



LES TRANSPORTS AÉRIENS DE PASSAGERS: PAPEETE, AÉROPORT INTERNATIONAL, AÉROPORT DU PACIFIQUE

LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Depuis une trentaine d'années, grâce à sa rapidité et à des prix de plus en plus abordables, l'avion s'est imposé comme moyen de transport privilégié des hommes sur l'ensemble de la planète.

Il s'est révélé particulièrement adapté à la desserte des îles minuscules parsemant ce vaste ensemble maritime qu'est le Pacifique (les îles, exceptées l'Australie, la Nouvelle-Guinée et la Nouvelle-Zélande, couvrent moins de 100 000 km² pour 178 millions de km² d'océan).

LE PACIFIQUE, UN OcéAN ENCORE DIFFICILE À FRANCHIR

L'ensemble des lignes aériennes régulières de passagers constitue un réseau d'où émergent plusieurs routes. La principale se trouve dans le Pacifique Nord et relie l'Amérique du Nord à l'Asie. Deux routes secondaires traversent également le Pacifique: l'une, de direction nord-est-sud-ouest, relie l'Amérique du Nord au continent océanien; l'autre, périphérique et nord-sud, relie l'Extrême-Orient au continent océanien.

Ces trois routes forment un triangle dont les sommets représentent trois marchés générateurs de flux de passagers: l'Amérique du Nord (260 millions d'habitants); le Japon et les quatre "dragons" (Corée du Sud, Hong-Kong, Singapour, Taiwan) puissances économiques en plein essor, peuplées de 190 millions d'habitants, l'Australie et la Nouvelle-Zélande rassemblant seulement 20 millions d'habitants. L'existence d'un haut niveau de revenu dans ces derniers pays autorise une forte mobilité des populations.

L'axe Nord-Pacifique qui relie les deux principaux marchés, présente l'intensité et les fréquences de liaisons aériennes les plus fortes.

L'Amérique du Sud entretient peu de relations avec la façade occidentale du Pacifique. L'immensité de l'océan - 17 000 km séparent Tokyo de Santiago du Chili, et 11 000 km, Sydney de Santiago; Rio de Janeiro se trouve à 18 500 km de Tokyo et 13 500 km de Sydney - constitue encore actuellement un obstacle majeur que les caractéristiques techniques des avions ne permettent pas de franchir aisément: le temps de vol maximal sans escale est de quatorze heures pour un Boeing 747, soit une distance parcourue d'environ 12 000 km. Il faut donc, pour relier par avion l'Amérique du Sud au Japon ou au continent océanien, faire une ou plusieurs escales dans la partie orientale du Pacifique. Seule la compagnie AEROLINAS ARGENTINAS effectue un vol hebdomadaire entre Buenos Aires et Auckland par le pôle sud. Il nécessite cependant une escale dans le sud de l'Argentine (Rio Gallegos), sans laquelle le temps limite de vol serait largement dépassé.

Or, les possibilités d'escale sont rares pour deux raisons:

- Une **raison physique**: l'insularité. Les îles aux dimensions déjà fort réduites sont clairsemées dans l'Est du Pacifique. Tahiti, l'île de Pâques et Honolulu sont les seuls aéroports civils capables d'accueillir des long-courriers. Il faudrait y ajouter les pistes militaires (Hawaï, Hao, Moruroa) qui, elles-mêmes, connaissent parfois des restrictions techniques (incapacité pour un Boeing 747 de décoller à pleine charge de Moruroa, par exemple).

- Une **raison économique**: la non-rentabilité des marchés insulaires. Ces îles sont souvent trop peu peuplées (quelques milliers d'habitants, voire quelques dizaines de milliers) pour former des flux de passagers; elles ne sont pas non plus suffisamment attractives pour en attirer d'autres. Cette absence de relais pour les passagers empêche de maximiser l'occupation de sièges nécessaires à la justification d'une escale.

Pour des raisons avant tout historiques, mais aussi économiques et géographiques, il existe un trafic entre l'Amérique du Sud et la rive ouest du Pacifique, mais il transite obligatoirement par l'Amérique du Nord et, par voie de conséquence, les routes transpacifiques s'en trouvent renforcées.

Le réseau aérien du Pacifique juxtapose des liaisons de trois types:

- Des liaisons, de caractère international au volume important, joignent quelques grands aéroports d'importance mondiale (Auckland, Sydney, Los Angeles, San Francisco, Tokyo) séparés par des milliers de kilomètres et situés dans un des trois grands marchés périphériques.

- D'autres liaisons, également de caractère international mais de faible intensité, relient

des aéroports internationaux périphériques aux aéroports des États insulaires du Pacifique (Santiago - Papeete).

- Enfin, des liaisons à vocation régionale s'effectuent entre les aéroports des États insulaires.

Cette distinction explique en grande partie la diversité des dessertes des aéroports du Pacifique.

DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX AUX TAILLES VARIÉES

L'Australie et la Nouvelle-Zélande exercent un rôle de grande puissance dans la région océanienne au même titre que l'Amérique du Nord et le Japon. Les États et Territoires de l'Océanie sont assez nombreux, mais peu peuplés, très dispersés et caractérisés par un facteur commun, l'insularité: ils sont composés d'un archipel, d'un groupe d'archipels ou, plus rarement, d'une seule île. Leurs activités économiques sont trop réduites pour générer exclusivement des flux de voyageurs d'affaires, mais leurs attraits exotiques peuvent engendrer des migrations d'agrément. La diversité des liaisons et des compagnies conditionne le caractère international et l'importance du trafic.

Tableau 1: Hiérarchie des aéroports internationaux du Pacifique insulaire

Type	Aéroport	Territoire	A	B	C	D	E
International	HONOLULU	Hawaï	31	3,43	19	10 194 295	10,26
	AGANA	Guam	13	0,86	8	743 278	7,01
International secondaire	NANDI-SUVA	Fidji	17	0,55	11	473 184	0,73
	PAPEETE	Polynésie fr.	9	2,00	8	289 130	1,75
Régional indépendant	NOUMÉA	N ^{elle} -Calédonie	9	0,80	5	252 935	1,74
	NAURU	Nauru	9	0,13	1	29 550	3,69
Carrefour régional dépendant	PORT MORESBY	Papouasie-N ^{elle} -G.	7	1,33	2	168 967	0,06
	SAIPAN	Mariannes Nord	6	5,00	4	145 253	7,26
	PAGO PAGO	Samoa amér.	7	0,40	4	133 957	4,06
	APIA	Samoa occid.	7	0,17	5	123 480	0,77
Aéroport de transit	PORT VILA	Vanuatu	5	0,67	4	75 501	0,63
	TONGATAPU	Tonga	4	0,33	6	35 936	0,37
Aéroport isolé	MAJURO	Marshall	6	0,00	5	4 674	0,15
	HONIARA	Salomon	5	0,25	4	30 945	0,12
Aéroport de transit	RAROTONGA	Cook	4	0,33	3	22 648	1,33
	KOROR	Palau	3	0,50	3	14 950	1,25
Aéroport de transit	PONAPE	Micronésie	3	0,00	1	14 500	0,66
	TARAWA	Kiribati	3	0,00	3	10 276	0,17
Aéroport isolé	ÎLE DE PÂQUES	Chili	2	1,00	1	4 000	2,00
	FUNAFUTI	Tuvalu	2	0,00	3	2 896	0,32
Aéroport isolé	TRUK	Micronésie	2	0,00	1	14 000	0,38
	WALLIS	Wallis et Futuna	1	0,00	1	6 782	0,62
Aéroport isolé	YAP	Micronésie	2	0,00	1	6 000	0,75
	NIUE	Niue	1	0,00	1	3 060	1,02

