéficiaires de la péréquation sont donc : Fakahina, Fangatau, Hao, Katiu, Makemo, Napuka, Nukutavake, Puka Puka, Pukarua, Reao, Takapoto, Takaroa, Tatakoto, Totegegie, Tureia, Vahitahi, Raivavae et Rimatara

Aérodrome	Aéronefs utilisés	Distance de vol de Tahiti (km)	Tarif HT au km	Nombre de passagers en 2019
Ahe	ATR 42/72	500	37,00	6 201
Anaa	ATR 72	437	39,59	3 269
Apataki	Beechcraft	406	45,57	954
Aratika	ATR 42	498	34,94	1 214
Arutua	ATR 42/72	409	38,63	8 422
Faaite	ATR 42/72	464	36,42	1 110
Fakahina	ATR 42	1 022	32,49	363
Fangatau	ATR 42	950	30,53	1 251
Hao	ATR 42/72	919	26,44	9 038
Hikueru	ATR 42/72	743	36,20	975
Katiu	ATR 42	570	32,46	1 382
Kauehi	ATR 42	517	34,62	2 077
Kaukura	ATR 42	358	44,13	2 575
Makemo	ATR 72	642	32,09	7 019
Manihi	ATR 42/72	513	36,06	5 853
Mataiva	ATR 72	313	48,24	7 401
Napuka	ATR	969	29,93	1 062
Niau	ATR 42	380	43,16	1 326

Nukutavake	ATR 42	1 161	25,84	667
Puka Puka	ATR	1 195	28,70	661
Pukarua	ATR 42	1 337	22,44	918
Raroia	ATR 42/72	778	35,86	1 280
Reao	ATR 42	1 398	21,46	1 253
Takapoto	ATR 42	563	32,86	3 035
Takaroa	ATR 42	598	32,61	3 383
Takume	Beechcraft	806	40,57	351
Tatakoto	ATR 42	1 185	25,32	655
Totegegjie	ATR 72	1 654	18,14	9 493
Tureia	ATR 42	1 215	24,69	911
Vahitahi	ATR 42	1 146	26,18	585
Raivavae	ATR 72	730	30,41	8 149
Rimatara	ATR 72	654	31,50	7 109

BAISSE DES TARIFS PAR COMMUNE

Les nouveaux tarifs affichés par Air Tahiti pour la période de septembre, octobre, novembre 2021 applicables depuis le 1^{er} juillet 2021 montrent une diminution du prix du billet d'avion pour les îles désenclavées.

La baisse de -25 % en moyenne sur ces prix du billet concerne les 32 îles desservies par Air Tahiti dans le cadre de la délégation de service public et environ 99 942 passagers potentiels par an soit 10 % du trafic passager d'Air Tahiti.

Commune	Aérodrome	Tarif max passager HT (adulte) vers ou depuis Tahiti du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2021	Tarif max passager HT (adulte) vers ou depuis Tahiti de septembre à octobre 2021	*Nombre de passagers
Anaa	Anaa	23 200	17 300	3 269
Anaa	Faaite	22 700	16 900	1 110
Arutua	Apataki	24 700	18 500	954
Arutua	Arutua	21 400	15 800	8 422
Arutua	Kaukura	21 400	15 800	2 575
Fakarava	Aratika	23 600	17 400	1 214
Fakarava	Kauehi	24 100	17 900	2 077
Fakarava	Niau	22 000	16 400	1 326
Fangatau	Fakahina	45 000	33 200	363

Fangatau	Fangatau	39 000	29 000	1 251
Gambier	Totegegie	40 400	30 000	9 493
Hao	Hao	32 700	24 300	9 038
Hikueru	Hikueru	36 400	26 900	975
Makemo	Katiu	24 700	18 500	1 382
Makemo	Makemo	27 800	20 600	7 019
Makemo	Raroia	37 400	27 900	1 280
Makemo	Takume	44 400	32 700	351
Manihi	Ahe	24 700	18 500	6 201
Manihi	Manihi	24 700	18 500	5 853
Napuka	Napuka	39 000	29 000	1 062
Nukutavake	Nukutavake	40 400	30 000	667
Nukutavake	Vahitahi	40 400	30 000	585
Pukapuka	Pukapuka	46 400	34 300	661
Raivavae	Raivavae	30 200	22 200	8 149
Rangiroa	Mataiva	20 300	15 100	7 401
Reao	Pukarua	40 400	30 000	918
Reao	Reao	40 400	30 000	1 253
Rimatara	Rimatara	27 900	20 600	7 109
Takaroa	Takapoto	24 700	18 500	3 035
Takaroa	Takaroa	26 400	19 500	3 383
Tatakoto	Tatakoto	40 400	30 000	655
Tureia	Tureia	40 500	30 000	911

* Source : Annexe de la dél. 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire

ÉVOLUTION DES TARIFS AU KM

Depuis le 1^{er} juillet 2021, il n'existe plus de classification « Haute saison » pour les îles désenclavées qui bénéficient d'un régime de délégation de service public (DSP).

Les tarifs avant le 1^{er} juillet 2021 figurant au tableau prennent en compte l'affichage du coût maximal du billet en Haute saison.

Il ressort du tableau que depuis le 1^{er} juillet 2021, la baisse du tarif au kilomètre est réelle et s'élève à environ -25 % en moyenne.

