



ASSEMBLÉE DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

*Commission du tourisme, de l'écologie,
de la culture, de l'aménagement du
territoire et du transport aérien*

Papeete, le 8 décembre 2021

N° 74-2021/CR.COM

EXTRAIT DU COMPTE-RENDU

EXAMEN DU RAPPORT DE LA 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

Réunion du vendredi 3 décembre 2021 à 9 heures

PRÉSIDENCE de M^{me} Tepuaraurii Teriitahi
vice-présidente de la commission

(La commission démarre ses travaux à 9 h 2.)

Fonctions	Prénom Nom	Présence	Observations
Président	Michel Buillard	absent	Lettre d'absence + Procuration à Tepuaraurii Teriitahi (APF 12830 du 3-12-2021)
Vice-présidente	Tepuaraurii Teriitahi	présente	
Secrétaire	Romilda Tahiaata	présente	
Membres	Juliette Matehau-Nuupure	présente	
	Benoit Kautai	absent	Lettre d'absence (APF 12745 du 2-12-2021) + Procuracy à Juliette Nuupure (APF 12843 du 3-12-2021)
	Yvannah Pomare-Tixier	absente	Procuration à Romilda Tahiaata (APF 12842 du 3-12-2021)
	Vaiata Perry-Friedman	présente	
	Teumere Atger-Hoi	présente	
	Nicole Sanquer	absente	Lettre d'absence (APF 12848 du 3-12-2021) + Procuracy à Teumere Atger-Hoi (APF 12841 du 3-12-2021)
Ont également participé à titre consultatif :			
Représentants	Lana Tetuanui		Arrivée en cours à 11 h 12
	Charles Fong Loi		Arrivé en cours à 11 h 21
	Moihara Tupana		Arrivée en cours à 11 h 21
Le ministère en charge des relations avec l'assemblée est représenté par :			
Chargée de mission		Vanessa Wan Der Heyoten	

II/ PRÉSENTATION DU RAPPORT DE LA 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

La présidente : Chers membres de la commission, je vous propose de reprendre après cette suspension, en m'excusant d'avoir pris plus de temps qu'annoncé. Je voulais saluer la présence parmi nous de notre sénatrice, Madame Lana Tetuanui qui nous rejoint dans le cadre du II/ de notre ordre du jour sur la présentation du rapport de la 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.

Vous avez chacun reçu le rapport de mission d'information. Madame la rapporteure Lana Tetuanui et moi-même sommes très fières ainsi que les membres de notre mission d'information de pouvoir vous proposer ce document aujourd'hui.

Avant d'aller dans la présentation du document, je tenais déjà à remercier les membres déjà de la mission d'information. Madame Lana Tetuanui et moi-même sommes les rapporteures et nous avons à nos côtés Mesdames Romilda Tahiaata et Teumere Atger-Hoi qui étaient membres de notre mission. Je tiens également à remercier le SAJCE, en particulier Sylvie Varet, Marie-Claire Tetuanui, Andy Makitua — qui n'est pas là — et Yann Chestopalko.

Cette mission d'information a été créée le 17 mai 2021.

À l'origine elle avait été prévue pour une durée de trois mois, puis vous vous rappelez, on avait fait une rallonge. Mais dans le calendrier que nous nous étions fixé, nous avons effectivement amené cette mission au 30 novembre 2021 avec une promesse de sortir le rapport dans la foulée.

Aujourd'hui, nous sommes le 3 décembre, le rapport est là, fini. Je n'oublie pas Vanessa Cunéo qui a travaillé sur toute la partie « infographique », et nous a aidées à finaliser ce document. Donc nous sommes le 3 décembre et nous allons le présenter — cela vient d'être acté en conférence des présidents — à l'assemblée le 9 décembre prochain pour partager à tous les élus de l'assemblée les travaux menés.

Je n'oublie pas non plus nos collaborateurs qui nous ont accompagnées pendant la mission, en particulier Naomi Mihuraa qui nous a assistées dans cette mission. Je remercie aussi d'une manière plus générale toutes les personnes qui nous ont portées assistante à un niveau ou à un autre. En tout cas une mission très riche et qui je le rappelle a trouvé son origine à travers notre sénatrice, co-rapporteure aujourd'hui, qui nous fera aussi la présentation.

Le point de départ de cette mission, c'était des interpellations successives lors des voyages de notre sénatrice et de certains autres élus de l'assemblée à propos donc des tarifs appliqués par *Air Tahiti* dans une période où on venait de mettre en place un fonds qui était censé justement soutenir le tarif aérien interinsulaire. Il y avait de quoi se poser des questions, comprendre comment les billets étaient aussi chers et pourquoi il y avait autant de fluctuations par rapport aux tarifs. Évidemment la première qui pouvait venir à l'esprit était de se dire qu'*Air Tahiti* se faisait des marges confortables. Notre mission d'information nous a permis d'auditionner *Air Tahiti*. Je veux adresser des remerciements à la direction d'*Air Tahiti*, à Manate Vivish en particulier, par rapport à l'aide qu'ils ont pu nous apporter, à l'assistance, à la transparence, à l'accueil qu'on a reçu de leur part. On peut dire qu'on a eu droit à une belle coopération. Pareil au niveau de toutes les visites qu'on a pu faire sur site, à Tahiti où on a pu visiter les infrastructures d'*Air Tahiti*, des infrastructures techniques, la direction générale etc. et aussi les visites qu'on a faites dans les îles, puisqu'on s'est rendues à Arutua et à Tubuai.

Alors à savoir qu'au début nous n'avions pas prévu de visites, et puis au fur et à mesure de la mission d'information, il nous a semblé opportun d'aller voir sur place. Donc on a choisi une destination de

désenclavement qui est Arutua, et une destination de libre concurrence qui est Tubuai, qui nous a permis d'aller auditionner sur place les agents d'*Air Tahiti* et la population parce qu'il y avait ces deux angles.

La sénatrice l'a largement répété à chaque fois, l'humain était au centre de nos préoccupations. L'humain c'est qui ? C'est le passager mais aussi l'employé d'*Air Tahiti*. Donc on a essayé dans ce rapport de mettre en avant ces deux angles-là, pour essayer de trouver les réponses aux différentes interrogations par rapport à cette cherté du tarif et à cette fluctuation qui interpellait beaucoup. D'un jour à l'autre, le tarif pouvait monter de 10 000 F CFP et les gens ne le comprenaient pas. La cherté du billet d'avion est un frein pour beaucoup au voyage dans nos îles à une ère où nous voulons absolument faire la promotion de la visite de nos îles et de la continuité territoriale. Quand on parle de continuité territoriale, on pense d'abord métropole-Polynésie mais il y a aussi une continuité territoriale interinsulaire. Ça passe évidemment par le tarif du billet d'avion et quand on entend les gens dire que c'est moins cher d'aller en Nouvelle-Zélande ou aux Etats-Unis que d'aller aux Marquises, ce sera toujours un frein et il y aura toujours une inégalité.

Dans ce rapport, on a mis en avant l'évolution possible avec une première photographie, avant le fonds créé par le Pays, et une seconde photographie, un peu perturbée par la situation sanitaire qui vient fausser la situation d'aujourd'hui. À terme, lorsque les choses reviendront dans l'ordre, on peut espérer une photographie avec une baisse des tarifs etc.

On remercie également Monsieur Charles Fong Loi qui nous a accompagné à Arutua. Il avait déjà une bonne connaissance de l'atoll et nous a fait partager sa connaissance de l'atoll.

S'agissant de l'objet de la mission d'information, il consistait à mener une étude auprès de la population pour connaître la vision des polynésiens par rapport à la compagnie *Air Tahiti*, analyser les tarifs de prestations, examiner les différentes situations des archipels éloignés, étudier la fréquence des rotations sur les îles desservies et mesurer le rôle des transporteurs aériens.

Le budget prévisionnel de 573 000 F CFP de la mission d'information et nous nous y sommes tenus. Je précise que les membres de la mission d'information ont renoncé à tous les frais de mission qui auraient pu leur être attribués et je les en remercie. C'était important de faire un effort budgétaire dans le contexte actuel.

Plus d'une douzaine d'auditions ont été menées auprès de Manate Vivish, de la Direction de *Air Tahiti*, du ministre Jean-Christophe Bouissou, du directeur de l'Aviation civile locale, Georges Puchon, de la directrice de l'Aviation civile État, Lucette Lasserre et d'autres personnes référentes. On a eu la chance d'avoir le SPC avec son président qui sont venus nous rencontrer, donc Cyril Tetuanui. Ensuite, on a pu auditionner également la CODIM, le SIVMTG et les conseils municipaux de Arutua et de Tubuai. À côté de ça on a également procédé à un sondage auprès de la population. Le SPC nous a également fourni les fruits d'un sondage, certes, mené auprès des élus communaux, mais qui est assez représentatif de la population. Nous avons donc récolté un maximum d'informations. Le rapport en lui-même fait 120 pages pour le rapport et est suivi d'annexes, dont certaines très techniques, qui constituent une mine d'informations sur le sujet.