A: nombre de liaisons aériennes régulières totales
 B: rapport entre le nombre de liaisons internationales et le nombre de liaisons régionales
 C: nombre de compagnies aériennes
 D: trafic international régulier de passagers (pour Honolulu, il comprend le trafic avec les autres États américains)
 E: rapport entre le trafic international et la population du pays (population en 1982)
 Sources: Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)
 South Pacific Bureau for Economic Cooperation (SPEC)
 ABC World Airways Guide (May 1987)

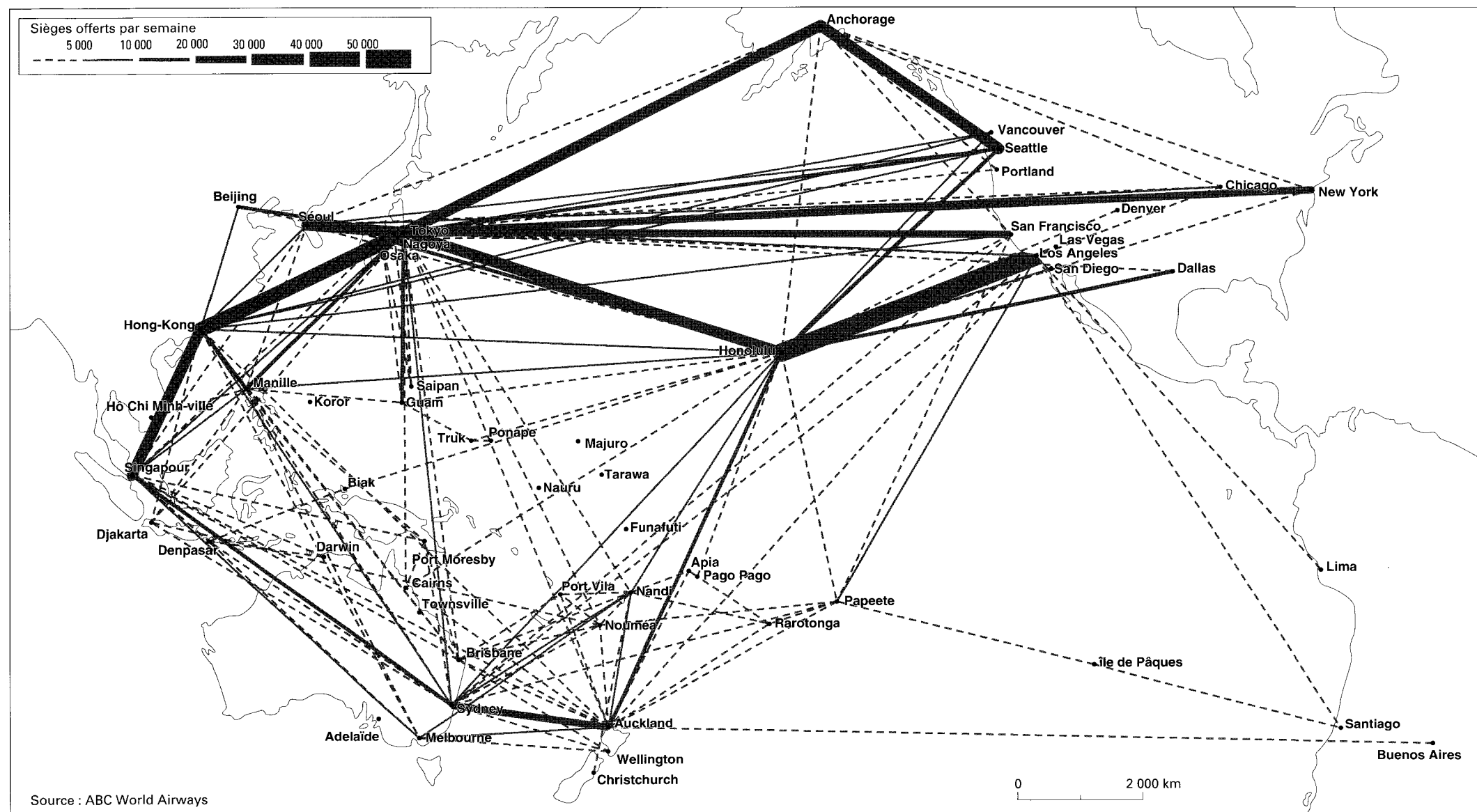


Fig. 1: Sièges (aller et retour) offerts sur les tronçons transpacifiques internationaux, en 1987

UN AÉROPORT D'ENVERGURE INTERNATIONALE: HONOLULU

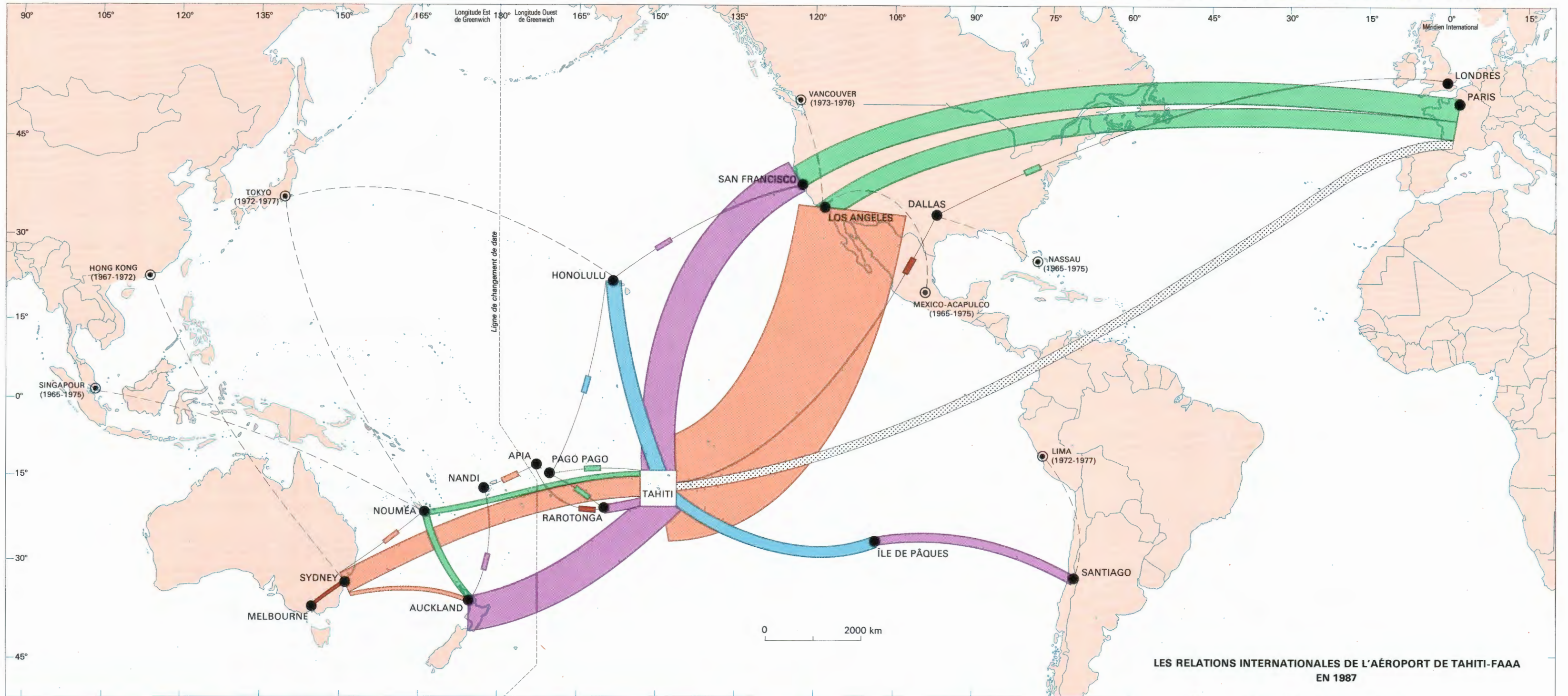
Le seul véritable aéroport de taille internationale de la région est Honolulu dont le trafic aérien soutient la comparaison avec les plus importants aéroports mondiaux (12 millions de passagers internationaux en 1986 et douzième rang mondial). Il est relié directement aux trois marchés précités (Japon, États-Unis, Australie). Les États-Unis assurent la connection avec l'Europe.