Aérodrome	Tarif au km avant le 1 ^{er} juillet 2021 - Haute saison	Tarif au km depuis le 1 ^{er} juillet 2021
Ahe	49,40	37,00
Anaa	53,09	39,59
Apataki	60,84	45,57
Aratika	47,39	34,94
Arutua	52,32	38,63
Faaite	48,92	36,42
Fakahina	44,03	32,49
Fangatau	41,05	30,53
Hao	35,58	26,44
Hikueru	48,99	36,20
Katiu	43,33	32,46
Kauehi	46,62	34,62
Kaukura	59,78	44,13
Makemo	43,30	32,09
Manihi	48,15	36,06
Mataiva	64,86	48,24
Napuka	40,25	29,93
Niau	57,89	43,16
Nukutavake	34,80	25,84
Puka Puka	38,83	28,70
Pukarua	30,22	22,44
Raroia	48,07	35,86
Reao	28,90	21,46
Takapoto	43,87	32,86
Takaroa	44,15	32,61
Takume	55,09	40,57
Tatakoto	34,09	25,32
Totegegjie	24,43	18,14
Tureia	33,33	24,69

Vahitahi	35,25	26,18
Raivavae	41,37	30,41
Rimatara	42,66	31,50
	1 420,85	1 055,07

DÉTAIL DES TAXES PAR DESTINATION

Taxe d'aéroport, taxe de départ et contribution de solidarité

Ces tarifs affichés sur le site d'Air Tahiti permettent de constater la part que représentent la taxe d'aéroport, la taxe de départ et la contribution de solidarité. La contribution de solidarité varie selon que le vol soit au départ de Tahiti ou de l'île autre que Tahiti. Cela est conforme à l'arrêté d'application de la LP 2020-44 du 18 décembre 2020 portant institution d'une contribution de solidarité de la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire, hormis pour certaines destinations telles que Apataki et Fakahina où la contribution de solidarité est étonnamment plus élevée que le plafond réglementaire sur certains vols.

Les calculs varient à priori en raison de l'utilisation du type d'aéronefs.

The screenshot shows a flight search result for Fakahina to Tahiti on March 8th. A modal window titled 'Prix' is open, displaying the following breakdown:

TOTAL		TARIF DÉTAILLÉ	
TOTAL	XPF 34 500	TOTAL	XPF 34 500
Prix aller simple pour tous les voyageurs (taxes et frais inclus)		1 Adulte XPF 34 500	
Frais de transport aérien	XPF 33 200	Tarif de base	XPF 33 200
Taxes et frais	XPF 1 300	Frais de transport aérien totaux	XPF 33 200
		Contribution de solidarité (QS)	XPF 1 300
		Total des taxes et frais	XPF 1 300
		Total par Adulte	XPF 34 500
		x 1 Adulte	XPF 34 500

The background shows flight details: 16:10 Tahiti (PPT), 2 escales, Classe M, Standard. The flight path is FHZ -> EGU -> RER -> PPT.

Ce tableau ne comporte pas plus d'information concernant Napuka et Takume, Pukapuka (information non disponible sur le site d'Air Tahiti en septembre, octobre 2021).

La taxe d'aéroport est de 3 554 FCFP aller-retour maximum.

Pour la taxe de départ, on constate qu'elle varie de 149 FCFP à 265 FCFP pour 1 aller-retour.

Au retour vers Tahiti, certains passagers ne payent pas de taxe d'aéroport. Seules 8 îles prévoient cette taxe dans leur billet retour vers Tahiti.

Aérodrome	Détail taxes depuis Tahiti	Détail taxes retour Tahiti	Détail taxes aller/ retour
Ahe	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 3 554 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Anaa	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Apataki	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Aratika	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Arutua	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 3 554 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Faaite	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Fakahina	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Contribution de solidarité (PF) : 1 300	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 2 200
Fangatau	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 1 800

Hao	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 3 554 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Hikueru	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Katiu	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Kauehi	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Kaukura	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Makemo	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 3 554 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Manihi	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 3 554 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Mataiva	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 3 554 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800

Napuka	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Niau	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Nukutavake	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Puka Puka	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Pukarua	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Raroia	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Reao	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Takapoto	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800

Takaroa	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Takume	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Tatakoto	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Totegegie	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 3 554 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Tureia	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 1800
Vahitahi	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 1800
Raivavae	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 3 554 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800
Rimatara	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 149 Contribution de solidarité (PF) : 900	Taxe d'aéroport (FR) : 3 554 Taxe de départ (PF) : 414 Contribution de solidarité (PF) : 1 800

DURÉE DE VOL MINIMUM DÉPART TAHITI

Les durées minimales de vols augmentent en cas d'escale, à l'exception de Fakahina par exemple, où les escales sont obligatoirement nécessaires.

Les aéronefs sont adaptés selon les types d'aéroports comme par exemple, à Apataki et Takume, on ne peut pas utiliser les ATR, ni 42, ni 72.

Aérodrome	Aéronefs utilisés	Distance de vol de Tahiti (km)	Durée de vol minimum	Durée de vol minutes	Escales possibles depuis et vers Tahiti
Mataiva	ATR 72	313	0 h 55	55	Tikehau-Rangiroa (Retour)
Kaukura	ATR 42	358	1 h	60	Niau (Aller)
Apataki	Beechcraft	406	1 h 05	65	Tikehau-Rangiroa (Aller) Rangiroa (Retour)
Arutua	ATR 42/72	409	1 h 05	65	Ahe-Manihi (A/R)
Niau	ATR 42	380	1 h 05	65	Kaukura (Retour)
Anaa	ATR 72	437	1 h 10	70	Makemo (Aller) Faaite (Retour)
Ahe	ATR 42/72	500	1 h 15	75	Arutua (Aller) Manihi (Retour)
Aratika	ATR 42	498	1 h 15	75	Kauehi-Katiu (Retour)
Faaite	ATR 42/72	464	1 h 15	75	Makemo-Anaa (Aller)
Kauehi	ATR 42	517	1 h 20	80	Aratika (Aller) Katiu (Retour)
Manihi	ATR 42/72	513	1 h 20	80	Arutua-Ahe (Aller)
Takapoto	ATR 42	563	1 h 20	80	Takaroa (Retour)
Katiu	ATR 42	570	1 h 25	85	Aratika-Kauehi (Aller)
Takaroa	ATR 42	598	1 h 25	85	Takapoto (Aller)
Makemo	ATR 72	642	1 h 35	95	Hao-Raroia (Aller) Anaa-Faaite (Retour)
Rimatara	ATR 72	654	1 h 35	95	Rurutu (Aller) Rurutu (Retour)
Raroia	ATR 42/72	778	1 h 40	100	Hao (Aller) Makemo (Retour) Hikuera-Hao (Retour)
Hikuera	ATR 42/72	743	1 h 45	105	Raroia (Aller) Hao (Retour)
Raivavae	ATR 72	730	1 h 50	110	Tubuai (Aller) Tubuai (Retour)