Que peut-on retenir de cette mission d'information ? En bref, ce qui nous intéressait surtout était le prix des billets d'avion. Pour mémoire, il y a en tout 46 aérodromes. Sur les 46 aérodromes, nous avons 34 aérodromes de désenclavement — que je ne vais pas citer, mais si vous en avez la liste à la page 30 — et 12 aéroports de libre concurrence.

Concernant les aéroports de désenclavement, il ressort de la mission d'information le constat d'une baisse des prix en moyenne de l'ordre de 25 % depuis la mise en place du fameux fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire. Pour rappel, dans une destination de désenclavement les prix sont fixés par le Pays. C'est le principe même de la délégation de service public. Le Pays impose les tarifs

et le fait d'imposer ces tarifs a permis d'ores et déjà le constat d'une baisse environ de 25 % des billets d'avion.

Par rapport aux destinations de libre concurrence, les tarifs sont libres. *Air Tahiti* fixe donc librement ses tarifs. Néanmoins, le Pays fixe un plafond qu'*Air Tahiti* ne peut pas dépasser ; il y a une homologation nécessaire des tarifs, fixée en concertation entre *Air Tahiti* et le Pays avec des éléments fournis par *Air Tahiti*. Actuellement, ce plafond a été laissé à un niveau assez élevé au vu de la situation actuelle mais il pourra faire l'objet d'un réajustement lorsque la situation le permettra avec le volume passagers qu'on a l'habitude de voir. En dessous de ce niveau tarifaire, *Air Tahiti* est libre de fixer le tarif qu'il veut et est libre de jouer comme il veut à l'intérieur. Cela explique pourquoi les tarifs peuvent passer de 20 000 à 30 000 F CFP d'un jour à l'autre, d'une heure à l'autre, dès lors qu'on ne dépasse pas le plafond. Si le plafond c'est 32 000 F CFP, en dessous de 32 000 F CFP *Air Tahiti* fait varier comme il veut son tarif. Je parle là des destinations de libre concurrence.

La tentation peut être de toujours flirter avec le plafond et c'est ce qui a été constaté quasiment au franc près. La lueur d'espoir par rapport à ces destinations de libre concurrence est la concurrence elle-même. À défaut de concurrence aérienne, la concurrence maritime joue pleinement son rôle aujourd'hui. C'est-à-dire que le fait d'avoir aujourd'hui des prestataires de service qui permettent le transport maritime interinsulaire fait que les tarifs aériens baissent. Par ailleurs, la concurrence aérienne arrive avec au moins deux compagnies.

Vous avez certainement tous constaté l'amorce de la baisse des prix pour les destinations en libre concurrence. D'ailleurs, il y a des offres hyper intéressantes, par exemple pour Bora Bora où le billet est tombé à 20 000 F CFP en voyageant à deux alors que —de mémoire — il pouvait atteindre 48 000 F CFP il n'y a pas un mois. Ce sont des signes précurseurs qui montrent que le jeu de la concurrence, la peur de la concurrence fait que *Air Tahiti* est obligé de faire de plus en plus de gestes commerciaux, qui vont se pérenniser lorsque l'activité du transport aérien interinsulaire va reprendre pleinement. Aujourd'hui, *Air Tahiti* essaye de limiter la casse par rapport à ses pertes. Il a accusé un énorme déficit, l'année passée. Évidemment, *Air Tahiti* n'est pas une association caritative ! C'est une entreprise qui est là pour gagner de l'argent, donc elle a des techniques commerciales pour gagner de l'argent... en tout cas pour ne pas en perdre. C'est pourquoi, on a voulu mettre des points de vigilance afin que ses marges ne soient pas exponentielles mais restent raisonnables. Qu'il gagne de l'argent est une chose, mais les tarifs des billets d'avion doivent rester raisonnables. Aujourd'hui, du fait de l'argent subventionné, cela se justifie de garder un certain contrôle.

Par rapport aux questions soulevées, on a eu beaucoup d'interrogations au sujet du fret qui est une des principales causes de plaintes entendue des uns et des autres. Il y a plusieurs systèmes de fret : fret réservé, fret classique, etc. Finalement, le fret régulier n'existe pas et on force presque la main aux gens pour prendre le fret réservé et les forcer à payer plus cher alors qu'il n'y a pas la garantie que l'envoi, le colis parte dans les temps. Il y a donc eu un fléchage par rapport aux abus qui peuvent être faits par rapport au fret.

Concernant les places dans les avions — sujet qui a beaucoup été soulevé —, il est possible qu'on nous dise qu'il n'y a plus de places sur le vol au moment de la réservation et de constater ensuite plusieurs sièges libres en montant dans l'avion. On a donc cherché à en comprendre la raison. On nous a expliqué et mis en avant les calculs par rapport au chargement de l'avion puisque ce chargement n'inclut pas que les passagers. Rentre également en compte la charge marchande pour déterminer le nombre de sièges disponibles. Vous trouverez en page 170 un schéma très explicite au sujet de la charge marchande offerte. Il est expliqué ce qui doit être enlevé avant de pouvoir définir le nombre de sièges disponibles, à savoir le poids de base de l'appareil, la destination, les pistes, les possibilités de *refueling*, les différentes étapes, le poids des passagers, le nombre d'enfants à bord, etc. La gymnastique consiste à trouver l'équilibre entre le fret et les passagers à embarquer.

Nous avons 13 préconisations à vous proposer...

M^{me} Lana Tetuanui : Je trouve dommage qu'il n'y ait pas plus d'élus, surtout des archipels sur ce travail. C'est bien beau de venir se plaindre, pleurer à chaque fois, mais, quand on commence à faire des choses sérieuses, il n'y a plus personne. C'était une petite parenthèse.

Je disais à Madame la présidente que c'est peut-être le fait aussi de fixer des réunions de commission le vendredi, vous savez bien que c'est le jour où tout le monde repart dans nos îles.

Ce travail qui est très intéressant a quand même mis en exergue l'importance du rôle que nous avons en tant qu'élus. Il ne s'agit plus pour nous, en 2021, de voter des crédits, des dispositifs sans vraiment rechercher ou comprendre l'utilisation à bon escient des deniers publics. Moi, je suis très contente d'avoir mené cette mission et encourage d'ailleurs les autres élus, en tout cas ceux qui sont présents, à prévoir missions parce qu'il y a tellement de sujets à développer dans ce pays.

Notre règlement intérieur prévoit que nous avons une représentation dans le CA d'*Air Tahiti*. Mais entre ce que ceux qui nous représentent veulent bien nous dire et le travail de fourmi que nous avons mené, je vous assure qu'il y a une différence. Même moi, j'ai appris aussi des choses au fur et à mesure des auditions et des visites que nous avons menées. C'est important.

En tout cas, tant que je serai dans cette assemblée, je n'arrêterai pas de demander des missions d'information là où nous estimerons qu'il y a une nécessité. Par exemple, je dis ça et je ne dis rien, il y a le prix de l'électricité, surtout à l'heure où tout le monde se plaint de la cherté de la vie dans ce pays et vu ce qui va arriver l'année prochaine, on sent très bien l'augmentation des prix par les temps qui courent, je pense que c'est une nécessité pour les élus de l'assemblée que nous sommes de nous plonger corps et âme dans ce sujet, entre autres.

Bien sûr, il n'est pas question pour nous d'aller faire un gouvernement *bis* ; chacun reste à sa place, c'est sûr. Mais j'estime qu'à partir du moment où c'est nous qui votons et que c'est notre responsabilité qui est engagée par le vote des dispositifs et des budgets, j'estime que nous sommes tout à fait dans notre légitimité pour mener des missions d'information.

Et je remercie tous les techniciens, également les acteurs qui nous ont reçus pour leur participation active.

En tout cas, je retiendrai trois choses.

J'aime bien la publicité : « *Air Tahiti, te natira'a o te mau motu* ». C'est vrai, il faut le reconnaître.

Les derniers remous de ce pays, qui ne datent pas plus tard que la semaine dernière, m'ont bien prouvé que quand il n'y a plus d'avion, on se sent un peu oublié et on a l'impression d'être au bout du monde, seul dans sa petite vallée, alors que l'on est à peine à 35 minutes de vol. Imaginez-vous pour ceux qui sont à quatre heures d'avion et qui ont un vol par semaine ! J'avoue que j'ai beaucoup pensé à eux. Au début, je n'ai pas râlé, mais après cinq jours, j'ai commencé à râler. Alors, j'imagine les autres.

« *Air Tahiti, te natira'a o te mau motu* », oui. *Air Tahiti* est une entreprise qui fait de l'argent mais, et Tepuaurii Teriitahi a eu raison de s'attarder un peu dessus, moi, c'est plus l'humain.