Grâce à son excellente situation et à son appartenance à l'espace américain, Honolulu a exploité plus rapidement que Papeete les nouvelles possibilités qu'offrait l'avion.

LES CARREFOURS INTERNATIONAUX SECONDAIRES

Quatre aéroports, dont le trafic s'échelonne entre 250 000 et un million de passagers par an (1986), exploitent une situation à la confluence de routes transpacifiques et de routes à caractère régional:

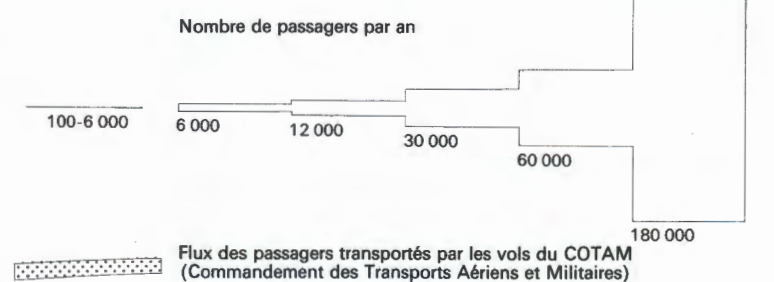
- **Guam** est un relais entre le Japon et l'Australie, l'Asie du Sud-Est et les États-Unis.
- **Nouméa** exerce un rôle de relais régional dans le réseau UTA (Union des Transports Aériens).
- **Nandi** est un carrefour plus complet, au croisement de diverses routes internationales (Amérique du Nord-Australie via Honolulu, Asie-Nouvelle-Zélande, etc.) et régionales (entre le Vanuatu et les îles Samoa, les îles Salomon et la Nouvelle-Zélande, etc.).



LES RELATIONS INTERNATIONALES DE L'AÉROPORT DE TAHITI-FAAA EN 1987

- Aéroport en liaison directe avec Papeete
- ⊙ Aéroport ayant eu une liaison épisodique avec Papeete (1972-1977)
- Nouvelle ligne d'accès à une correspondance avec Papeete

TRAFIC AÉRIEN RÉGULIER DE PASSAGERS (ALLER-RETOUR) EN 1987

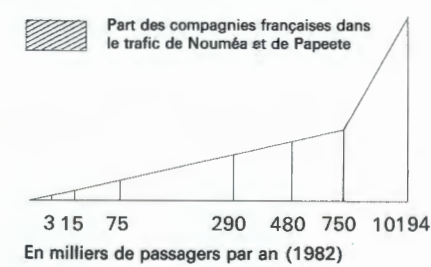


PART DES TOURISTES DANS LES FLUX DU TRAFIC



Sources : Direction de l'Aviation Civile
Police de l'Air et des Frontières
Office de Tourisme

TRAFIC DES AÉROPORTS ET INFLUENCE GÉOGRAPHIQUE DES COMPAGNIES AÉRIENNES DANS LE PACIFIQUE



Les lignes délimitent des zones où plus de 15 % des sièges offerts sont assurés par des compagnies :

- asiatiques
- nord américaines
- australo-néo-zélandaises
- régionales (Pacifique insulaire)

Sources : South Pacific Exchange Council (SPEC)
Direction de l'Aviation Civile
ABC World Airways Guide 1987

liaisons à partir des aéroports de Nouméa et de Papeete qui leur servent de plaques tournantes vers plusieurs destinations internationales: elles arrivent ainsi à maintenir un poids important (50 à 60 %) dans le trafic.

Ces deux aéroports sont bien intégrés à leur environnement régional ou international grâce à la possibilité d'escale qu'ils offrent aux compagnies effectuant des vols transpacifiques. Paradoxalement, l'isolement joue en leur faveur, surtout pour Papeete. L'existence d'une liaison avec la France ("route des Indes" à partir de Nouméa, route passant par la Californie à partir de Papeete) valorise leur situation internationale, mais leur autonomie est gênée par les diverses stratégies des compagnies étrangères.

Cette situation, apparemment favorable, ne saurait faire oublier les fluctuations historiques de la desserte aérienne de la Polynésie depuis son ouverture au trafic international.

L'ÉVOLUTION DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE LA POLYNÉSIE

1920-1960: LES DIFFICULTÉS D'INTÉGRATION AU RÉSEAU MONDIAL

La Polynésie s'est ouverte tardivement au transport aérien. À la veille de la deuxième guerre mondiale, plusieurs îles du Pacifique sont déjà équipées d'aéroports et reçoivent fréquemment des aéronefs (Hawaï, Nouvelle-Guinée, etc.) pendant que la Polynésie continue de vivre au rythme des liaisons maritimes.

En 1943, les Américains construisirent une base aérienne à Bora Bora. La piste fut abandonnée à leur départ, et remise en service en 1958 pour accueillir les premiers vols internationaux en provenance d'Auckland, de Nouméa et de Nandi. Depuis Bora Bora un hydravion assurait alors la liaison avec Papeete.

Pendant cette période, l'intégration de la Polynésie au réseau aérien mondial s'est heurtée à plusieurs difficultés:

- l'isolement et l'éloignement par rapport aux centres d'élaboration et de diffusion des transports aériens;
- l'appartenance à l'espace colonial français qui conduisait les autorités à encourager un certain isolement par crainte de voir le Territoire échapper à l'influence française.

1960-1975: LES CONSÉQUENCES DE L'OUVERTURE DE L'AÉROPORT DE TAHITI-FAAA

L'inauguration de la piste de Tahiti-Faaa en 1961 (parallèlement aux transformations techniques des aéronefs: moteurs à réaction, abandon des hydravions) provoqua l'apparition de nouvelles compagnies aériennes et l'ouverture de plusieurs lignes internationales. La Polynésie se joignit alors au réseau aérien mondial.

Avec l'arrivée de la TAI (TRANSPORTS AÉRIENS INTERNATIONAUX), qui prit le nom de UTA en 1963 après sa fusion avec l'UAT (UNION AÉROMARITIME DE TRANSPORTS) et de AIR NEW ZEALAND, chaque année voit l'installation de nouvelles compagnies: QANTAS en 1963, PANAM en 1964, LAN CHILE en 1965 dont les vols ne furent réguliers qu'à partir de 1968. Au cours des années 60, les ouvertures de lignes se succédèrent essentiellement sur l'axe Amérique du Nord-Tahiti-continent australien. L'offre de sièges crût à un rythme rapide (45 000 en 1964, 115 000 en 1967 et près de 300 000 en 1972) et le trafic international augmenta dans les mêmes proportions. Il quintupla entre 1964 et 1971 passant de 33 000 à 165 000 passagers. Pendant cette période de croissance généralisée du trafic aérien, les compagnies explorèrent de nouvelles directions, au point qu'en 1973 Tahiti constituait un nœud aérien d'importance, relié à une vingtaine de localités réparties sur cinq continents: Tokyo, Singapour (Asie), Paris, Londres (Europe), Los Angeles, Vancouver (Amérique du Nord), Acapulco, Lima, Mexico, Santiago (Amérique latine) et plusieurs villes du Pacifique.