Takume	Beechcraft	806	1 h 55	115	Fakarava (Aller) Makemo (Retour)
Napuka	ATR 42	969	2 h 05	125	Pukapuka-Fakahina- Fangatau (Retour)
Hao	ATR 42/72	919	2 h 10	130	Tureia-Nukutavake- Vahitahi (Aller) Raroia-Hikueru (Aller) Raroia-Makemo (Retour)
Nukutavake	ATR 42	1 161	2 h 30	150	Tureia (Aller) Vahitahi-Hao (Retour)
Tureia	ATR 42	1 215	2 h 35	155	Nukutavake-Vahitahi- Hao (Retour)
Tatakoto	ATR 42	1 185	2 h 40	160	Pukarua-Reao-Hao (Retour)
Puka Puka	ATR 42	1 195	2 h 40	160	Napuka (Aller) Fakahina-Fangatau (Retour)
Fangatau	ATR 42	950	2 h 55	175	Napuka-Pukapuka- Fakahina (Aller) Raroia (Retour)
Reao	ATR 42	1 398	3 h	180	Tatakoto-Pukarua (Aller) Hao (Retour)
Vahitahi	ATR 42	1 146	3 h 20	200	Tureia-Nukutavake (Aller) Hao (Retour)
Pukarua	ATR 42	1 337	3 h 40	220	Tatakoto (Aller) Reao-Hao (Retour)
Totegegie	ATR 72	1 654	3 h 45	225	Hao (Aller) Hao (Retour)
Fakahina	ATR 42	1 022	3 h 50	230	Napuka-Pukapuka (Aller) Fangatau-Raroia (Retour)

AÉRONEFS UTILISÉS PAR CATÉGORIE D'AÉRODROME

Pour rappel : les catégories d'aérodromes sont les suivants :

Chiffre de code	Distance de référence en mètres
1	Moins de 800 mètres
2	800 mètres à moins de 1200 mètres
3	1 200 mètres à moins de 1800 mètres
4	1 800 mètres et plus

Lettre de code	Envergure aéronef à voilure fixe Largeur hors tout du train principal ¹	Envergure aéronef à voilure fixe Largeur hors tout du train principal
A	Moins de 15 m	Moins de 4.5m
B	15 m à moins de 24 m	4.5 m à moins de 6 m
C	24 m à moins de 36 m	6 m à moins de 9 m
D	36 m à moins de 52 m	9 m à moins de 14 m
E	52 m à moins de 65 m	9 m à moins de 14 m
F	65 m à moins de 80 m	14 m à moins de 16 m

Pour catégoriser un aérodrome, sont assemblés 1 chiffre code et la lettre code, par exemple : Manihi 3 C signifie que la piste d'atterrissage varie entre 1200 et 1800 mètres et qu'il est accessible aux ATR.

Aérodrome	Catégorie d'aérodrome**	Aéronefs utilisés
Apataki	1B	Beechcraft
Takume	1B	Beechcraft
Ahe	2B	ATR 42/72
Aratika	2B	ATR 42
Faaite	2B	ATR 42/72
Hikueru	2B	ATR 42/72
Katiu	2B	ATR 42
Kauehi	2B	ATR 42
Kaukura	2B	ATR 42
Napuka	2B	ATR 42
Niau	2B	ATR 42
Nukutavake	2B	ATR 42
Puka Puka	2B	ATR 42
Pukarua	2B	ATR 42

¹ Distance entre les bords extérieurs des roues du train principal

Raroia	2B	ATR 42/72
Reao	2B	ATR 42
Takapoto	2B	ATR 42
Takaroa	2B	ATR 42
Tatakoto	2B	ATR 42
Vahitahi	2B	ATR 42
Fakahina	2C	ATR 42
Fangatau	2C	ATR 42
Anaa	3C	ATR 72
Arutua	3C	ATR 42/72
Hao	3C	ATR 42/72
Makemo	3C	ATR 72
Manihi	3C	ATR 42/72
Mataiva	3C	ATR 72
Totegegie	3C	ATR 72
Tureia	3C	ATR 42
Raivavae	3C	ATR 72
Rimatara	3C	ATR 72

FRÉQUENCE DES ROTATIONS PAR AÉRODROMES DU PLUS (+) AU MOINS (-)

Selon des obligations de délégation de service public, par destination, la société Air Tahiti doit veiller à respecter une fréquence minimum de vols au départ de Tahiti. Pour 15 destinations il y a 1 vol minimum/semaine.