Je me permettrai quand même de dire qu'à travers cette mission, il y a quand même cette disparité de demandes : il y a les urbains, c'est-à-dire ceux de Tahiti, et il y a ceux des îles mais qui contribuent quand même à la vie économique de ce pays parce qu'ils n'ont pas le choix. Pour un Marquisien ou pour un *Pa'umotu* ou pour un des Australes qui a besoin de venir à Tahiti, il faut déboursier le prix fort d'un billet d'avion. Vient se rajouter le prix fort du fret. Donc, quelque part, ça contribue à l'économie de la société, mais qui est quand même redistribuée à travers le personnel d'*Air Tahiti*. Et là encore, c'est le troisième écueil, cette disparité entre le personnel qui travaille dans nos archipels et celui qui travaille ici, à Tahiti. Quand j'entends, quand nous sommes arrivés, je crois, à Arutua, avec un vol par semaine, ils travaillent six heures par semaine, ils nous disent qu'ils ne peuvent pas vivre avec ce

qu'ils gagnent à *Air Tahiti* », ils font des petits boulots (coprah, pêche...) Moi, ce sont des petits éléments qui me marquent toujours, moi l'élue que je suis, fille des îles. Alors que ce n'est pas la même chose quand tu auditionnes ceux qui travaillent sur Faaa. Ça n'a rien à voir. Bon, les conditions de travail ne sont pas les mêmes aussi parce qu'on est passé aussi du domestique à l'international et tout ça.

Mais en fin de compte, là où mon point d'attaque sera très fort, et on a tout appris aussi avec cette mission, pour moi, c'est l'intérêt de celui qui est au bout de la chaîne, celui qui va payer. Parce que si nous mettons en place un fonds d'aide pour amortir toutes ces dépenses, c'est bien parce que le combat que nous menons et que nous allons continuer à mener, c'est bien de réduire la facture pour le consommateur. Bien sûr qu'aujourd'hui, comme l'a si bien dit Tepuaurarii Teriitahi, le plafond est fixé ne serait-ce pour les lignes à libre concurrence, mais je vous avoue que, si la tendance reprend dans les trois ans à venir, je n'hésiterai pas à écrire au gouvernement pour que ce plafond soit revu à la baisse parce qu'on a bien compris le jeu, c'est de jouer à la limite... Entre 900 et 1 000, il n'y a que 100 francs qui manquent pour presque exploser le plafond fixé. Je suis convaincue aujourd'hui que nous avons cette arme en notre main.

Et puis j'ai remarqué aussi, pour ceux qui prennent l'avion comme le truck si ce n'est pas trois fois par semaine, si ce n'est pas venir le matin et rentrer le soir, que je suis contente parce que, depuis qu'on a commencé nos travaux de la mission, j'ai bien senti qu'*Air Tahiti* a tout de suite commencé à rentrer dans les préambules du fameux fonds qu'on a mis en place. Si c'est ça, il faut que ce soit ça. Parce que je suis presque sûre, si on n'avait pas bougé un peu, ça aurait resté tel quel. Et j'ai bien vu cette légère baisse petit à petit pendant que nos travaux de mission étaient menés. Je me suis dit : si jamais ils ne remplissent pas les conditions de ça, ah je n'hésiterai pas de tirer mais à boulet rouge. Mais j'ai bien compris qu'ils ont commencé à jouer le jeu. Enfin, il n'est pas question pour nous d'aller... Voilà. On ne peut pas ; on a besoin d'*Air Tahiti* comme *Air Tahiti* a besoin aussi du Pays pour survivre. Mais que chacun respecte ce qui est engagé à travers aussi bien les crédits votés par l'assemblée et puis les engagements qu'ils ont pris. Bon, on n'est pas là pour l'intérêt de X, Y, Z. Chacun *fa'aitoito*. Les histoires de liste d'attente, excusez-moi pour ceux qui arrivent cinquième derrière moi, bien sûr j'ai la priorité sur tous les vols de ce Pays, tant pis pour les autres.

Non, on n'est pas là pour nos écueils personnels. On est là pour l'intérêt de notre population. Il faudrait, par exemple dans six mois, on puisse annoncer : *Air Tahiti* fait un effort, on baisse encore les tarifs. C'est ça le combat à travers les travaux de cette mission. Ce n'est pas pour faire joli. En plus j'aime bien aussi ce rouge ; on a mis du bleu aussi dedans, c'est joli. Mais l'objectif à atteindre, c'est de rendre service à cette population. Et surtout, et je vais être très précise sur ça, la population des îles parce qu'ils n'ont pas le choix. Ça va encore à *Raro-mata'i*, il y a maintenant les deux bateaux et je sais que ça va faire un petit peu mal à *Air Tahiti*. Mais au-delà des Îles-sous-le-vent, il y a tous nos habitants aussi des autres archipels que l'on ne doit pas oublier. Parce que tous les *tāvana* qu'on a dû auditionner, le premier écueil : *moni roa te tīteti manureva*, à chaque fois. *Moni te ferēti. E aha tā tātou rāve'a*, Madame la présidente ?

Je compte sur nous tous, voilà un sujet d'intérêt général où nos convictions politiques n'ont pas de place.

La présidente : Dans ce que vient de dire Madame la sénatrice, il y a effectivement la notion de cherté. Mais je veux quand même préciser que, pour beaucoup, et c'est ce qui est ressorti dans le sondage, quoi qu'il en soit, les gens apprécient *Air Tahiti* et sont conscients du service rendu par *Air Tahiti* et de la nécessité de ce transporteur. Bon, après c'est le transporteur historique, c'est le seul. Et même parfois les gens oublient presque le tarif dans le sens où ils se disent : on peut comprendre que ce soit cher, il suffit de regarder la cartographie.

Pour compenser ce goût de cherté, les gens disent : Quand même, on aimerait avoir le service qui va avec le prix qu'on paye. Si on ne peut pas vraiment changer le prix même si c'est leur premier désir, mais admettons qu'on accepte ce prix, eh bien quand même qu'il y ait un service qui soit à la hauteur

du prix qu'on paye. Et c'est tout bête, mais ça tient au confort des sièges. De l'autre côté, *Air Tahiti* nous dit que c'est pour économiser du poids parce que le poids de tout ce qui est embarqué à bord fait partie de l'équilibre pour déterminer le nombre de sièges disponibles.

À côté de ça, on a aussi la réalité des vols. Lorsqu'on a eu l'occasion de faire un trajet sur les Tuamotu de l'Est, dans l'espace d'une journée, on a fait un « *vis ma vie* », on a joué à l'hôtesse de l'air et au pilote. Donc on a embarqué dès le matin, la préparation du vol (le vol partait à 8 h 30). À 7 heures, on a été invités par le commandant de bord à suivre la préparation du vol où on se rend bien compte de tous les paramètres dont il faut tenir compte (météo...) Car en fonction de la météo, on sait combien de carburant on peut embarquer ou pas ; en fonction de la longueur de la piste, est-ce qu'on a besoin de plus ou moins, où est-ce qu'on va ravitailler ? Manque de pot, là où on devait ravitailler, la pompe était en panne, donc il fallait aller ravitailler dans une autre île... Donc on a assisté à cette préparation qui n'est vraiment pas évidente et on a décollé ce matin-là en faisant quatre sauts de puce.

Notre première escale était à Tatakoto vers 10 heures. Je mets le point là-dessus parce qu'à Tatakoto, on a embarqué des passagers et on les amenés jusqu'à Tahiti avec nous où on est arrivé en retard dans la tempête. Donc là aussi, on a vu les conditions atmosphériques et tout, et ce sont des conditions climatiques pas agréables lorsqu'on arrive après presque 7 heures de vol. Mais ces personnes, on les a embarquées à 11 heures et on est arrivés à Tahiti à 18 h 30. De 11 heures à 18 h 30, assis, parce que pour la plupart, les escales, on ne descend pas de l'avion. Nous, on a eu de la chance parce qu'on était en visite, on a pu se lever et descendre de l'avion, mais la plupart des passagers sont dans l'avion, sans jamais pouvoir bouger de leur siège, sauf pour aller aux toilettes évidemment. Et quelques boissons effectivement, un peu de café, de jus, mais pas de casse-croûte, de 11 heures à 18 heures.

Donc, si effectivement il y avait un petit casse-croûte, une petite collation ou un petit repas comme il y en a vers les Marquises ou vers les Gambier — et je parle de situation hors Covid parce que le Covid a amené d'autres paramètres —, mais hors Covid, ces destinations-là bénéficient d'un casse-croûte. Tatakoto, de 11 heures jusqu'à 18 heures 30 minutes, ils n'ont rien à manger à part un peu de boisson. Et encore, période Covid, zéro boisson puisqu'il n'y avait pas de service. Donc, c'est venu accentuer un petit peu cette amertume qu'il pouvait avoir à l'intérieur des passagers. Mais c'est pour donner un exemple de concret et pour dire qu'après, les gens ils sont frustrés parce que le billet Tatakoto, c'est plus de 50 000 F CFP. Quand on paye aussi cher, on peut être consolé si effectivement, en face, on a la prestation. Et puis, comme ils nous disent, c'est vrai que les hôtesse et les pilotes qu'on a suivis, et ce n'est pour leur jeter la pierre, quand on fait des vols aussi longs, puisqu'ils ont commencé à 7 heures du matin pour arriver à 18 heures, à 7 heures, c'est bien *'una'una*, avec un joli sourire, à 10 heures tu commences à faner ; à 14 heures, il ne faut plus rien demander, on va te manger. C'est ce qui est ressorti dans les auditions qui ont été faites, parce qu'en face, des armoires à glace. Or, pour nous, le sourire, le côté affectif, etc., c'est important, cela permet de gommer plein de choses. Ce sont donc des petits messages que l'on enverra à *Air Tahiti* à travers nos préconisations pour, ainsi, faire prendre conscience qu'à un moment donné, tous ces petits gestes-là peuvent consoler un petit peu le tarif.