L'amélioration de la desserte aérienne conditionna le développement de l'activité touristique qui devint, avec le CEP, le moteur de la croissance.

Au début des années 70, les prévisions étaient euphoriques. Grâce à l'amélioration de la desserte, de nouveaux marchés touristiques purent être prospectés, mais hélas, il fallut très vite déchanter.

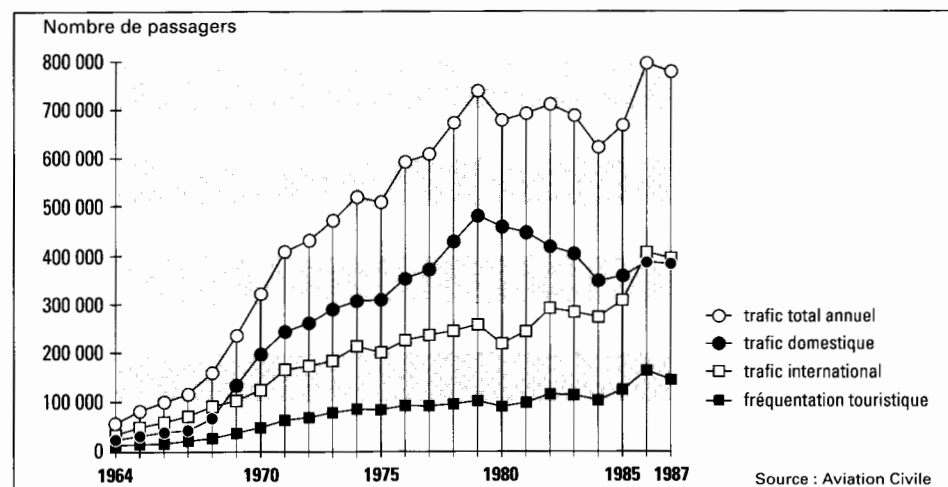


Fig. 2: Évolution des composantes du trafic de Tahiti-Faaa (1964-1987)

1975-1984: LA CROISSANCE REMISE EN CAUSE

La Polynésie entre dans une phase critique à partir de 1975: la croissance du trafic international s'essouffle, les compagnies boudent l'aéroport de Faaa.

La venue des touristes, principal moteur de la croissance du trafic, est soumise aux aléas de la conjoncture internationale qui s'assombrit à partir de 1973: crise économique mondiale, fluctuations du dollar, etc. Plusieurs compagnies ferment des lignes peu rentables et se retirent du marché: AIR FRANCE cesse l'exploitation de la ligne Tokyo_Tahiti_Lima en 1977; le retrait de la PANAM s'effectue progressivement de 1977 à 1979.

En 1975, le CEP abandonne les essais nucléaires aériens et procède pour la première fois à des essais souterrains. La réduction de son activité et du personnel se répercute sur le trafic. La poursuite des essais nucléaires entraîne un vigoureux mouvement de protestation de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Ces États organisent des campagnes de boycott de la desserte de la Polynésie de la part de leurs compagnies nationales (AIR NEW ZEALAND et QANTAS de juin à septembre 1973 et retrait total de la QANTAS de 1976 à 1981).

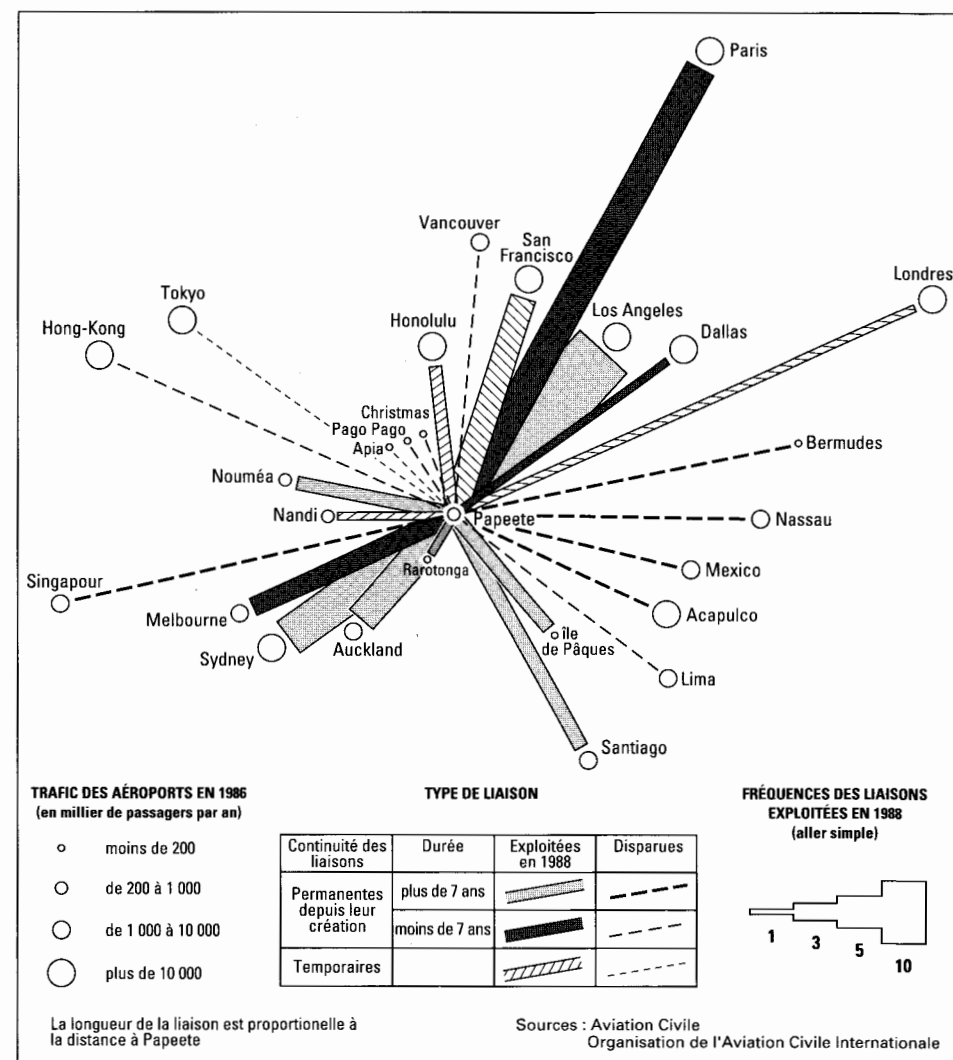


Fig. 3: Évolution des liaisons directes à partir de Papeete (1964-1988)

Au début des années 80, la desserte est moins bien assurée que dix ans auparavant, ce qui souligne la précarité des relations aériennes internationales de Papeete. En 1980, seules trois compagnies internationales restent en compétition: UTA, AIR NEW ZEALAND et LAN CHILE.