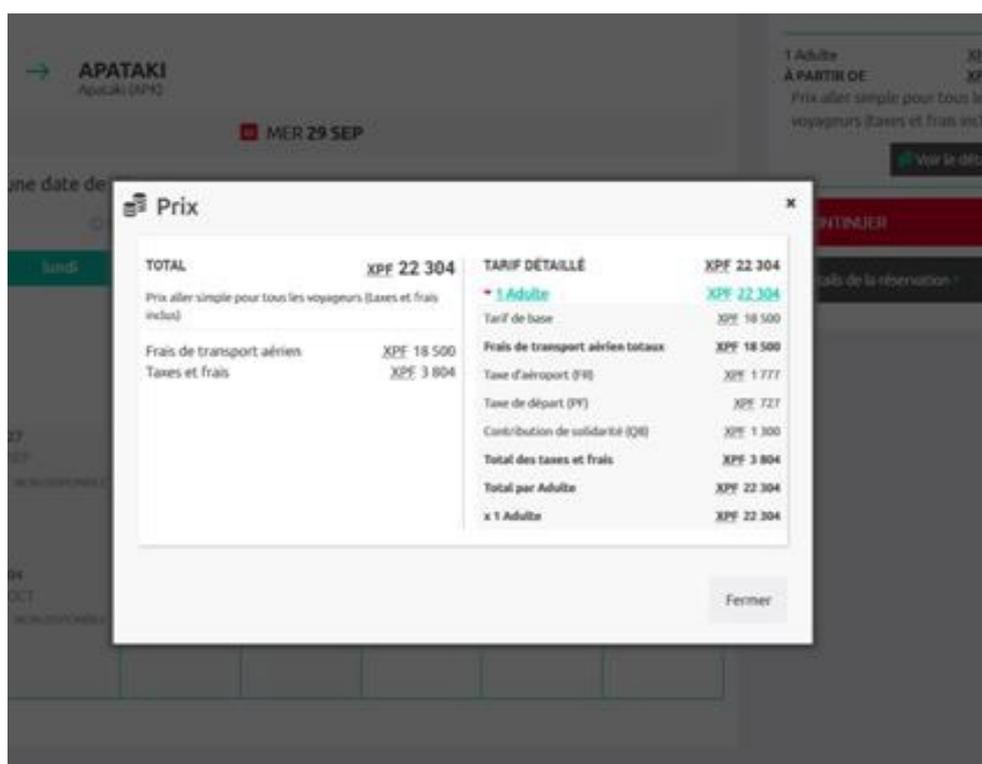
Aérodrome	Nbre habitants	Fréquence minimale de vols depuis Tahiti
Arutua	808	3 / semaine
Ahe	491	2 / semaine
Manihi	650	2 / semaine
Mataiva	294	2 / semaine
Raivavae	903	2 / semaine
Rimatara	872	2 / semaine
Hao	1 027	1,75 / semaine
Makemo	825	1,75 / semaine
Totegegie	1 535	1,5 / semaine
Apataki	442	1 / semaine
Aratika	*Approx 230	1 / semaine
Katiu	240	1 / semaine
Kauehi	547	1 / semaine
Takapoto	501	1 / semaine

Takaroa	674	1 / semaine
Anaa	494	3 / mois
Faaite	317	3 / mois
Hikueru	179	3 / mois
Kaukura	414	3 / mois
Niau	246	3 / mois
Pukarua	236	3 / mois
Raroia	326	3 / mois
Tatakoto	259	3 / mois
Fakahina	161	2 / mois
Fangatau	135	2 / mois
Napuka	234	2 / mois
Nukutavake	177	2 / mois
Puka Puka	163	2 / mois
Reao	351	2 / mois
Tureia	336	2 / mois
Vahitahi	68	2 / mois
Takume	*Approx. 152	1 / mois

* Chiffres affichés sur le site d'Air Tahiti

PARTICULARITÉS DANS L'APPLICATION DE LA CSCTAI SUR CERTAINES DESSERTES

Il a été constaté des particularités concernant 2 destinations : Apataki et Fakahina, pour lesquelles les taxes pour 1 billet aller/retour s'élèveraient à 2 600 FCFP pour Apataki et 2 200 FCFP pour Fakahina, alors que le plafond réglementaire de la CSCTAI est de 1 800 FCFP pour 1 aller/retour.



Les tarifs affichés dans le calendrier correspondent aux tarifs les moins élevés. Les prix sont par passager, taxes incluses.
Vous pourrez sélectionner vos vols lors de l'étape suivante.

TAHITI → **APATAKI**
Faaa (PPT) Apataki (APK)

MER 20 OCT

Sélectionnez une date de départ

Tarif le plus bas Sélection Indique que la date est antérieure ou identique à la date de départ

Dimanche	lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
			13 OCT à partir de XPF 21 442	14 OCT NON DISPONIBLE	15 OCT NON DISPONIBLE	16 OCT NON DISPONIBLE
17 OCT NON DISPONIBLE	18 OCT NON DISPONIBLE	19 OCT NON DISPONIBLE	20 OCT à partir de XPF 22 304	21 OCT NON DISPONIBLE	22 OCT NON DISPONIBLE	23 OCT NON DISPONIBLE
24 OCT NON DISPONIBLE	25 OCT NON DISPONIBLE	26 OCT NON DISPONIBLE	27 OCT à partir de XPF 21 442			

VOTRE RÉSERVATION
1 VOYAGEUR
1 Adulte

CONTINUER

Détails de la réservation

Aérodrome	Nbre habitants	Commune	Fréquence minimale de vols depuis Tahiti	Détail taxes départ Tahiti	Détail taxes retour Tahiti	Détail taxes aller/retour
Apataki	442	Arutua	1/ semaine	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 727 Contribution de solidarité (PF) : 1 300	Taxe de départ (PF) : 611 Contribution de solidarité (PF) : 1 300	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 1 338 Contribution de solidarité (PF) : 2 600
Fakahina	161	Fangatau	2/ mois	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 900	Contribution de solidarité (PF) : 1 300	Taxe d'aéroport (FR) : 1 777 Taxe de départ (PF) : 265 Contribution de solidarité (PF) : 2 200

LIGNES DE LIBRE CONCURRENCE

I - CARACTÉRISTIQUES DES VOLS PAR ARCHIPELS

Archipel des Australes

Aérodrome	Nombre d'habitants	Aéronefs utilisés	Distance de vol de Tahiti (km)	Durée de vol minimum	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Fréquence minimale de vols depuis Tahiti	Nombre de passagers
Rurutu	2 466	ATR 72	571	1 h 30	Rimatara (Aller) (Retour) Tubuai (Aller) (Retour)	2 / semaine	18 866
Tubuai	2 217	ATR 42/72	645	1 h 40	Raivavae (Aller) (Retour) Rurutu (Retour)	2 / semaine	17 557