Et justement, dans les 13 préconisations, sept sont orientées vers la direction d'*Air Tahiti* et six à l'attention du gouvernement.

La première préconisation est de « *permettre à tous les résidents polynésiens de bénéficier des niveaux de tarification plus avantageux (...)* ». Parce qu'il y a quand même une inégalité entre les destinations de libre concurrence et celles de désenclavement.

Par exemple, concrètement, tout ce qui est carte *Feti'i*, carte *Mahana* etc. ne bénéficient pas aux passagers des lignes qui bénéficient de la délégation de service public, donc des lignes de désenclavement. Du coup, dans ces destinations aussi pour avoir tout ce qui est tarif bleu, avec promotion etc., il n'y en a pas. C'est plutôt uniquement les destinations libre concurrence qui bénéficient un petit peu de ces offres promotionnelles ; ce qui fait que, même si on a constaté une baisse de 25 % environ pour les destinations de désenclavement, mais 25 % pour les destinations où on était déjà à 70 000 F CFP, cela amène quand même toujours le billet à 60 000 F CFP. Et cela reste

énorme pour des habitants des îles. Donc s'ils pouvaient bénéficier aussi de programmes avantageux, ça serait vraiment appréciable.

S'agissant du fret, on a eu aussi beaucoup de remontées par rapport au nombre de kilos autorisés puisque, partout, toutes les destinations autorisées c'est 10 kilos. Dans nos préconisations, on demande à relever un petit peu le nombre de kilos autorisés en franchise pour l'amener à 15 kg pour que les gens justement bénéficient d'un peu plus de kilos, mais en particulier aussi pour les destinations de désenclavement où il n'y a pas de vols souvent où ces gens ne prennent le truck comme les *Raromata'i*. S'il faut changer le nombre de kilos en franchise, ça serait peut-être pour ces destinations-là, en sachant qu'il existe des tarifs pour avoir des kilos supplémentaires. Dans un billet quelconque d'*Air Tahiti*, il y a une classe de réservation qui permet d'avoir 23 kilos. On paye un petit peu plus cher mais, là aussi, les passagers ne sont pas forcément au courant. Ils ne connaissent pas cette possibilité de payer un petit plus, ce qui leur permet en fait d'assurer les bagages qu'ils emmènent avec eux et d'être sûrs de les embarquer. Parce que quand vous prenez du fret, il n'y a aucune assurance que ce soit embarqué, même si vous payez le prix fort alors qu'en bagage de 23 kilos préservés dans l'achat du billet d'avion, on est sûr que les 23 kilos partent avec le passager.

Donc, envisager l'extension des tarifs *Mahana* et *Feti'i* à l'ensemble de la Polynésie, rendre le tarif bleu accessible au plus grand nombre. Parce que l'arnaque du siècle c'est que — mais ça c'est une pratique commerciale —, sur 70 sièges d'avion, il n'y a peut-être que deux billets qui bénéficient d'un tarif bleu. Donc là aussi, c'est de voir à augmenter la proportion possible de ces billets différenciés, à tarif réduit. Et puis essayer de réduire également les tarifs qui sont appliqués aux excédents de bagage. Parce que là évidemment, lorsqu'on nous raconte, on a eu l'expérience à Arutua, que ce soit en excédent de bagage ou en fret, 30 000 F CFP, 40 000 F CFP d'excédent de bagage, ça fait mal.

La deuxième préconisation est d'« envisager une meilleure communication sur la politique tarifaire d'*Air Tahiti* » parce qu'effectivement, il y a un manque de communication. Je donnais l'exemple des sièges tout à l'heure. Quand on monte dans l'avion, qu'on voit des sièges vides, on se dit juste qu'*Air Tahiti* se fiche de nous et ne voulait pas nous vendre les sièges, on ne comprend pas pourquoi la personne qu'on voulait qu'elle voyage avec nous n'a pas pu embarquer alors qu'il y a de la place. Or, s'il y avait une petite signalétique sur les sièges qui viennent montrer que ce siège est dédié au fret, il faudrait réfléchir là-dessus, mais ça console, ça permet de comprendre qu'on n'a pas embarqué de passagers, mais c'est parce qu'on a embarqué beaucoup de fret. Et du coup, j'imagine qu'on est plus indulgent.

Et puis aussi une meilleure transparence, qu'*Air Tahiti* explique bien peut-être pas par sur la façon d'établir les tarifs, mais que ça dépend des dates de réservation, des vols choisis, du mode de réservation, des classes de réservation, expliquer que sur un même avion il peut y avoir différents tarifs en fonction de différents paramètres. Tous les passagers d'un même avion ne payent pas le même tarif et que forcément il y a des explications commerciales. Alors, il y a des choses qui peuvent être dites, des choses qui ne vont pas être dites parce que là aussi, c'est un petit peu le secret commercial puisqu'*Air Tahiti* veut gagner de l'argent, il ne va pas non plus dévoiler tous ses secrets. Mais en termes de communication, il y a une nécessité d'informer les gens que ça soit par rapport aux repas qui sont prévus ou pas, au fret normal qui est prévu ou pas ; s'il y a de la place pour le fret...

Envoyer des sms dans les îles. Par exemple, à un moment donné, on nous a dit qu'il y avait des communications possibles à travers le fret. Alors, quand on ne prend pas ton fret au moment d'expédier, on t'envoie un sms pour te dire qu'il n'y a pas de place pour ton fret, et puis finalement, quand tu ne reçois pas ton colis, là par contre, on ne te prévient pas. Alors parfois il y a de la communication, parfois il n'y en a pas. C'est très déséquilibré, mais *Air Tahiti* a des moyens de communiquer avec ses passagers. Même quand il y a du retard d'avion etc., pour éviter les mécontentements, il y a aussi ces moyens de communication qui peuvent être utilisés.

Après il y avait aussi un point par rapport aux navettes de liaison inter-îles, et ça a été soulevé beaucoup par Teumere Atger-Hoi, lorsque l'avion arrive à Raiatea en dehors des heures, forcément il y

a du mal à rejoindre Tahaa, ce n'est pas forcément prévu. Et là aussi, *Air Tahiti* pourrait faire en sorte de prendre soin de ses passagers jusqu'au bout. Évidemment, la réponse qui nous est faite, c'est que le billet qui est acheté n'est pas un Papeete-Tahaa, mais un Papeete-Raiatea. Mais là aussi, ça pourrait faire partie de l'effort fait dans le service rendu.

Ensuite, la préconisation numéro 3, c'est un sujet un peu moins gai mais largement soulevé et en particulier par notre sénatrice qui est souvent sollicitée par rapport à ce sujet-là, c'est le rapatriement des dépouilles mortelles que ce soit sur des vols affrétés ou commerciaux, parce que la tarification appliquée est très lourde et pas accessible à tous. Donc, là-dessus, on a également préconisé une meilleure communication pour justement la possibilité de transporter un cercueil sur un vol commercial ; les conditions tarifaires les plus avantageuses pour ce type de transport et puis également pourquoi pas la possibilité d'appliquer un tarif réduit sur les vols affrétés spécialement pour ce genre de situation. *Air Tahiti* nous a assuré qu'il faisait un effort, que ce n'était pas les vols où ils gagnaient le plus d'argent, mais il nous semble possible de faire un effort supplémentaire pour tenir compte des particularités qu'on a. Parce qu'effectivement, quand on veut rapatrier un corps le plus rapidement possible dans les îles, on n'a pas d'autres solutions que de prendre *Air Tahiti* et, évidemment, ça coûte tellement cher que ce n'est pas abordable à tous. Donc, pour éviter de rajouter du mal au mal, c'était effectivement de donner la possibilité d'appliquer un tarif réduit sur ces vols-là affrétés spécialement.

M^{me} Lana Tetuanui : Je voulais compléter l'intervention de Tepuaraurii Teriitahi sur ce sujet qui me tient à cœur parce qu'on vit ça, que l'on soit des Tuamotu, des Marquises, des Australes..., tous les mois.