En revanche, les relations entretenues avec la Nouvelle-Zélande et surtout la Californie, entraînent l'apparition de compagnies régionales (AIR TUNGARU, AIR PACIFIC, POLYNESIAN AIRLINES, etc.). Elles cherchent à désenclaver leurs territoires respectifs en créant des liaisons avec les aéroports de classe internationale. Leur présence reste éphémère, un à deux ans en moyenne, et leur part de trafic demeure marginale puisqu'en 1982, 90 % des 289 000 passagers sont transportés sur l'axe Amérique du Nord (y compris Hawaï) - Océanie.

1984-1988: UN DYNAMISME RETROUVÉ, MAIS FRAGILE

L'aéroport de Papeete connaît depuis trois ans un regain d'activité, une forte croissance du trafic, une diversification des compagnies et une modification des liaisons aériennes.

Le retour de la QANTAS dès 1981 rééquilibre quelque peu la structure du réseau aérien desservant Tahiti. L'année 1986 voit le retour d'AIR FRANCE et l'implantation de deux nouvelles compagnies: CONTINENTAL AIRLINES et MINERVE. La concurrence accrue fait baisser les tarifs et renforce l'attrait de la Polynésie comme destination touristique. AIR NEW ZEALAND ouvre à nouveau une ligne Auckland-Londres via Papeete et Dallas en 1987.

Dès 1986, la direction de l'Aviation Civile avait autorisé UTA à effectuer un vol direct Paris-Papeete via San Francisco. La compagnie MINERVE lui emboîte le pas. Depuis, la part de San Francisco ne cesse de croître dans le trafic avec les États-Unis.

Le renforcement du caractère international de Papeete s'effectue donc toujours sur l'axe prépondérant, c'est-à-dire avec la France, avec Hawaï et la Californie et avec l'Australie.

CONCLUSION: LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU CARREFOUR AÉRIEN

Tahiti a bénéficié pendant les années 60 des progrès techniques de l'aviation commerciale, qui ont favorisé une vocation d'escale internationale. Ces progrès, en améliorant la rapidité et l'autonomie des avions, ont fragilisé la situation de Tahiti qui ne peut plus prétendre au rôle d'escale obligatoire entre l'Amérique du Nord et l'Australie.

Curieusement, la volonté politique de désenclavement est venue de l'extérieur (de la métropole) après des années d'opposition à l'ouverture de Tahiti sur le monde. Mais l'île ne maîtrise pas pour autant sa desserte, elle est toujours tributaire des fluctuations

des lignes aériennes et ceci conduit à distinguer deux types de liaisons. Les liaisons stables, souvent sur des lignes très fréquentées, sont principalement situées sur l'axe sud-ouest - nord-est: avec Los Angeles, Auckland, Paris et Sydney... Les liaisons épisodiques à courte ou moyenne distance, qui engendrent des flux faibles, subissent des fluctuations qui rendent compte de leur basse rentabilité.

Pour le Territoire, le transport aérien constitue surtout un moyen d'attirer des touristes, comme le montre la volonté de création d'une ligne Tokyo-Papeete qui doit avant tout servir à amener des touristes nippons à fort pouvoir d'achat.

Même le désenclavement peut être remis en cause depuis l'apparition des long-courriers à grand rayon d'action (15 heures d'autonomie de vol). Sur treize vols hebdomadaires effectués par la QANTAS entre Los Angeles et Sydney, trois sont déjà directs (durée de vol: 14h 30), trois font escale à Papeete, cinq à Honolulu, et deux à Nandi.

L'essor du trafic aérien est conditionné par la diversification et la croissance des flux touristiques (grâce à la baisse des tarifs), et par le renforcement de la coopération avec les voisins insulaires afin de valoriser un véritable rôle de relais entre le monde océanien et les autres continents.

Mais pour le moment, c'est surtout pour les îles des archipels de Polynésie française que Tahiti assure le rôle d'intermédiaire avec le reste du monde.

LES RELATIONS AÉRIENNES INTÉRIEURES

Pour les multiples îles de Polynésie, l'avion qui crée entre le centre et la périphérie de nouveaux rapports dans les migrations de personnes, est un mode de transport bien moins contraignant que le bateau. Il met une île pourvue d'un aérodrome à quelques heures de vol de Papeete, alors que le bateau effectue le même voyage en une ou plusieurs journées.

La formation et l'organisation des liaisons aériennes intérieures répond à un double souci de désenclavement et de bonne exploitation commerciale.

UN RÉSEAU CENTRÉ SUR TAHITI

La Polynésie, territoire éclaté, ne compte pas moins de quarante-cinq aérodromes avec quatre statuts différents:

- quatre aéroports dépendent directement de l'État français: Tahiti-Faaa, Bora Bora, Raiatea et Rangiroa. Ils sont desservis par AIR TAHITI;
- trente et un appartiennent au Territoire: ils font l'objet de liaisons régulières par AIR TAHITI ou AIR MOOREA;
- trois relèvent des autorités militaires de l'État. Hao est desservi régulièrement par AIR TAHITI (trafic mixte), mais Fangataufa et Moruroa n'accueillent que des vols militaires (deux vols quotidiens en Caravelle);
- enfin, il existe sept aérodromes privés, dont cinq appartiennent à des sociétés de perliculture (Anuanuraro, Aratika, Hikuero, Marutea-Sud, Nukutepipi), un, à une société d'exploitation du coprah (Tupai) et le dernier à l'acteur Marlon Brando qui a aménagé l'atoll de Tetiaroa à des fins touristiques. Les différents propriétaires disposent souvent d'une flotte personnelle d'un ou plusieurs avions.

Plus de la moitié des soixante-neuf îles habitées sont équipées d'aérodromes: 95 % de la population polynésienne a donc ainsi accès au transport aérien, mais toutes les pistes ne présentent pas les mêmes caractéristiques d'accueil. Cinq aérodromes seulement disposent de pistes de plus de 2 000 m accessibles aux longs-courriers: l'aéroport international de Tahiti, trois sites militaires (Hao, Fangataufa, Moruroa) et Rangiroa, équipé d'une piste de 2 100 m qui sert de dégagement au cas où celle de Tahiti serait inutilisable (catastrophe aérienne, brouillard, etc.).

Les autres îles importantes (par leur population, leur activité aérienne, etc.) sont dotées de pistes de 1 000 à 2 000 m, accessibles à l'ATR 42 (Avion de Transport Régional) d'une capacité de 42 à 48 places, dont AIR TAHITI a commandé quatre exemplaires en 1986. Ces appareils remplaceront progressivement les Fokker 27 utilisés depuis plus de deux décennies.

Ce nouvel avion biturbine présente des avantages indéniables sur son prédécesseur, qui se traduisent par des économies d'exploitation (gains de 40 à 50 % sur la consommation de carburant et sur l'entretien) et par des améliorations de performance: vitesse de croisière supérieure, atterrissage sur des pistes plus courtes (1 000 à 1 200 m au lieu de 1 500 m pour les Fokker 27).

Parallèlement aux acquisitions d'AIR TAHITI, le Territoire a lancé un vaste programme d'allongement des pistes, dont la première tranche concerne sept îles: Moorea (achevé en 1987), Maupiti (achevé en mai 1988), Hiva Oa, Takapoto, Takarua, Mataiva et Tikehau.

En 1988, les îles Sous-le-Vent sont toutes accessibles à l'ATR 42, ainsi que Nuku Hiva dans les îles Marquises, Rurutu et Tubuai dans les îles Australes, Mangareva, Anaa, Hao, Makemo, Tikehau, Mataiva, Rangiroa et Manihi dans les Tuamotu-Gambier. Ce projet territorial a privilégié les Tuamotu de l'Ouest.