Archipel des Îles du vent

Aérodrome	Nombre d'habitants	Aéronefs utilisés	Distance de vol de Tahiti (km)	Durée de vol minimum	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Fréquence minimale de vols depuis Tahiti	Nombre de passagers
Moorea	17 816	ATR 72	19	0 h 15	Raiatea-Bora Bora-Maupiti (Retour)	-	70 408

Archipel des Îles sous-le-vent

Aérodrome	Nombre d'habitants	Aéronefs utilisés	Distance de vol de Tahiti (km)	Durée de vol minimum	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Fréquence minimale de vols depuis Tahiti	Nombre de passagers
Bora Bora	10 549	ATR 42/72	259	0 h 50	Moorea-Huahine- Raiatea (A/R) Maupiti- Rangiroa- Tikehau- Fakarava (Retour)	10 / semaine	313 959
Huahine	6 075	ATR 42/72	180	0 h 40	Moorea-Raiatea- Bora Bora (Aller) Raiatea-Bora (Retour)	7 / semaine	114 447
Maupiti	1 286	ATR 42	307	0 h 50	Moorea-Raiatea- Bora Bora (Aller) Raiatea-Huahine (Retour)	2 / semaine	29 323
Raiatea	12 249	ATR 42/72	219	0 h 45	Moorea-Huahine- Bora Bora (Aller) Huahine-Bora Bora-Maupiti- Moorea (Retour)	10 / semaine	225 150

Archipel des Marquises

Aérodrome	Nombre d'habitants	Aéronefs utilisés	Distance de vol de Tahiti (km)	Durée de vol minimum	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Fréquence minimale de vols depuis Tahiti	Nombre de passagers
Hiva Oa	2 243	ATR 42/72	1 434	3 h 20	Nuku Hiva (Aller) Nuku Hiva (Retour)	2 / semaine	29 044
Nuku Hiva	2 951	ATR 72	1 406	3 h 15	Hiva Oa (Aller) Hiva Oa (Retour)	2 / semaine	39 653

Archipel des Tuamotu

Aérodrome	Nombre d'habitants	Aéronefs utilisés	Distance de vol de Tahiti (km)	Durée de vol minimum	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Fréquence minimale de vols depuis Tahiti	Nombre de passagers
Fakarava	844	ATR 42/72	453	1 h 10	Tikehau- Rangiroa (Aller) Rangiroa (Retour)	2 / semaine	31 696
Rangiroa	2 709	ATR 42/72	356	1 h 00	Tikehau (Aller) (Retour) Fakarava (Aller) (Retour) Mataiva (Retour)	5 / semaine	80 493
Tikehau	560	ATR 72	308	0 h 55	Rangiroa- Mataiva (Aller) Rangiroa (Retour)	2 / semaine	34 109

II - RESPECT DES TARIFS HOMOLOGUÉS

Archipel des Australes

Aérodrome	Tarif de base TTC homologué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC homologué <u>vers Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>vers Tahiti</u>
Rurutu	24 342	23 942	24 226	23 826
Tubuai	26 542	26 142	26 426	26 026

Archipel des Îles du vent

Aérodrome	Tarif de base TTC homologué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC homologué <u>vers Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>vers Tahiti</u>
Moorea	5 642	5 642	5 539	5 539

Archipel des Îles sous-le-vent

Aérodrome	Tarif de base TTC homologué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC homologué <u>vers Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>vers Tahiti</u>
Bora Bora	18 942	18 642	18 020	17 720
Huahine	14 742	14 542	14 693	14 493
Maupiti	19 142	18 842	19 026	18 726
Raiatea	16 242	16 042	15 664	15 464

Archipel des Marquises

Aérodrome	Tarif de base TTC homologué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC homologué <u>vers Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>vers Tahiti</u>
Hiva Oa	35 342	34 742	35 226	34 626
Nuku Hiva	34 542	33 942	34 426	33 826

Archipel des Tuamotu

Aérodrome	Tarif de base TTC homologué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>depuis Tahiti</u>	Tarif de base TTC homologué <u>vers Tahiti</u>	Tarif de base TTC appliqué <u>vers Tahiti</u>
Fakarava	22 242	21 942	22 126	21 826
Rangiroa	20 542	20 242	20 322	20 022
Tikehau	20 542	20 242	20 426	20 126

III - TARIFS APPLIQUÉS A UN ALLER/RETOUR STANDARD

Archipel des Australes

Aérodrome	Tarif de base HT A/R appliqué	Tarif de base TTC A/R appliqué	Détail taxes appliquées
Rurutu	38 400	44 168	Taxe d'aéroport : 3 554 Redevance PF : 414 CSCTAI : 1 800
Tubuai	42 200	47 968	Taxe d'aéroport : 3 554 Redevance PF : 414 CSCTAI : 1 800

Archipel des Îles du vent

Aérodrome	Tarif de base HT A/R appliqué	Tarif de base TTC A/R appliqué	Détail taxes appliquées
Moorea	6 200	10 781	Taxe d'aéroport : 3 554 Redevance PF : 427 CSCTAI : 600

Archipel des Îles sous-le-vent

Aérodrome	Tarif de base HT A/R appliqué	Tarif de base TTC A/R appliqué	Détail taxes appliquées
Bora Bora	28 600	33 562	Taxe d'aéroport : 2 385 Redevance PF : 777 CSCTAI : 1 800
Huahine	21 200	27 035	Taxe d'aéroport : 3 554 Redevance PF : 481 CSCTAI : 1 800
Maupiti	29 000	34 768	Taxe d'aéroport : 3 554 Redevance PF : 414 CSCTAI : 1 800
Raiatea	24 000	29 306	Taxe d'aéroport : 2 779 Redevance PF : 727 CSCTAI : 1 800