Sur l'effort qu'*Air Tahiti* a fait sur sujet-là, avant, pour des raisons d'hygiène etc., quand on voulait faire rapatrier un défunt dans les archipels, il fallait payer l'affrètement de l'appareil. C'est-à-dire on affrète un ATR 42 ou 72, au prix de 1,6 million F CFP, par exemple, pour Raiatea, de mémoire. Alors, déjà avec la douleur du défunt, plus la douleur de l'avion... S'il n'y a pas de bateau, tout le monde essaye un peu de... Je prends seulement l'exemple de Raiatea, et c'est ce qui me frappe plus, et que je connais bien. On essaye d'appeler la famille etc. Ce qui est bien aujourd'hui, c'est que même sur un vol commercial, *Air Tahiti* accepte maintenant d'embarquer au moins le cercueil. C'est bien. C'est à moindre frais, mais c'est vrai qu'il faut la préconisation. Merci, j'avais oublié un petit peu ce petit point-là. Mais il faut qu'on négocie pour revoir un peu à la baisse parce que franchement, on ne va pas aller se faire de l'argent sur la tête d'un mort, parce que ça porte malheur. Mais c'est une boutade pour moi, mais c'est important. Le détail quand même a le mérite d'être mis à jour. Merci Tepuaraurii Teriitahi d'avoir mis ce point-là. Imaginez-vous pour les Marquises et les Tuamotu, parce que les conditions actuelles, on avait la mission aussi des évasans tout ça, je dis toujours que je ne veux pas mourir aux Tuamotu, parce que si c'est pour attendre 15 jours après le bateau, on te met dans un frigo... C'est inhumain. Je ne le souhaite à personne.

La présidente : Préconisation numéro 4, « *maintenir en faveur du personnel d'Air Tahiti, des conditions de travail favorables au maintien d'un niveau élevé de qualité de service rendu aux usagers* ». Cela rejoint ce que j'ai déjà dit par rapport aux longueurs de rotations et à la fatigue du personnel naviguant qui fait que, quelque part, au bout d'un moment, à 14 heures, il ne faut plus rien leur demander parce qu'on est très mal accueilli. Et puis, même pas la petite bouteille d'eau qui va bien, ou bien le petit repas qui pourrait consoler un petit peu. L'idée serait d'inciter les agents d'*Air Tahiti* à maintenir la qualité de leur service par rapport à leur travail. Et ça démarrerait même, je pense, avant l'embarquement parce que ce qu'on a dit tout à l'heure ça sort un petit peu de cette préconisation, mais c'est quand même dans l'idée, la plupart des agents d'*Air Tahiti*, je ne parle pas du personnel naviguant, ceux au sol sont à temps partiel.

Pour beaucoup, comme Madame la sénatrice l'a indiqué, *Air Tahiti* n'est qu'une partie de leur activité professionnelle. À côté de ça, ils font de la pêche, du coprah ou d'autres choses parce qu'ils ne peuvent pas vivre avec ce que *Air Tahiti* leur donne. Avec la mise en place de la délégation de service public et des nouveaux financements, *Air Tahiti* essaye de grappiller davantage sur la masse salariale, sur les horaires.

Par exemple, à Arutua, l'aéroport se situe sur un *motu* loin du village principal si bien qu'ils doivent embarquer longtemps avant mais le temps de trajet n'est pas compté en temps de travail. Il est vrai que le temps de trajet n'est pas non plus comptabilisé en temps de travail à Tahiti, c'est pareil. Là-bas, il leur faut plus de 30 minutes de bateau, quelle que soit la météo, si bien qu'ils ne sont pas forcément agréables et motivés en arrivant sur site.

À Tubuai, il a été question de la prime de 400 F CFP pour aider les personnes à mobilité réduite à accéder à l'avion, pour soulever des personnes parfois très lourdes n'ayant pas totalement l'usage de leurs membres... Les agents de *Air Tahiti* sont investis dans leur mission à quel niveau que ce soit et font preuve d'adaptation. *Air Tahiti* devrait faire en sorte de mieux prendre soin de son personnel.

Ensuite, préconisation n° 5 « *maintenir les avantages sociaux du personnel affecté aux destinations de désenclavement* ». Avec la mise en place de la délégation de service public, *Air Tahiti* cherche à réduire les coûts par-ci par-là ou à facturer davantage de charges par-ci par-là, au détriment du personnel et de leurs avantages sociaux, notamment des GP. À noter que les GP ne sont pas prioritaires sur les passagers qui ont payé leur billet d'avion. Ceci dit, le GP reste un avantage en nature qui vient compléter un travail qui peut presque être qualifié de précaire vu le nombre d'heures effectuées. Cet avantage en nature, *Air Tahiti* essaie de leur enlever. Ils arrivent de moins en moins à embarquer en GP. Ils avaient d'autres avantages en nature au niveau du fret : excédents de bagages pouvant aller jusqu'à 20 kg. Le message de préconisation est donc que *Air Tahiti* ne doit pas essayer de grappiller plus d'avantages pour la compagnie au détriment de ses salariés.

Une autre préconisation s'intéresse au fret qui n'est pas embarqué. Il y a le fret non réservé, le fret réservé, etc. Les délais d'attente pour recevoir le fret non réservé sont très longs parce qu'un colis en non réservé n'est absolument pas prioritaire. Avant, une règle disait que si au bout de la troisième tentative, ton colis n'était pas embarqué, on le prenait. Aujourd'hui, il n'y a plus de délai. C'est-à-dire que s'il y a toujours du fret prioritaire, le colis payé en non réservé n'embarquera que le jour où il y aura de la place. C'est un problème parce que les passagers des îles ont besoin de ce fret, en particulier pour les destinations de désenclavement vu le peu d'avions et de bateaux. Donc, quand on fait le voyage, on a envie d'embarquer un maximum de choses. C'est pourquoi nous préconisons, même si ça ne peut pas se faire tout le temps sur toutes les destinations — l'idée a le mérite d'être posée et devra être creusée —, d'envisager des vols 100 % ou majoritairement fret. De la même façon qu'il y a des vols qui font plusieurs destinations (Tatakoto, Reao, Pukarua, etc.), pourquoi ne pas envisager un vol qui fasse uniquement fret, sans embarquer de passagers ?

La septième préconisation consiste à « *Prioriser les personnes se déplaçant dans le cadre d'une évacuation sanitaire* », ce qui rejoint le travail de la mission d'information de nos collègues Sylvana Puhetini et Éliane Tevahitua. Il est vrai que ça peut poser un problème parfois à cause du nombre de civières car elles obligent à enlever plusieurs sièges. Toutefois, il faut prioriser ces personnes qui sont dans le cadre d'un déplacement pour évacuation sanitaire. Nous sommes même allées un petit peu plus loin afin qu'une personne puisse accompagner la personne évacuée. En tout cas, dans notre document, nous souhaitons la priorisation sur les vols commerciaux de tout ce qui est déplacement pour évacués.

Huitième préconisation : « *Réfléchir à la mise en place d'une taxe d'entrée sur le territoire, applicable aux visiteurs et éventuellement aux résidents se rendant à l'étranger* ». L'idée est de trouver une autre source de financement pour le fonds. Vu le volume de passagers que cela représente ça serait quelque chose qui serait assez indolore et qui serait inclus dans le billet. Je ne sais pas dans quelle mesure c'est possible, mais voilà, en tout cas, l'idée d'une taxe à l'entrée pourrait être une solution pour enlever la notion de cette taxe pour le fonds là de la continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI).

Préconisation n° 9, toujours pour palier le poids engendré par cette nouvelle taxe sur le transport aérien, c'était éventuellement d'envisager que la contribution puisse être appliquée aussi à tous les

usagers du transport maritime. C'est-à-dire que les passagers du transport aérien paieraient toujours mais cela serait moins cher puisque ce serait supporté par aussi les passagers des transports maritimes.

Du coup, ce ne serait plus un fonds de solidarité pour le transport aérien simplement interinsulaire, un fonds de continuité, mais vraiment une continuité interinsulaire tout court. Qu'elle soit maritime ou aérienne, c'est pour cela qu'elle serait supportée par tous types de passagers qui se rendraient dans les îles, cela baisserait le poids qui est actuellement supporté uniquement par les passagers d'*Air Tahiti*, du transport aérien.

M^{me} Lana Tetuanui : Excusez-moi, Madame la rapporteure, pour cette préconisation, j'ai raté peut-être un pan du truc... Honnêtement, je suis très partagé sur cette préconisation parce qu'il faut savoir quand même que le fonds de péréquation que nous avons voté est valable que pour le transport aérien, le transport maritime ne bénéficiant pas de cela. Si les gens prennent le bateau, c'est parce que justement c'est moins cher que l'avion. Enfin, je ne sais pas, mais on a encore quelques jours avant de rendre... J'émetts une réserve sur celle-là.

M^{me} Tepuaurii Teriitahi : Effectivement, c'est conditionné et l'on a soulevé ce point-là de la péréquation. C'est vrai que dans ce cas-là, il faudrait effectivement envisager une péréquation qui s'appliquerait aussi au transport maritime. En fait, si vous voulez, cette préconisation était vraiment pour faire en sorte de supporter un petit peu cette continuité interinsulaire et l'on avait évoqué le fait aussi de partager avec le transport maritime, qui rendrait plus indolore la contribution, mais vraiment dans l'objectif de favoriser la continuité territoriale ; c'est surtout cela.

Nous passons à la préconisation n° 10.

L'objectif de ces préconisations, vous l'aurez compris, en tout cas des trois dernières, c'est d'essayer d'alléger encore le prix du billet d'avion parce que là aussi, ce que l'on veut, c'est éviter la discrimination. Pour nous, tout le monde doit pouvoir avoir accès à un billet d'avion et dès le début, on avait dit que c'était la cherté du billet d'avion qui dissuadait beaucoup. Et là aussi, on touche à la taxe aéroport qui est une des composantes du prix du billet d'avion et qui sert à payer tout ce qui est aéroportuaire, c'est-à-dire les prestations de sûreté, de sécurité aérienne et les pompiers. On parle souvent de cette taxe comme étant celle qui finance les pompiers entre autres. Après, elle finance aussi la réalisation d'infrastructures, la création et le fonctionnement des services de l'État.