De plus, la majorité des îles (surtout dans les Tuamotu) dispose d'installations rudimentaires (piste courte de 800 m à 1 200 m, aérogare, petite tour de contrôle, réservoir de carburant, etc.), suffisantes pour accueillir les Twin Otter, petits bimoteurs à faible capacité de vol.

Dans les îles hautes, la construction d'une piste se heurte à la rareté et à l'exiguïté des terrains plats et nécessite la réalisation de remblais sur le récif frangeant du lagon (Tahiti, Raiatea) ou dans les vallées (Nuku Hiva). Dans les atolls et dans les îles disposant d'une large ceinture corallienne, l'hétérogénéité et la dureté du matériel géologique, la taille et la forme des motu, l'abondance de la végétation nécessitent d'autres travaux: abattage des cocotiers, terrassement, revêtement de soude de corail (matériel corallien tout-venant, à dominante sableuse, prélevé dans le lagon), nivellement, etc.

Les îles non équipées d’aérodromes ont une population totale de 10 000 habitants, mais les situations sont différentes entre les îles qui sont isolées (Rapa, Rimatarā, Fatu Hiva, Raroia, Takume, etc.), lourdement pénalisées, et Tahaa, la seule île qui bénéficie de la proximité d’un aérodrome situé dans une île voisine ; les 4 000 habitants de Tahaa ont accès à l’aérodrome de Raiatea en une heure de bateau.

Deux réseaux aériens régionaux, partant de Tahiti, se juxtaposent, l’un constitué des lignes desservant les sites contrôlés par les militaires, l’autre, des lignes civiles dont deux compagnies se partagent l’exploitation. AIR MOOREA dessert les deux îles les plus proches de Tahiti : Moorea à raison de dix-huit vols quotidiens, et Tetiaroa trois à quatre fois par semaine. AIR TAHITI effectue des liaisons régulières avec les archipels plus lointains et dessert également Moorea deux fois par semaine, à l’occasion de vols vers les îles Sous-le-Vent.

L’analyse du réseau d’AIR TAHITI montre qu’à partir de Tahiti se dessine une double hiérarchie, l’une suivant les archipels, l’autre à l’intérieur de chacun d’eux.

Les îles Sous-le-Vent offrent les meilleures possibilités de liaisons avec Tahiti (plusieurs vols journaliers) suivies par les Tuamotu de l’Ouest (un vol quotidien vers Rangiroa), les îles Marquises, les îles Australes (un à deux vols hebdomadaires) et les Tuamotu de l’Est et du Centre (un à deux vols mensuels). À l’intérieur de chacun des archipels, une ou deux îles disposent d’une liaison rapide et fréquente (au minimum, une fois par semaine) avec Tahiti en ATR 42. Ces îles centres, qualifiées de centres secondaires servent de relais pour les îles voisines qui sont desservies par Twin Otter. Ces petits centres secondaires sont : Nuku Hiva dans les Marquises, Rangiroa dans les Tuamotu de l’Ouest, Anaa dans les Tuamotu du Centre, Hao dans les Tuamotu de l’Est.

Ce schéma ne s’applique pas aux îles Sous-le-Vent, la population des îles ou leur attrait touristique justifiant un arrêt dans chaque île (par liaison directe ou sous forme d’escale). De même, dans les îles Australes, seules Rurutu et Tubuai sont équipées d’aérodromes et font l’objet de liaisons aériennes, sans redistribution du trafic.

Les liaisons avec les autres îles sont effectuées en Twin Otter, directement à partir de Tahiti sous forme de boucle aérienne, ou au départ du centre secondaire de l’archipel où il existe une correspondance avec Tahiti. Ce modèle s’applique uniquement à l’archipel des Tuamotu et aux îles Marquises.

Les liaisons transversales (interarchipels) sont rares et en général unidirectionnelles (Bora Bora–Rangiroa, Rangiroa–Moorea) et une escale dans les îles Tuamotu (Napuka) sur la ligne Tahiti–Marquises. Pour aller d’un archipel à l’autre, il faut donc impérativement transiter par Tahiti.

LE TRAFIC AÉRIEN INTÉRIEUR

Sur l’aéroport de Tahiti-Faaa, en 1987, le trafic intérieur a été égal au volume du trafic aérien international : 384 000 passagers auxquels il faut ajouter les 59 000 passagers des vols militaires.

C’est entre Tahiti et Moorea que s’effectue 40 % du trafic : la proximité des deux îles a entraîné la mise en place d’un véritable pont aérien. Un avion part toutes les demi-heures et 170 000 personnes ont été transportées. La concurrence avec le bateau est très forte, puisqu’il s’agit de la seule liaison interinsulaire où le nombre de passagers maritimes l’emporte sur le nombre de voyageurs aériens.

La mobilité des Polynésiens entre les îles obéit à divers motifs :

- Les migrations touristiques alimentent les flux aériens, notamment les deux plus importants avec Moorea et Bora Bora. D’autres îles disposent d’un équipement hôtelier plus modeste (Huahine, Raiatea, Maupiti, Rangiroa, Manihi) et font aussi l’objet de visites de la part de touristes voyageant par avion. La vente de billets à tarifs avantageux par AIR TAHITI leur offre la possibilité de voir plusieurs îles. Mais les lignes Bora Bora–Rangiroa et Rangiroa–Moorea qui offrent ces tarifs ont surtout été créées par AIR TAHITI spécialement pour transporter les membres du Club Méditerranée d’une île à l’autre.

- Les migrations de travail qui revêtent plusieurs aspects :

- Les flux militaires sont engendrés par la spécialisation des divers sites. Moruroa est le site de tir (point zéro). Hao sert de base avancée. Tahiti joue un triple rôle de base de soutien (commandement), de centre de villégiature pour les techniciens des deux autres bases (week-end) et de plaque tournante du trafic avec la métropole.

- D’autres flux matérialisent les relations entre Tahiti et les chefs-lieux administratifs : Nuku Hiva, Raiatea et Tubuai.

- La perliculture pratiquée dans certains atolls des Tuamotu (Apataki, Manihi, Rangiroa, Takapoto, Hikueru, Marutea-Sud, etc.) est à l’origine de flux, certes maigres à l’échelle du Territoire mais importants pour les îles concernées. Cette activité économique particulière nécessite en effet de nombreux déplacements vers Papeete, centre financier, économique et administratif.

- Certaines îles, Rangiroa, Nuku Hiva et Hao, par exemple, servent de centre de redistribution du trafic entre Tahiti et un ensemble d’îles plus petites, ce qui leur assure un surcroît de trafic.

- Enfin, bon nombre d’îles ont été équipées afin de rompre leur isolement (Fakahina, Fangatau, Napuka, Nukutavake, Puka Puka, etc.). Dans ce cas, les liaisons avec Tahiti ou le centre secondaire ont un caractère symbolique tant la clientèle est faible, quelques dizaines à quelques centaines de personnes par an. L’intérêt de désenclaver ces îles est d’assurer une liaison avec l’extérieur, aussi modeste soit-elle, afin d’enrayer le processus d’émigration vers Tahiti.

Mais plus que la mobilité des Polynésiens, ce sont les migrations touristiques qui composent, à l’image du trafic international, les principaux flux.