Archipel des Marquises

Aérodrome	Tarif de base HT A/R appliqué	Tarif de base TTC A/R appliqué	Détail taxes appliquées
Hiva Oa	58 000	63 768	Taxe d'aéroport : 3 554 Redevance PF : 414 CSCTAI : 1 800
Nuku Hiva	56 600	62 368	Taxe d'aéroport : 3 554 Redevance PF : 414 CSCTAI : 1 800

Archipel des Tuamotu

Aérodrome	Tarif de base HT A/R appliqué	Tarif de base TTC A/R appliqué	Détail taxes appliquées
Fakarava	34 600	40 368	Taxe d'aéroport : 3 554 Redevance PF : 414 CSCTAI : 1 800
Rangiroa	31 600	37 264	Taxe d'aéroport : 3 137 Redevance PF : 727 CSCTAI : 1 800
Tikehau	31 600	37 368	Taxe d'aéroport : 3 554 Redevance PF : 414 CSCTAI : 1 800

IV - TARIFS TTC AU KM POUR UN BILLET ALLER-RETOUR AVEC ESCALES

Archipel des Australes

Aérodrome	Distance de vol de Tahiti (km)	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Tarif TTC A/R au km
Rurutu	571	Rimatara (Aller) (Retour) Tubuai (Aller) (Retour)	38,68
Tubuai	645	Raivavae (Aller) (Retour) Rurutu (Retour)	37,18

Archipel des Îles du vent

Aérodrome	Distance de vol de Tahiti (km)	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Tarif TTC A/R au km
Moorea	19	Raiatea-Bora Bora-Maupiti (Retour)	283,71

Archipel des Îles sous-le-vent

Aérodrome	Distance de vol de Tahiti (km)	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Tarif TTC A/R au km
Bora Bora	259	Moorea-Huahine-Raiatea (A/R) Maupiti-Rangiroa-Tikehau-Fakarava (Retour)	64,79
Huahine	180	Moorea-Raiatea-Bora Bora (Aller) Raiatea-Bora (Retour)	75,10
Maupiti	307	Moorea-Raiatea-Bora Bora (Aller) Raiatea-Huahine (Retour)	56,63
Raiatea	219	Moorea-Huahine-Bora Bora (Aller) Huahine-Bora Bora-Maupiti-Moorea (Retour)	66,91

Archipel des Marquises

Aérodrome	Distance de vol de Tahiti (km)	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Tarif TTC A/R au km
Hiva Oa	1 434	Nuku Hiva (Aller) Nuku Hiva (Retour)	22,23
Nuku Hiva	1 406	Hiva Oa (Aller) Hiva Oa (Retour)	22,18

Archipel des Tuamotu

Aérodrome	Distance de vol de Tahiti (km)	Escales possibles depuis et vers Tahiti	Tarif TTC A/R au km
Fakarava	453	Tikehau-Rangiroa (Aller) Rangiroa (Retour)	44,56
Rangiroa	356	Tikehau (Aller) (Retour) Fakarava (Aller) (Retour) Mataiva (Retour)	52,34
Tikehau	308	Rangiroa-Mataiva (Aller) Rangiroa (Retour)	60,66

ANNEXE 9



NOMBRE DE PASSAGERS PAR AÉRODROME – ANNÉES 2019 ET 2020

Société		Passagers						Mouvements				
Aérodrome	Code OACI	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019	Transit 2020	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019
Bora Bora	NTTB	66 594	68 183	134 777	313 959	-57%	16 027	1 826	1 827	3 653	7 368	-50%
Hinahine	NTTH	33 866	32 928	66 794	114 447	-42%	25 374	1 189	1 189	2 378	3 390	-30%
Maupiti	NTTP	7 543	7 711	15 254	29 323	-48%	176	296	296	592	894	-34%
Moorea	NTTM	4 917	9 696	14 613	70 398	-79%	5 312	383	383	766	2 448	-69%
Raiatea	NTTR	67 410	66 185	133 595	225 133	-41%	26 781	1 916	1 916	3 832	5 694	-33%
Total Société		180 336	184 703	365 033	753 260	-52%	73 670	5 610	5 611	11 221	19 794	-43%

270

Tuamotu-Gambier		Passagers						Mouvements				
Aérodrome	Code OACI	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019	Transit 2020	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019
Total Tuamotu-Gambier		68 071	64 475	132 546	230 898	-43%	48 689	3 150	3 150	6 300	9 932	-37%

Australes		Passagers						Mouvements				
Aérodrome	Code OACI	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019	Transit 2020	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019
Total Australes		17 399	17 152	34 551	51 611	-33%	12 689	623	623	1 246	1 788	-30%

Marquises		Passagers						Mouvements				
Aérodrome	Code OACI	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019	Transit 2020	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019
Total Marquises		21 904	22 085	43 989	78 352	-44%	10 892	1 461	1 460	2 921	4 428	-34%

Total général		Passagers						Mouvements				
Aérodrome	Code OACI	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019	Transit 2020	Arrivée	Départ	Total 2020	Total 2019	Var* 2020/2019
Total général		287 704	288 415	576 119	1 114 121	-48%	145 940	10 844	10 844	21 688	35 942	-40%

Source : Direction de l'aviation civile

ANNEXE 10



LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENTS DES PISTES (RÉALISÉS ET PRÉVISIONNELS)

• **Kaukura**

Travaux de mise aux normes 2C en cours.

Piste actuelle : 1081 x 20

Après travaux : 1081 x 30

• **Ahe**

Travaux de mise aux normes en 3C + balisage lumineux.

Piste actuelle : 1240 x 23

Piste après travaux : 1240 x 30

• **Fakahine**

Piste homologuée pour ATR 42 en 2020.