C'est vrai qu'aujourd'hui, l'on perçoit cette taxe-là sur les billets d'avion de nos passagers. *A priori*, la somme que l'on perçoit ne couvre pas le vrai coût des dépenses — c'est ce que l'on a appris avec la directrice de l'aviation civile État — et que le fait effectivement que l'on ne couvre pas toutes ces dépenses, cela veut dire que l'État paye quand même un delta aujourd'hui. Sauf que, avant, quand on a fait l'histoire, cette taxe n'était pas du tout payée localement, c'est-à-dire qu'à un moment donné c'était l'État qui prenait 100 % en charge ces dépenses-là. Et donc l'idée serait éventuellement d'essayer de baisser pour que l'État prenne une part plus importante ou, en tout cas, si on pouvait l'enlever et que l'État prenne intégralement cette taxe pour elle, ce serait bien. Mais là, on a vu par exemple pour Moorea, ce serait éventuellement de l'abaisser en-dessous du seuil de 1 000 francs. En tout cas voilà, c'est *a minima* qu'il y ait une baisse de cette taxe ou, en tout cas au mieux, que l'État prenne complètement en charge cette taxe aéroportuaire, qui est quand même assez élevée sur un billet d'avion et qui peut être de l'ordre de 3 800 à 4 000 francs, de mémoire, sur un billet, et donc c'est quand même assez conséquent.

M^{me} Romilda Tahiaata : Pour Moorea, c'est le double du prix presque, rien que la taxe.

M^{me} Tepuaurii Teriitahi : La préconisation n° 11 concerne l'amélioration des dessertes intra et inter-archipels dans le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires. Cette préconisation fait écho surtout à des remarques qui nous ont été faites à la fois par le SPC mais aussi par le SIVMTG, et puis aussi à Tubuai, par rapport justement à l'utilité du réseau. Le réseau n'est pas fait que pour faire des liaisons entre Tahiti et les îles ou inversement, les îles et Tahiti. L'idée, c'est aussi

les transports entre les îles. On va prendre l'exemple de Tubuai, qui est le centre administratif des îles Australes. Tubuai n'a pas de liaisons régulières avec l'ensemble des autres îles Australes. De mémoire, il me semble que c'est la liaison Tubuai-Rimatara qui n'existe pas — peut-être que je me trompe, à vérifier — ou en tout cas elle existe mais que tous les six mois. Ce qui fait que les habitants de ces îles-là, s'ils veulent par exemple revenir sur Tubuai et qu'ils habitent à Rimatara, eh bien ils font un Rimatara-Papeete / Papeete-Tubuai. Alors que s'il y avait au moins une fréquence régulière peut-être ou une fois toutes les deux semaines, les gens pourraient se programmer et au moins il y aurait le lien avec Tubuai, qui est d'autant plus justifié puisque c'est le centre administratif. Et si on veut être dans l'idée de la décentralisation, on est en plein dedans : de favoriser, de donner pleinement leur rôle au centre administratif de chaque archipel.

Le SIVMTG nous avait soulevé cela aussi et là c'est encore pire parce qu'on a la commune de Fangatau et Fakahina, c'est la même commune, et il y a une liaison dans un sens mais pas dans l'autre. Ce qui fait que parfois, pour y aller, on peut effectivement faire Fangatau-Fakahina, mais pour rentrer, on est obligé de revenir à Papeete : Fakahina-Papeete / Papeete-Fangatau. Et donc, les gens aussi qui sont à Fakahina et qui veulent aller à Fangatau, à part passer par Tahiti, ils ne peuvent pas. Par bateau, c'est tellement loin. Ce sont les mêmes familles et parfois, comme ils n'ont pas les moyens de se payer les billets, eh bien ils ne se voient pas. Les familles n'ont plus de liens entre eux, etc. Et puis, ce passage obligé par Tahiti alors que tout simplement ce qui pourrait être fait — et ça, ce sont eux qui nous l'ont proposé —, c'est de varier le sens de rotation : c'est-à-dire qu'au lieu de systématiquement faire un Fangatau-Fakahina, pourquoi pas parfois envisager un Fakahina-Fangatau qui permettrait d'avoir des cycles. Après voir la régularité, mais au moins que ces cycles variants existent. Cela existe parfois, on a vu aussi dans nos investigations qu'il existait aussi des sens de rotation qui tournent. Et quand on interroge *Air Tahiti*, ils disent : « Oui, c'est parce que ce jour-là on a décidé parfois à cause des vents... » Enfin, il y a des explications, donc c'est possible. Alors si c'est possible, pourquoi ne pas le faire ! Et on va même plus loin, ne pas laisser ça à la discrétion...

M^{me} Romilda Tahiaata : Il y a l'approvisionnement aussi du carburant.

M^{me} Tepuaraaurii Teriitahi : Oui, il y avait l'histoire d'approvisionnement. Il y a des contraintes qui font effectivement qu'ils font des choix, mais à partir du moment où on peut pallier à ces contraintes, pourquoi ne pas envisager cela. Et donc là aussi, c'est dans cette préconisation-là que l'on met le doigt également sur l'amélioration des dessertes maritimes pour les îles avoisinantes, surtout dans les Tuamotu ou pour Tahaa aussi, parce que bien souvent les gens embarquent dans l'île en question ; mais pour être acheminés ou pour rentrer chez eux, ils se débrouillent. Et donc, il n'y a pas de contrat. La réflexion n'a pas été poussée jusqu'aux îles avoisinantes qui parfois même font partie de la même commune et parfois cela laisse place à des plans B, à des situations de mise en danger, etc. Et l'idée, c'était peut-être de voir s'il y a une façon d'organiser ces transports-là.

M^{me} Lana Tetuanui : Je pense que sur cette préconisation 11, il va vraiment falloir que l'on s'impose sur cette préconisation 11. À partir du moment où il y a ce fonds de péréquation que le Pays apporte, c'est-à-dire nous, là on a tous notre mot à dire. Parce qu'il va falloir que l'on casse cette politique touristique d'*Air Tahiti* ! Il faut qu'ils fassent plus de social ou d'administratif encore aujourd'hui.

Pour en revenir aux communes, par exemple, pour que les communes des Tuamotu puissent se réunir, c'est plus facile pour eux de tous venir à Tahiti alors que l'intérêt pour eux est de rester chez eux sur leurs îles ! Imaginez-vous le prix du billet pour venir jusqu'à Tahiti pour rassembler les élus du SI par exemple, c'est plus facile de venir tous à Tahiti alors que l'intérêt social de la chose est que chacun reste chez eux. Mais voilà, cela a toujours été comme ça.

Lorsque l'on paye par exemple un Papeete-Bora Bora, en arrivant à Bora Bora, on a la navette jusqu'à terre. Par contre pour le reste, à Maupiti par exemple, vous atterrissez sur un *motu* et vous vous débrouillez avec *tāvana mā* pour embarquer avec le voisin, la voisine pour rentrer à *tātahi*. Je cite : il y a Maupiti, Tahaa, Rikitea... Comme l'île de Bora Bora est touristique etc., s'ils font cela à Bora Bora, ils peuvent aussi bien faire cela sur les atolls que je viens de vous citer là à titre d'exemple.

Aujourd'hui, en 2021, nous avons cette arme en notre possession en tant qu'élus pour dire non aussi à *Air Tahiti*. Parce que, lorsque vous arrivez à Maupiti, ça va si vous avez des *fēti'i* ou un bateau, vous pouvez rentrer à *tātahi*, mais si vous ne connaissez personne... Non, mais parce qu'on vit ça et on voit ça tous les jours. Avez-vous déjà été à Rikitea ? Entre l'aéroport et l'îlot, les gars, quand c'est calme tant mieux, mais quand c'est agité, même avec un *va'a ho'e*, je n'irai pas... Le détail a son importance. Par contre, lorsqu'on arrive à Bora Bora, navette grand luxe, c'est un choix... Mais il faut qu'*Air Tahiti* fasse aussi un effort sur ça. Il y a tellement d'exemples aussi. En tout cas, ils ont mis, quand on les a auditionnés, ils attendent l'affectation parcellaire pour investir encore. Rappelez-vous pour Bora Bora, juste en face de l'aéroport.

M^{me} Tepuaurii Teriitahi : Voilà, on propose quelques pistes de réflexion pour un ajustement éventuellement dans le schéma directeur des déplacements interinsulaires.