Ces migrations ont deux composantes :

- L’une est formée par les touristes étrangers qui visitent Tahiti et les îles. D’après une enquête effectuée par le Service du Tourisme en juillet 1987, sur 900 touristes américains, 90 % avaient séjourné à Moorea, 50 % à Bora Bora, 18 % à Huahine et à Raiatea, 2 % à Rangiroa et Manihi, etc.

- L’autre est formée par les résidents temporaires à Tahiti, français et étrangers, qui se rendent dans les îles pour y passer quelques jours de congé (un week-end ou une

semaine). Les autres raisons de déplacement (familiales, professionnelles, départs définitifs) sont plus difficiles à quantifier.

Il faut surtout retenir que la fréquentation touristique du Territoire est un des facteurs du développement des relations interinsulaires dont l’histoire récente se calque, en grande partie, sur celle de l’aviation internationale.

ÉVOLUTION DES RELATIONS AÉRIENNES INTÉRIEURES

En 1950, d’anciens aviateurs d’une société néo-calédonienne fondent AIR TAHITI. Cette compagnie exploite en hydravion des lignes régulières vers les îles Cook et les îles Sous-le-Vent et dessert également les îles Tuamotu et les îles Gambier à la demande. Elle cessera ses activités en 1953. La RÉGIE AÉRIENNE INTERINSULAIRE (RAI) créée avec des capitaux des MESSAGERIES MARITIMES relaie AIR TAHITI à partir de 1953 dans la desserte intérieure. Mais l’essor des relations interinsulaires, consécutif à la création de plusieurs pistes dans les îles les plus importantes, date réellement de la seconde moitié des années 60. Pendant cette phase de croissance, le trafic augmente sans discontinuer de 1964 à 1979, date à laquelle il atteint un maximum inégalé à ce jour : 480 000 passagers à Faaa.

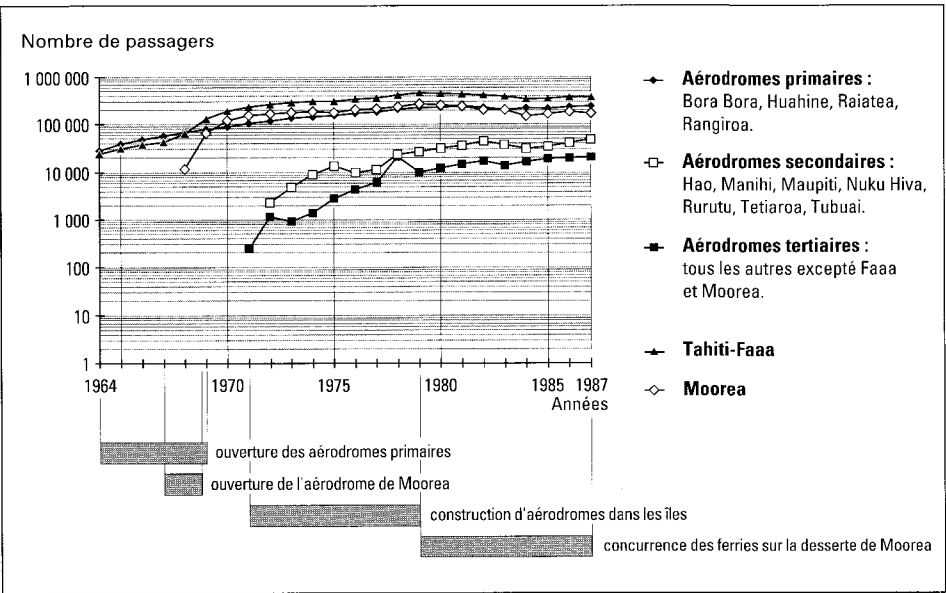


Fig. 4 : Évolution du trafic des aérodromes de Polynésie française (1964-1987)

1960-1979 : ESSOR DES RELATIONS INTERINSULAIRES

Les considérations qui suivent portent uniquement sur le trafic aérien civil, faute de continuité dans les statistiques militaires.

Le trafic aérien civil croît à un rythme soutenu, supérieur à 20 % par an, jusqu’en 1971 (il est multiplié par neuf entre 1964 et 1971), puis plus irrégulièrement jusqu’en 1979. Il double néanmoins entre 1971 et 1979.

Une nouvelle société, AIR TAHITI, est créée en 1968. Avec AIR MOOREA, fondée la même année, elles se consacrent à la seule desserte de Moorea. *UTA* devient en 1970 le principal actionnaire de la RAI qui sera alors rebaptisée AIR POLYNÉSIE :

“Le nouveau label est considéré comme plus évocateur, plus touristique, plus attirant et correspondant mieux aux objectifs fixés à cette compagnie par ses nouveaux propriétaires : à l’*UTA*, les liaisons avec la France, à AIR POLYNÉSIE, les relations interinsulaires. Cette compagnie aura comme rôle de prolonger les lignes long-courriers de l’*UTA* et des autres compagnies en permettant aux voyageurs de visiter cette vaste contrée touristique. Elle continuera de favoriser le plus largement possible un trafic local indispensable pour intégrer ces îles dans un développement économique général” (O’REILLY-1974).

Peu à peu l’ouverture sur le monde extérieur se réalise par la création d’aérodromes : Rangiroa et Moorea en 1962, Raiatea en 1964 et Manihi en 1969, qui favorisent le désenclavement des îles et conditionnent leur développement touristique.

L’ouverture de l’aérodrome de Moorea surtout s’avère déterminante pour l’évolution du trafic intérieur. Ainsi, entre 1968 et 1971, le trafic triple, et la part du flux avec Moorea s’élève de 18 % en 1968 à 50 % l’année suivante pour atteindre 65 % en 1971. L’avion, pratique et confortable, permet un gain de temps substantiel (vol d’un quart d’heure) au moment où les relations maritimes s’effectuent encore avec des goélettes lentes et inconfortables (deux heures de traversée).

Jusqu’en 1970, les îles pourvues de pistes sont reliées au moyen de quadrimoteurs DC 4, alors que les hydravions continuent de desservir les îles non équipées de pistes.

Après les îles Sous-le-Vent, Moorea et Rangiroa, le programme de construction de pistes s’intensifie dans les années 70 et atteint les autres archipels : les îles Australes, à Tubuai (1972) et à Rurutu (1976) ; les îles Marquises, à Ua Huka et à Hiva Oa (1973), à Ua Pou (1977) et à Nuku Hiva (1979) ; les Tuamotu-Gambier, à Arutua et à Takapoto (1973), puis dans d’autres îles à raison de deux à trois ouvertures de pistes par an jusqu’en 1979.

La décision d’équiper les îles résulte d’une volonté politique de concilier désenclavement, développement économique et aménagement du territoire. Les avantages commerciaux paraissent pourtant dérisoires puisque les flux, à quelques exceptions près, ne sont que de quelques centaines de passagers par an. Dans ce contexte d’aménagement intensif, l’année 1979 va constituer un tournant.

1979-1987 : LA STABILISATION DU RÉSEAU INTERINSULAIRE ET LA DÉCROISSANCE DU TRAFIC

Entre 1979 et 1987, le trafic interinsulaire baisse de 20 % (environ 100 000 passagers), bien que l’on puisse observer une légère reprise de la croissance à partir de 1984. Les facteurs de cette diminution tiennent tout autant à la conjoncture internationale (fréquentation touristique) qu’à l’évolution technique (modifications dans les moyens de transports).

Les fluctuations des arrivées de touristes entre 1975 et 1984 se répercutent dans une certaine mesure sur le trafic intérieur, les fortes croissances du courant touristique des années 1985 et 1986 (+20 %, +32 %) ne se traduisant que par de faibles hausses de ce trafic (+2,5 %, +8 %). Il faut dire que le comportement du touriste à évolué face à l’utilisation des moyens de transport. En 1980, la mise en service de “ car-ferries ”, transportant plus de véhicules que les anciennes goélettes, met, à un prix abordable, Moorea à une heure de Tahiti et relance la concurrence avec l’avion. En deux ans, le trafic par “ ferry ” rejoint puis dépasse le trafic aérien dont la chute spectaculaire (–93 000 passagers entre 1979 et 1987, soit –34 %) est aussi imputable à la fermeture momentanée du Club Méditerranée, pour cause de restructuration, en 1984 (–54 000 passagers cette année-là soit –26 %).

Les initiatives en matière de transport maritime, qui se voyaient condamnées au début des années 70, permettent de rééquilibrer la part de chacun des deux modes de transport dans les relations intérieures.

L’apparition des “ferries”, qui touchent une clientèle plus large que l’avion, resserre les liens déjà étroits entre Tahiti et Moorea et concurrence AIR MOOREA. En 1987, 465 000 passagers ont ainsi traversé, dans les deux sens, le chenal séparant les deux îles. Cette relation absorbe 57 % du trafic interinsulaire, tous modes de transport confondus.

Moorea s’intègre donc progressivement dans la sphère d’influence directe de la capitale polynésienne, ce qui se traduit par des migrations, pendulaires et d’agrèments, d’un type tout à fait nouveau. Il faut à présent moins de temps pour effectuer le trajet de Afareaitu (Moorea) à Papeete que pour venir de Taravao (presqu’île de Taiarapu).

En 1985, s’ouvre également une ligne régulière de “ferry” vers les îles Sous-le-Vent, mais elle n’a, pour le moment, que peu d’incidence sur le trafic aérien des aérodromes de Huahine, Raiatea et Bora Bora, qui a augmenté en 1986 et 1987.

Dans les années 80, les créations d’aérodromes se raréfient : Nukutavake en 1981, Takaroa en 1985, Vahitahi en 1987. Toutefois, plusieurs projets d’aéroports sont à l’étude. Les prochains à se concrétiser seront certainement ceux de Faaite et de Takume. À plus long terme, d’autres concernent surtout les îles des Tuamotu de l’Ouest (Ahe, Niau, Katiu, Kauehi) et les îles Australes (Raivavae et Rapa).

UN RÉSEAU DE DÉSENCLAVEMENT SUBVENTIONNÉ

Durant les six premiers mois de l’année 1988, le trafic aérien intérieur a enregistré une nouvelle baisse de 7,8 % par rapport à la même période de 1987, et les coefficients de remplissage d’AIR TAHITI diminuent.

La rentabilité des liaisons interinsulaires, alimentées par des flux très faibles, n’est pas assurée. D’après une étude de l’Aviation Civile (1985), deux destinations sur trois en Polynésie sont aujourd’hui déficitaires. Or le maintien de ces lignes est jugé indispensable pour garantir aux populations isolées un accès direct à la capitale tout en leur permettant de ne pas désertter les petites îles.

La compagnie AIR TAHITI essaie de rattraper le déficit d’exploitation sur les lignes des îles Tuamotu (excepté Rangiroa et Manihi) et des îles Marquises en pratiquant des prix plus élevés sur les destinations “rentables” (îles Sous-le-Vent, îles Australes). Mais le déficit global est tel (141 millions de F CFP en 1984) que la compagnie doit recourir aux subventions du Territoire pour le résorber.

La suprématie de l’avion est donc aujourd’hui remise en cause dans les transports interinsulaires de passagers, du moins sur les courtes distances. Les prix élevés, les listes d’attente, les réservations rendent le voyage aérien moins attractif, alors que le transport maritime a beaucoup innové, gagnant en régularité et en rapidité, sinon en confort. En revanche, l’avion conserve son attrait pour la desserte des archipels lointains.

B. REITEL
(notice rédigée en 1988)

Orientation bibliographique

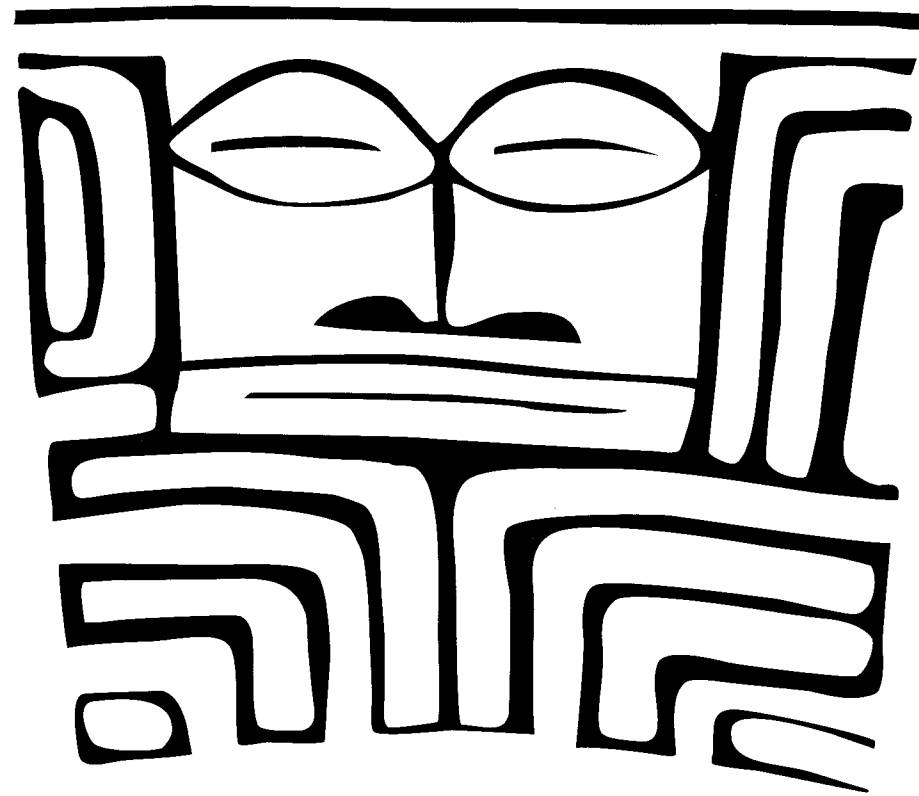
CHARDON (J.P.) -1987- *L’aviation dans les Antilles*. CRET, n° 7, Bordeaux, 176 p.

DUPON (J.F.) -1987- Transports et communications dans les Territoires français du Pacifique Sud. ORSTOM Nouméa, 73 p., *multigr.*

O’REILLY (P.) -1974- *Tahiti et l’Aviation*. Société des Océanistes, Paris, 195 p.

TAYLOR (M.J.), KISSLING (C.C.) - Dualisme et segmentation économique dans le système des compagnies aériennes internationales de l’Océanie. *L’Espace géographique* n° 1.

ATLAS



DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

ÉDITIONS DE L'ORSTOM

Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération

*Cet ouvrage a bénéficié du soutien du ministère des Départements et Territoires d'Outre-Mer
et du Gouvernement de la Polynésie française*

Paris 1993

ORSTOM
Éditions

© ORSTOM 1993
ISBN 2-7099-1147-7

Editions de l'ORSTOM
213 rue La Fayette
75480 Paris cedex 10

Nous adressons nos remerciements à l'Institut Géographique National et au Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
pour leur collaboration et leur aide précieuses.