Anciennes distances : 900 x 18

Longueur de piste actuelle : 1045 x 30

• **Takume**

Actuellement, la desserte se fait en BEECH.

Des travaux sont en cours jusqu'à la fin de l'année pour la faire passer en code 2C et permettre un accueil en ATR42.

Distances actuelles : 900 x 18

Distances futures : 948 x 30

• **Aratika Nord**

Etude en cours à la DEQ-SAT pour un passage en 3C.

• **Katiu**

Etude en cours à la DEQ-SAT pour un passage en 3C.

• **Maupiti**

Etude et travaux DEQ SAT pour un passage en 2C

Source : Direction de l'aviation civile

BIBLIOGRAPHIE



RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET DOCUMENTAIRES

OUVRAGES

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS Présidé par M. Bruno LE ROUX Député de Seine-Saint-Denis Président du groupe SRC, Assemblée Nationale 03/11/2014.

The French ATM Strategy STRATEGIC PLAN TO MODERNIZE THE FRENCH AIRSPACE AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT 16/04/2019.

G. CANIVET, le droit de propriété confronté à la théorie des infrastructures essentielles, Rev. Lamy conc. 2006, n° 658.

M. THILL-TAYARA et C. COUADOU, Le droit d'accès à l'épreuve de la théorie des installations essentielles, Contrats, conc. consom. 1999, étude 6.

Les subventions : aspects juridiques, comptables et fiscaux, par Serge HUTEAU, COLLECTION « L'essentiel sur » février 2003.

Les aides publiques au transport aérien Aéroports et compagnies aériennes, 30 juin 2019 -Étude réalisée par Jacques Pavaux, Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées, ancien Directeur général de l'Institut du transport aérien, membre de l'Académie de l'air et de l'espace.

ARTICLES DE PÉRIODIQUES

LE FINANCEMENT DES SERVICES PUBLICS : IMPÔTS OU REDEVANCES ? par Michel LECERF et Guillaume BLANC 23/09/1998 Revue de Droit Fiscal.

Le périmètre de la législation européenne sur les redevances aéroportuaires est validé : grands aéroports et aéroports principaux Commentaire par Loïc GRARD Revue de droit des transports n° 7-8, Juillet 2011, comm. 116.

Question écrite avec réponse n° 21690, 23 novembre 1998 – Télécommunications – France Télécom – Concurrence. – M. de Chazeaux Olivier – Ministère délégué à l'Industrie.05/04/1999 Réponses Ministérielles - Assemblée nationale.

Dix ans après l'arrêt Million et Marais : et après ? - Règles de concurrence et exploitation des ressources essentielles - Etude par Sophie Nicinski, 29/10/2007 La Semaine Juridique - Administrations et collectivités territoriales.

Avis du Comité économique et social sur «L'impact sur la compétitivité des transports routiers généré par les écarts existant en matière d'accises et de taxes de circulation dans les États membres de l'UE»11/07/2001 Législation européenne.

DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES

- Site internet d'Air Tahiti (www.airtahiti.pf)
- www.lecoindesentrepreneurs.fr/seuil-de-rentabilite-definition-calcul-utilite/
- www.agicap.com/fr/article/ameliorer-rentabilite-entreprise/
- www.quotidiendutourisme.com/actualite/e-tourisme/tout-savoir-et-tout-comprendre-sur-ndc-600373.php
- www.tourmag.com/New-Distribution-Capability-ou-comment-IATA-veut-mettre-en-coupe-reglee-les-GDS_a58569.html
- www.icao.int/SAM/Documents/2018-TALLERRBS/11.%20RBS%20EASA%20Risk-based%20oversight.pdf
- www.iata.org/en/programs/safety/audit/iosa/
- www.icao.int/SAM/Documents/2018-TALLERRBS/11.%20RBS%20EASA%20Risk-based%20oversight.pdf

DOCUMENTS DIVERS

- Schéma directeur des déplacements durables interinsulaires de la Polynésie française 2015 – 2025
- Rapport du Président à l'assemblée de la Polynésie française pour l'année civile 2020
- Contrat de délégation de service public du transport aérien régulier interinsulaire de 32 îles de la Polynésie française, entre la Polynésie française et la société Air Tahiti
- Accord relatif à la desserte aérienne interinsulaire n° 09031 du 30 décembre 2020, entre la Polynésie française et la société Air Tahiti
- Comptes annuels d'Air Tahiti et rapports des commissaires aux comptes 2016 à 2020
- Convention collective du transport aérien en Polynésie française, du 16 octobre 2018
- Accord d'établissement AIR TAHITI n° 03/18/VT du 16 octobre 2018
- Règlement intérieur d'Air Tahiti
- Rapport sur l'emploi 2019 de la Direction des ressources humaines d'Air Tahiti

ÉMISSIONS DE TÉLÉVISION

« Sans Tabou » – Polynésie la 1^{ère}

REMERCIEMENTS



Les rapporteuses de la mission d'information remercient chaleureusement l'ensemble des personnes auditionnées qui ont concouru à la réalisation de ce rapport.