Ensuite, par rapport à 12^e préconisation, on en a parlé tout à l'heure, c'est prévoir la représentation de l'assemblée de la Polynésie française au sein du conseil d'administration d'*Air Tahiti*. Pour rappel, le conseil d'administration d'*Air Tahiti* qui est composé de 3 à 12 membres a à l'intérieur de son conseil d'administration la Polynésie française qui est actuellement représentée par le ministre de l'économie et des finances, Monsieur Yvonnick Raffin. Sauf que, évidemment, avec le vote du fonds — n'oublions pas que depuis le 1^{er} juillet, nous avons validé un fonds qui est inscrit au budget et pour lequel donc la Polynésie abonde mais que nous votons lors du budget —, nous estimons que les élus de l'assemblée de la Polynésie française pourraient également siéger à l'intérieur du conseil d'administration. Alors non pas qu'on ne puisse pas avoir accès aux infos, mais honnêtement il n'y a pas forcément de communication. D'ailleurs, c'est ce qu'on nous a dit dès le début « Oui, mais vous pouvez avoir tous les chiffres puisque vous êtes représentés au sein du conseil d'administration... » Enfin, on a quand même galéré parce que ce n'est pas nous, l'assemblée, qui sommes représentés, c'est le gouvernement, avec le ministre. Et donc nous, de part notre rôle d'élus qui votons le budget, qui votons de l'argent qui abonde dans les caisses d'*Air Tahiti*, nous estimons que l'on peut avoir éventuellement notre place au sein du conseil d'administration.

M^{me} Lana Tetuanui : Je pose la question aux juristes de l'assemblée : cette préconisation c'est bien l'entité « Assemblée de Polynésie » qui est représentée par son président ou un élu qu'on décide, je ne sais pas... Juridiquement, cela tient-il la route ?

M. Charles Fong Loi : Je peux peut-être répondre car effectivement, l'on avait demandé, la commission, à faire partie du CA du Conseil de la perliculture et on n'était pas dedans depuis la création. Juridiquement, je pense que c'est possible parce qu'ils ont accepté que l'assemblée ait un élu, un membre dans ce conseil de la perliculture.

M^{me} Lana Tetuanui : C'est pour ça que je pose la question à un juriste ! Ce serait intéressant peut-être pour l'entité assemblée à travers cette préconisation. À charge au service juridique de l'assemblée d'étudier la faisabilité. Parce que c'est important que l'assemblée ou son représentant siège au CA d'*Air Tahiti*. D'où l'intérêt des travaux que nous sommes en train de mener aussi. L'objectif est qu'il faut qu'il y ait la continuité et un suivi à la lettre de ce qu'on demande. Sinon ça ne sert à rien. Vous nous enverrez une réponse avant le 9 ? Merci.

M^{me} Tepuaurii Teriitahi : Dernière préconisation, la numéro 13 : multiplier les contrôles des opérateurs et instaurer une graduation des sanctions.

Je vous le disais tout à l'heure, pour les destinations de libre concurrence, il y a un plafond de prix homologués. *Air Tahiti* est censé rester sous ce prix. Avec l'exemple de notre billet pour Tubuai, le calcul nous montrait finalement que le tarif d'*Air Tahiti* était au-dessus du plafond. S'est alors posée la question de savoir quelles sont les sanctions et la manière dont le Pays vient rétablir les choses dans un tel cas de figure.

Pareil pour les destinations de désenclavement, il y a des règles. C'est-à-dire que dans le contrat de DSP, il y a un cahier des charges avec les obligations qu'Air Tahiti a vis-à-vis du Pays. Par exemple, ils doivent faire un nombre de touchés supérieur à 3 % aux vols requis par le cahier des charges. Ça nous a interpellé parce que, dans notre mission, on s'est rendu compte que sur certaines destinations, Air Tahiti enlevait une fréquence par semaine. Quand il y avait trois fréquences, il descendait à deux, quand il y en avait quatre, il descendait à trois, et ce, pour optimiser le nombre de vols et limiter les dépenses. Vu que ces destinations sont censées être déficitaires, un vol effectué vers ces destinations est un déficit qui se creuse normalement. Le problème est qu'avec l'argent mis dans le cadre de la délégation de service public, on est censés combler ce déficit.

Donc Air Tahiti n'a pas à faire un réajustement par lui-même en essayant d'économiser par ci par là, parce que c'est nous qui payons ce déficit. Un avion qui va vers une destination de désenclavement, qu'il y ait cinq, dix ou cinquante passagers, c'est la même chose. Chaque siège libre, c'est nous qui le payons. Air Tahiti n'a pas à se soucier de rentabiliser ces sièges-là qui le sont à travers l'argent versé à Air Tahiti dans le cadre de la délégation de service public, à hauteur quasiment de 900 millions F CFP ajustables au réel en fonction des années.

On s'est donc interrogées sur le contrôle. L'Aviation civile du Pays est chargée du contrôle. Nous nous sommes donc demandé quelles étaient les modalités de contrôle. Il va y avoir des contrôles faits sur les tarifs au hasard. Ils vont vérifier que le nombre de vols est respecté pour les destinations de désenclavement. Si toutefois ce n'était pas appliqué, au niveau des sanctions, en cas de dépassement du tarif homologué, c'est un retrait de la licence d'exploitation direct. Sauf qu'on se rend bien compte qu'avant d'arriver au retrait de la licence d'exploitation, il en faudra beaucoup, ce qui n'est pas forcément dissuasif.

Donc l'idée était d'alerter, de dire qu'il faut faire des contrôles pour mettre une forme de pression, pour montrer à l'opérateur qu'on veille à ce que le contrat signé ensemble est respecté et qu'il n'y ait pas de possibilité de récupération au niveau financier en allégeant les charges, en allégeant les dépenses etc. C'est une façon de dire qu'il faut faire des contrôles et étudier la possibilité d'une sanction financière éventuellement. Il faut pousser la réflexion sur la façon de faire respecter les règles à Air Tahiti. Des sanctions intermédiaires, graduelles et proportionnées en cas de non-respect des plafonds tarifaires par un opérateur.

On nous a donné l'exemple de Maupiti, qui n'entre pas strictement dans le cadre des contrôles et des sanctions, mais dans le cadre de la maîtrise des décisions. Récemment, Air Tahiti a proposé au Pays d'homologuer un tarif pour Maupiti. Le Pays a refusé parce qu'au vu des éléments donnés, le Pays s'est rendu compte qu'Air Tahiti essayait d'aller chercher un prix beaucoup trop haut. Le tarif proposé par Air Tahiti n'a pas été validé et Air Tahiti a été obligé de se plier à un tarif plus bas. Avec la période actuelle, Air Tahiti a tendance à demander un plafond de tarif élevé parce qu'ils mettent dans la balance le contexte sanitaire, l'incertitude par rapport au nombre de passagers, bref, tous les paramètres qu'on ne maîtrise pas aujourd'hui à cause de la crise.

Le ministre nous a assurées qu'il y avait une forme de vigilance pour prévenir les abus. Il faudra renforcer cette vigilance lorsque la situation va se rétablir. On espère que les passagers vont revenir à nouveau fréquenter les lignes interinsulaires, en tout cas les passagers étrangers, ce qui fera que les tarifs homologués, aujourd'hui très hauts, reviendront à la baisse.

M^{me} Lana Tetuanui : Je pense qu'on a oublié une 14^e préconisation qui semblerait peut-être redondante pour certains, mais je pense qu'il faut rajouter « *demander à l'État la continuité territoriale inter-îles* ».

M^{me} Tepuaraarii Teriitahi : Oui, on va rajouter volontiers et retenir cette idée, même si techniquement on ne pourra pas le rajouter parce que c'est déjà imprimé.

M^{me} Sylvie Varet : Dans le corps du rapport, on déplore justement l'absence, le manque d'implication de l'Etat là-dessus.

M^{me} Tepuaraarii Teriitahi : C'est vrai qu'on ne la pas mis dans une préconisation.

M^{me} Lana Tetuanui : C'est une slide qu'il faudra mettre en fluo.

M^{me} Tepuaraarii Teriitahi : On le mettra plus en avant dans l'exposé, certainement, peut-être à l'endroit où on parle de la taxe aéroport et de la prise en charge qui doit être faite par l'Etat. C'est peut-être là qu'on va pouvoir glisser aussi ce message-là.

M^{me} Lana Tetuanui : Parce qu'il ne faut pas oublier qu'on est en Polynésie française, pour le citoyen lambda qui prendra peut-être la peine de lire nos préconisations, à un moment donné, il va se dire : « *où est l'Etat dans toute cette histoire ?* ».

M^{me} Tepuaraarii Teriitahi : Pour référence, c'est à la page 111. On fera un focus dans l'exposé devant l'assemblée.

M. Charles Fong Loi : Je rejoins ce qu'a dit *to'ofā* Lana, pour dire que je trouve dommage qu'il n'y ait pas des élus, des *tāvana* des archipels. Parce que, pour moi, ce sont eux les porte-paroles de la population des îles éloignées. Sinon, Madame la présidente, pourriez-vous m'éclairer sur les vols laitiers ?

M^{me} Sylvie Varet : C'est le nom technique donné aux vols avec plein d'escales.

M^{me} Tepuaraarii Teriitahi : C'est ce qu'on appelle également les sauts de puce.

M. Charles Fong Loi : Avant la Covid c'est vrai, il y avait une collation. Pendant la Covid, les gens n'ont rien dit parce qu'ils ont trouvé que c'était normal. Mais on espère que soit remis ne serait-ce qu'un sandwich pour les longs vols.

M^{me} Moihara Tupana : Je tenais à vous féliciter Mesdames. Franchement, bravo !

Vous avez mis le doigt sur une réalité qui est prédominante dans les polémiques et importante pour nos populations. Merci également à *to'ofā* d'avoir relevé la difficulté sur le rapatriement des corps. Cette dimension humaine qui est à prendre en compte et, tout comme le rapport de la mission sur les Évasans inter-îles, elle a tout son intérêt et toute son importance.

La question qu'on se pose toujours : est-ce que nos préconisations seront bien prises en compte ? Je pense que oui. Après, dans la concrétisation, des actions à mener c'est là où il faut avoir un suivi et où il est important que l'assemblée de la Polynésie française soit représentée au sein du CA. Il faut vraiment qu'un élu y soit et pourquoi pas deux. L'idée ce n'était pas de dire qu'est-ce qu'*Air Tahiti* n'a pas fait, pourquoi ils font comme ci et comme ça, mais trouver effectivement des solutions.

Du coup, j'ai une question : *Air Tahiti* est au courant de vos préconisations, c'est-à-dire qu'ils ont déjà en main le rapport ? Vous en avez parlé de manière formelle ?

La présidente : Merci, Moihara Tupana, pour tous tes encouragements et remerciements. J'en profite pour rendre vraiment hommage au service (SAJC) qui nous a beaucoup soutenu parce que c'est tellement technique aussi. On n'est pas des spécialistes de l'aviation, il fallait comprendre tout ça, on a bénéficié d'assistance et puis vraiment j'insiste là-dessus parce qu'on a eu la douloureuse expérience des précédentes missions d'information qui ne s'étaient pas bien passées, qui n'avaient pas forcément bénéficié de l'aide dont nous avons bénéficié, nous, avec l'équipe. Mais en tout cas, c'est important de souligner que nous avons pu compter sur le service et puis nous sommes dans les délais. J'insiste, ça

peut paraître là aussi redondant, mais c'est quand même significatif d'un sérieux et d'une assistance réelle et concrète et donc nous partageons vraiment le fruit de ce rapport avec le SAJCE.

Pour revenir sur *Air Tahiti*, Manate Vivish a sollicité de pouvoir participer à la présentation à l'assemblée. Donc, il ne sera au courant de ces préconisations que lorsque nous ferons l'exposé devant l'assemblée de Polynésie. Pour l'heure, vous êtes les premiers à recevoir le rapport qui est fraîchement arrivé, hier. Aujourd'hui nous faisons cette distribution aux membres de la commission et à ceux qui nous font l'honneur de venir assister à notre petite présentation. Dans un premier temps, c'est d'abord les élus. C'est vrai que le président Tong Sang l'a eu parce qu'en conférence des présidents il l'avait avec lui, mais ce sera diffusé à partir du 9. *Air Tahiti* recevra le document que tout le monde aura reçu. On n'a pas forcément prévu d'échanger après avec eux. Mais dans le suivi de nos préconisations, pourquoi pas ? Et puis c'est vrai que tu nous alertais sur le fait de poursuivre les préconisations. Enfin, je pense qu'on va aller sur l'alpha et l'oméga, celle qui était à l'origine de cette mission d'information, connue de tous pour sa pugnacité et je pense que, à ses côtés, on suivra.

M^{me} Juliette Matehau-Nuupure : Je voudrais vous remercier et vous féliciter pour l'énorme travail que vous avez effectué. C'est un travail excellent, vraiment. Pour moi, faire un travail comme ça c'est beaucoup de temps. Vous avez pu passer beaucoup de temps et je voudrais vraiment vous remercier et remercier toutes les personnes qui ont contribué à réaliser ce travail, surtout ce document qui compte 278 pages. Je n'ai pas le temps de lire, ce soir, mais j'essaierai de parcourir ce document-là.

Et c'est vrai que j'ai rencontré un énorme problème en 2014 quand quelqu'un de chez nous. C'était un secrétaire d'état-civil qui était avec moi et qui est décédé à Tikehau. Pendant toute une journée, j'ai dû négocier le tarif de l'avion qui devait le récupérer, c'était dur. C'était 1 200 000 F CFP à verser et il fallait trouver cette somme-là en l'espace d'une journée et c'était la première fois que j'étais confrontée à ce problème. Je ne connaissais personne, j'ai appelé Monsieur Manate Vivish et j'ai négocié pour 400 000 F CFP. Mais ce n'était pas fini, il fallait trouver 800 000 F CFP. On a trouvé une famille à Tautira qui a pu avancer l'argent pour payer l'avion et il y a eu quatre personnes de la famille qui ont pris l'avion pour aller récupérer le corps de la personne et pour le ramener ici sur Tautira pour être enterrée à Tautira. Vous voyez un peu ? C'est difficile. J'ai pitié des familles qui ont des personnes qui meurent là-bas ou qui meurent ici et qu'il faut ramener dans les îles. Trouver cet argent là c'était dur, mais nous l'avons trouvé. Et ensuite, il fallait courir après la famille pour être remboursé, c'est une autre chose et on a presque trois mois pour être remboursé, mais on a été remboursé.

Mais le plus important c'est que ce qui est écrit sera appliqué. Il faut suivre parce qu'à chaque fois qu'on a des documents comme ça, souvent on les met dans le placard et quand il y a un problème on les sort. Voilà donc pour vous encourager à suivre de près ce qu'il se passe à *Air Tahiti*.

M^{me} Lana Tetuanui : Je pense qu'en toute transparence, il faut que le directeur d'*Air Tahiti* soit destinataire de notre rapport, même avant le 9. C'est par principe parce qu'ils ont collaboré avec nous dans le cadre des travaux que nous avons menés. Puisque l'entité administrative du Pays est destinataire (Président, les ministres, le président de l'assemblée), je pense ne serait-ce que pour sa gouverne personnelle... J'ai comme principe de ne pas mettre les gens au pied du mur comme ça. J'annonce toujours les couleurs que je vais arriver. Bien sûr peut-être qu'il y aura des lignes où il ne sera pas d'accord, mais c'est le travail que nous avons mené. Même le Président peut-être ne va pas aimer quelques observations, mais tant pis, c'est le travail et c'est notre appréciation des élus que nous sommes.

Donc, Manate Vivish devrait être destinataire de ce rapport avant la présentation en séance plénière puisque la commission valide le rapport. Après à diffusion après large auprès des autres, les personnes que nous avons auditionné une fois que c'est validé en séance.

M^{me} Sylvie Varet : Effectivement, au niveau du règlement intérieur, la présidente a signé la transmission au président de l'assemblée, lequel ensuite signera la transmission aux membres du gouvernement et au Président du gouvernement.

Concernant la transmission aux personnes auditionnées, il n'y a rien qui nous empêche effectivement de le transmettre aujourd'hui dans la foulée et juste un document que j'avais montré également à Madame la rapporteure sur toutes les personnes qui ont été auditionnées à qui on pouvait transmettre le rapport. Mais, dans l'immédiat, si on peut transmettre à Monsieur Manate Vivish, on peut préparer un courrier, si tu le souhaites, après en version imprimée ou sous clé aussi, c'est à vous de choisir.

M^{me} Lana Tetuanui : En version imprimée pour Manate Vivish, et les personnes auditionnées après la séance. On n'a rien à cacher, c'est au nom de la transparence.

Par rapport à l'intervention de notre collègue Juliette Matehau-Nuupure, et c'est dommage que Moihara Tupana ne soit pas là, c'est un peu aussi l'expérience du Sénat. Je partage beaucoup ici même avec les techniciens de l'assemblée. Là, ça va faire la troisième mission que l'assemblée a menée, avec celle de Schyle, celle sur les Évasans chez nous. Je n'hésiterai pas à écrire au président de l'assemblée, après un an peut-être, pour faire un bilan de toutes les missions que l'assemblée a menées de manière à faire un rapport d'état sur les préconisations. Qu'est-ce qui a avancé et qu'est-ce qui n'a pas avancé ? Comme cela se fait au Sénat. Quand on vote il y a toujours un bilan. On n'hésite pas à rentrer dans tout le monde quand il y a un truc qui bloque. C'est la seule façon pour nous de faire aboutir... En tout cas moi, je vais jusqu'au bout ; je ne suis pas pour rendre un rapport qui sera, ensuite, mis au placard. Ça sert à rien alors de mener une mission. Voilà donc ce que j'allais proposer. C'est de demander au président de l'assemblée dans le calendrier parlementaire que nous avons de fixer une date bilan des préconisations sur les missions menées par l'assemblée de Polynésie. Nous sommes légitimes de faire ce petit travail. C'est que comme ça qu'on peut savoir.

La présidente : On ne vote pas, mais on a compris que nous validons tous la présentation. Et on veillera effectivement à ce que les bilans soient faits parce que faire les choses c'est bien, les contrôler c'est indispensable. Merci à tout le monde !

(L'ordre du jour étant épuisé, la réunion de la commission s'achève à 13 h 5.)

LA VICE-PRÉSIDENTE,

Tepuaraurii Teriitahi