TAHITI

Gouvernement

M. Jean-Christophe BOUISSOU : Ministre du logement et de l'aménagement, en charge des transports interinsulaires

Direction de l'aviation civile

M. Georges PUCHON, directeur

Service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française

M^{me} Lucette LASSERRE, directrice

Compagnie Air Tahiti

- M. James ESTALL, président du conseil d'administration d'Air Tahiti
- M. Manate VIVISH, directeur général d'Air Tahiti
- M^{me} Vairani TETARIA, directrice commerciale d'Air Tahiti
- M. Thierry ALBERT, directeur des ressources humaines et de l'informatique d'Air Tahiti
- M^{me} Catherine CHANG, chef du service du personnel d'Air Tahiti
- M^{me} Naïkee MOASSEN, chef du service passage à Faa'a
- M^{me} Maeva TCHING, chef d'escale de Bora-Bora
- M. Emmanuel FAATEREHIA, délégué du personnel au sol
- M. Tamatoa LOTTE, délégué du personnel navigant (commercial et technique)
- M. Cyrus VOTA, responsable du programme de vol, ancien responsable du pricing
- M^{me} Laureen SOLIA, contrôleur de gestion centrale d'Air Tahiti
- M. William TOOFA, délégué syndicat des personnel navigants technique à Air Tahiti
- M. Mike VILLIERME, délégué syndical O OE TO OE RIMA à Air Tahiti

Escale Air Tahiti à Arutua

- M. Teuira ORBECK, responsable d'escale
- M. Landry KAUA, manutentionnaire
- M. Jason PARKER, manutentionnaire
- M. Gabriel FIU, manutentionnaire
- M. Pascal TEPEHU, manutentionnaire

Escale Air Tahiti à Tubuai

- M. Kamehameha TAHUHUTERANI, agent d'escale (responsable par intérim) ;
- M^{me} Leiliokalani ARIIOTIMA, agent d'escale ;
- M. Denis BATON, agent manutentionnaire ;
- M. Roger CHUN TIEN, agent manutentionnaire ;
- M. Tony MATEMOKO, agent manutentionnaire ;
- M. Mauri NAUTA, agent manutentionnaire ;
- M. Rodolphe TEHETIA, agent manutentionnaire.

Syndicat pour la promotion des Communes de Polynésie française

- M. Cyril TETUANUI, président, maire de la Commune de Tumaraa et président de la communauté des Communes de Hava'i
- Mme Yvana SURKACKI, directrice générale des services
- Mme Reva TETUANUI, juriste
- M. Terii PELISSIER, technicien

Communauté des Communes des îles Marquises (CODIM)

- M. Benoît KAUTAI, président, maire de la Commune de Nuku Hiva
- M. Teiki TETAHIOTUPA, assistant de direction de la CODIM

Syndicat Intercommunal à Vocations multiples des Tuamotu Gambier (SIVMTG)

- M. Teretino HOUARIKI, directeur général des services
- M^{me} Lanie BUNKLEY, chef des opérations administratives
- M. Raymond VOIRIN, maire de la Commune de Fangatau
- M^{me} Elitapeta HOUARIKI, 1^{er} adjointe au maire de la Commune de Napuka

ARUTUA**Conseil municipal**

- M^{me} Huirai PARKER, 1^{re} adjointe au maire
- M. Manuarii TOMARU, 4^e adjoint au maire
- M. Claude NAUTA, 5^e adjoint au maire
- M^{me} Élodie TINOMOE, conseillère municipale
- M^{me} Urarii TUPAHURURU, conseillère municipale
- M^{me} Jenny ELLIS, conseillère municipale
- M. Jean-Pierre REHUA, conseiller municipal

TUBUAI**Conseil municipal**

- M. Fernand TAHIATA, maire ;
- M. Sylvain VIRIAMU, 1^{er} adjoint au maire ;
- M^{me} Arieta DELORD, 2^e adjointe au maire ;
- M^{me} Patricia TUPEA, 4^e adjointe au maire ;
- M. Tihina VIRIAMU, 5^e adjoint au maire ;
- M. Guy YIENG KOW, maire délégué de Taahuia ;
- M^{me} Taria TEHOIRI épouse FAATAU, maire déléguée de Mahu ;
- M^{me} Mayalène FLORES épouse HATITIO, conseillère municipale ;
- M^{me} Magnana VIRIAMU, conseillère municipale ;
- M^{me} Orieta FLORES épouse TINORUA, conseillère municipale ;
- M. Iosua MAHAA, conseiller municipal ;
- M^{me} Emilie TEHOIRI épouse AUDOUIN, conseillère municipale ;
- M^{me} Mila TAHIATA épouse AUDOUIN, conseillère municipale ;
- M^{me} Nadine TEHOIRI épouse TIAEHAU, conseillère municipale ;

Accompagnés de :

- M. Damas BATAILLARD, directeur général des services de la commune de Tubuai ;
- M^{me} Rachel TAU, tavana hau de la circonscription des îles Australes ;
- M. Tema HAUATA, chef de la subdivision des Australes de la Direction de l'équipement.



ASSEMBLÉE DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE



Conception éditoriale : Assemblée de la Polynésie française

Photographies :

Pages de couverture : ©Totegegie/Gambier par M. Mareikura BRIGHTWELL, fond d'œuvre AIR TAHITI.

Pages intérieures : P. 16 et annexes ©Totegegie/Gambier par M. Mareikura BRIGHTWELL, fond d'œuvre AIR TAHITI • P. 29 et P. 40 ©DR • P. 67 ©Rare Tahitian Air/Port View • P. 92 ©Radio 1 • P. 112 ©Smartrippers

Conception graphique et mise en page : Bureau de la communication de l'assemblée de la Polynésie française

© Novembre 2021 - Tous droits réservés



Le transport interinsulaire par voie aérienne est le moyen le plus utilisé par les voyageurs pour relier les îles de Polynésie française. Or, les tarifs appliqués pour la desserte aérienne semblaient versatiles et demeuraient relativement élevés. C'est pourquoi les membres de la mission d'information ont souhaité étudier plus particulièrement la méthodologie de construction et de calcul des tarifs des billets d'avions mais aussi du frêt.

Après plusieurs mois d'études et d'analyses techniques sur la question de la tarification des rotations aériennes, s'est vue confirmée la nécessité d'alléger les coûts de ces voyages interinsulaires, au profit des habitants des îles éloignées, pour garantir la mobilité de nos familles implantées sur le vaste espace maritime que représente la Polynésie française.

Le maintien de la continuité territoriale entre Tahiti et les archipels reste également essentiel pour le développement de notre Fenua, tant au plan économique, touristique mais aussi culturel et patrimonial.



ASSEMBLÉE DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE