

Nouvelle-Calédonie

-----  
Conseil Economique et Social  
-----

Nouméa, le 22 juin 2007

VOEU N°02-2007

relatif à la desserte aérienne en Nouvelle-Calédonie.

\* \* \* \* \*

Le conseil économique et social de la Nouvelle-Calédonie, conformément à l'article 155 de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 03/CP du 05 novembre 1999 portant organisation et fonctionnement du conseil économique et social de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° O2-CES/2005 du 19 mai 2005 portant règlement intérieur du conseil économique et social,

Vu la décision du bureau en date du 09 février 2007 s'est autosaisi d'une étude relative à la desserte aérienne en Nouvelle-Calédonie,

Vu l'avis du bureau du conseil économique et social en date du 19 juin 2007,

A adopté lors de la séance plénière en date du 22 juin 2007, les dispositions dont la teneur suit :

# SOMMAIRE

## Introduction

I / LES ATOUTS DE LA DESSERTE AERIENNE EN NOUVELLE-CALEDONIE : un outil de désenclavement nécessaire et indispensable.

### A - AU NIVEAU INTERNATIONAL

1. le trafic aérien
2. l'aide au passage aérien vers la Métropole : la continuité territoriale

### B - AU NIVEAU LOCAL

1. le trafic aérien
2. la continuité territoriale : l'aide au passage aérien intérieur

II/ LE PARADOXE DE LA DESSERTE AERIENNE INTERNATIONALE.

### A - LES CONTRAINTES ET LES FLUX

1. les contraintes
2. les flux

### B - LES COUTS

1. du billet
  - a/ les taxes
  - b/ la politique tarifaire des compagnies
2. de la plateforme de Tontouta
  - a/ au décollage
  - b/ à l'atterrissage
3. les autres contraintes économiques

III / LES PERSPECTIVES D'AVENIR.

IV / PROPOSITIONS.

## Conclusion

*Lexique & annexes*

# INTRODUCTION

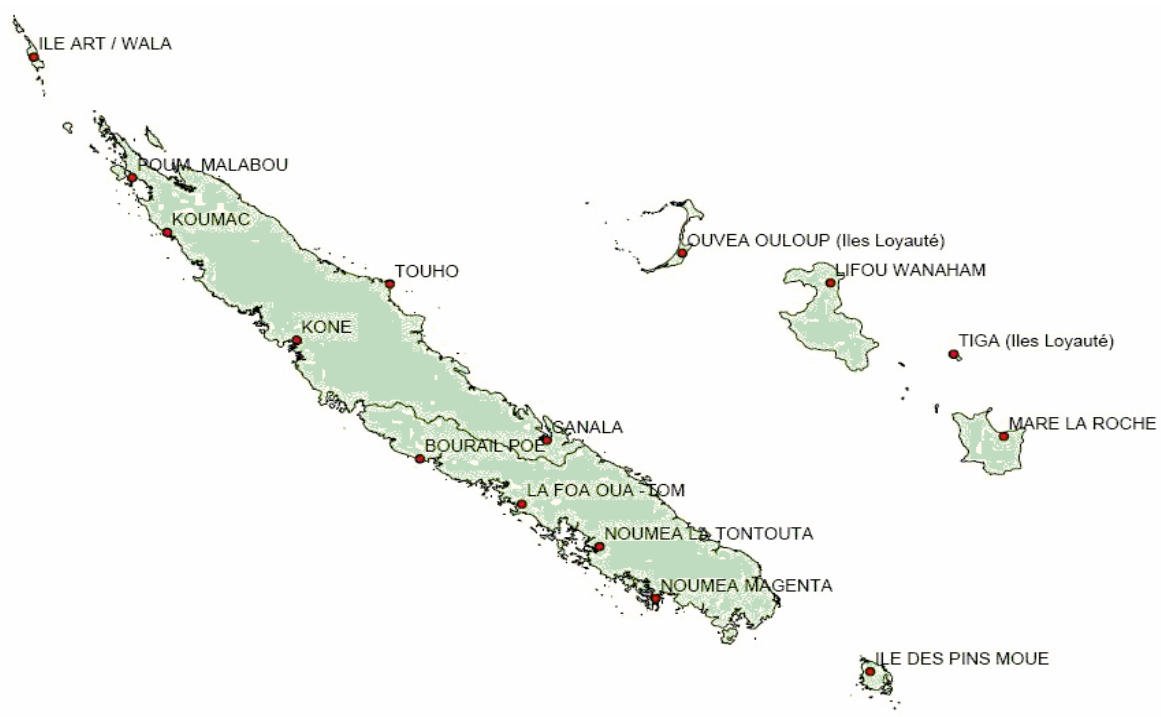
La desserte aérienne est le meilleur facteur de désenclavement dont la Nouvelle-Calédonie dispose, compte tenu de sa rapidité et de la diversité des destinations proposées.

Elle relève de compétences partagées avec l'Etat, conformément aux articles 21-I-6°, 21-III-1° et 22-9° de la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 (confère annexe). En effet, la Nouvelle-Calédonie est compétente pour sa desserte aérienne internationale, exception faite des points du territoire de la République qui relèvent de la compétence de l'Etat français.

Par ailleurs, sa gestion est réalisée par la Direction de l'Aviation Civile (DAC) qui est un service mixte (compétence partagée : Etat/Nouvelle-Calédonie). Cette direction a, entre autre, un rôle de contrôle et de surveillance technique et économique. Cette compétence s'applique sur tous les aérodromes de la grande terre et les Iles Loyauté.

Compte tenu de la géographie de la Nouvelle-Calédonie, le transport aérien public s'opère sur un réseau de plusieurs aérodromes qui se divisent en trois catégories :

- un aérodrome d'Etat : La Tontouta,
- des aérodromes de la Nouvelle-Calédonie : Koné, Lifou et Magenta,
- et des aérodromes provinciaux : Maré, Ouvéa et Tiga pour la province Iles Loyauté, Canala, Ile Art, Koumac, Poum et Touho pour la province Nord, Ile des Pins, Bourail et la Foa pour la province Sud.



# I / LES ATOUTS DE LA DESSERTE AERIENNE EN NOUVELLE-CALEDONIE : un outil de désenclavement nécessaire et indispensable.

## A - AU NIVEAU INTERNATIONAL

### 1. le trafic aérien

#### **Le Conseil Economique et Social note que:**

- la desserte aérienne est pour l'international, principalement assurée par l'aérodrome de Nouméa-La Tontouta situé à 45 kilomètres de la ville de Nouméa.

Le trafic moyen mensuel des passagers est en augmentation ces dernières années puisqu'il a été d'environ 32 000 personnes en 2004, de 34 000 en 2005 (source DAC) et 34 500 en 2006 (source ISEE).

- la compagnie locale, AIRCALIN réalise la majorité de la desserte internationale avec 69 % du trafic en 2005. Elle est dotée d'une flotte comprenant :

1. deux A 330-200, desservant Brisbane, Auckland, Tokyo, Osaka, Papeete et Sydney,
2. un A320-232, desservant Brisbane, Auckland, Nandi, Wallis, Port Villa et Sydney,
3. et un Twin Otter DHC6-300 assurant la liaison entre Wallis et Futuna.

**Il précise** que la compagnie a assuré en 2005, de façon hebdomadaire, 5 rotations sur Tokyo, 3 sur Osaka, 2 sur Auckland, 4 sur Sydney, 2 sur Brisbane, 2 boucles sur Wallis via Nandi, 2 rotations sur Port-Villa et 1 rotation directe sur Papeete.

- pour les périodes dites à haut trafic (du 10 décembre 2006 au 25 février 2007), Aircalin a mis,

1 300 sièges supplémentaires par semaine, soit 24 % en plus de son trafic de base. De gros efforts sont donc entrepris pour répondre à la forte demande durant ce laps de temps ce qui n'est pas le cas des autres compagnies.

- la France et l'Australie sont les destinations les plus importantes, suivies de la Nouvelle-Zélande et du Vanuatu.

- la Nouvelle-Calédonie concède des droits de touchers sur son sol, droits qui se négocient tous les six mois et dont sont bénéficiaires les compagnies suivantes : Air New Zéland et Qantas en partage de code<sup>1</sup> avec Aircalin; Air Vanuatu (sans partage de code à défaut d'entente). **Il rajoute**, que n'importe qu'elle compagnie peut en faire la demande. A titre d'exemple, la Japan Airlines a des droits de trafic qu'elle n'utilise pas.

**Le Conseil Economique et Social signale** qu'en 2005, le transport de passagers a représenté environ 400 000 personnes (source DAC), dont 100 651 touristes (source ISEE) et 415 000 pour 2006 (source ISEE).

---

<sup>1</sup> Partage de code ou "code-share" : partage de ligne entre plusieurs compagnies.

## 2. la continuité territoriale : l'aide au passage aérien vers la Métropole

**Le Conseil Economique et Social souligne** que cette aide annuelle octroyée par l'Etat depuis 2004, est destinée aux résidents se déplaçant entre la Nouvelle-Calédonie et le territoire métropolitain. Cette dotation est financée partiellement, depuis 2005, par l'augmentation de 70% de la RSTCA (redevance pour services terminaux de la circulation aérienne) .

Ces modalités de mise en œuvre sont organisées par le congrès de la Nouvelle-Calédonie conformément à la délibération n°12 du 9 septembre 2004 *relative à l'aide au passage aérien octroyé aux résidents de la Nouvelle-Calédonie dans le cadre de la continuité territoriale.* (Confère tableau numéro 1 et 2).

TABLEAU N°1

REPARTITION PAR CATEGORIES						
Période	scolaires	étudiants	actifs	retraités	autres	total
01-10-2004 au 31-12-2004	694	56	1082	252	189	2273
01-01-2005 au 31-12-2005	1897	190	4015	1128	734	7964
01-01-2006 au 31-12-2006	1964	207	4793	1256	774	8994

TABLEAU N°2

DOTATION ET MONTANT ENGAGE					
Périodes	dotation	report année N-1	total global	montant engagé	disponible
01-10-2004 au 31-12-2004	366 MF	-	366 MF	108 MF	259 MF
01-01-2005 au 31-12-2005	416 MF	259 MF	675 MF	446 MF	229 MF
01-01-2006 au 31-12-2006	471 MF	229 MF	700 MF	528 MF	165 MF

*(Source DAC)*

Cette continuité a permis une augmentation du trafic vers la Métropole.

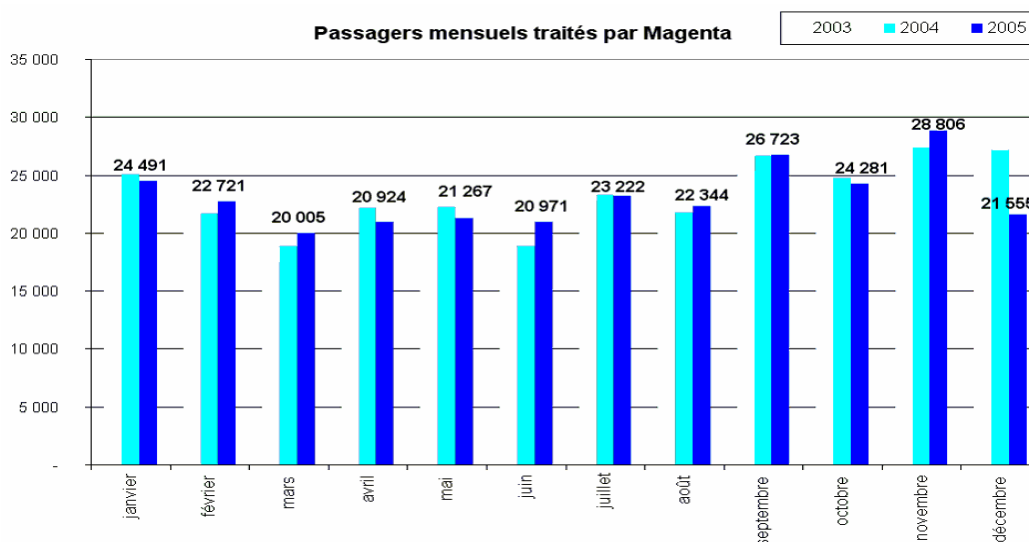
**Ainsi le Conseil Economique et Social remarque** que ces augmentations s'inscrivent dans un contexte international de hausse globale pour l'année 2005.

## B/ AU NIVEAU LOCAL

### 1/ le trafic aérien

**Le Conseil Economique et Social indique** que la Nouvelle-Calédonie est dotée d'une compagnie locale aérienne, AIRCAL, qui est une société anonyme au capital de 204 210 400 FCFP, divisé en 92 732 actions de 2 200 FCFP chacune, réparties entre la Nouvelle-Calédonie pour 50,28 %, la province Iles Loyauté pour 25,07 %, la province Nord pour 13,55 %, la province Sud pour 4,69 %, et pour le reste entre Air-France et des privés. Elle a assuré en 2005, 97 % du trafic intérieur. Afin de participer au désenclavement de l'intérieur et des îles de la Nouvelle-Calédonie, des conventions tripartites (Nouvelle-Calédonie, province Nord ou Iles - Ile des Pins et AIRCAL) ont été passées, assurant de fait un service public. Le but recherché étant d'offrir aux résidents des îles et de l'intérieur, des tarifs préférentiels pour lesquels la compagnie fait un effort tarifaire ainsi que la Nouvelle-Calédonie par des déductions de taxes. A cela s'ajoute le système des réseaux conventionnés sur des destinations peu viables d'un point de vue économique (Koné, Koumac, Touho, Bélep et Tiga). A ce jour, AIRCAL est la seule compagnie commerciale régulière.

**Le Conseil Economique et Social note** que l'essentiel du trafic est réalisé par l'aérodrome de Nouméa-Magenta (98 % du trafic d'AIRCAL), et **précise** qu'il y a eu en moyenne en 2005, 23 109 passagers par mois sur AIRCAL.



(Source DAC)

**Le Conseil Economique et Social relève** que cette compagnie possède 2 ATR 42 (48 places), 1 ATR-72 (64 places), 1 Dornier 228 (19 places) et **note** que ce dernier dessert Tiga ainsi que l'ensemble des aérodromes de la Grande Terre.

**Le Conseil Economique et Social indique** que les compagnies privées sont les suivantes :

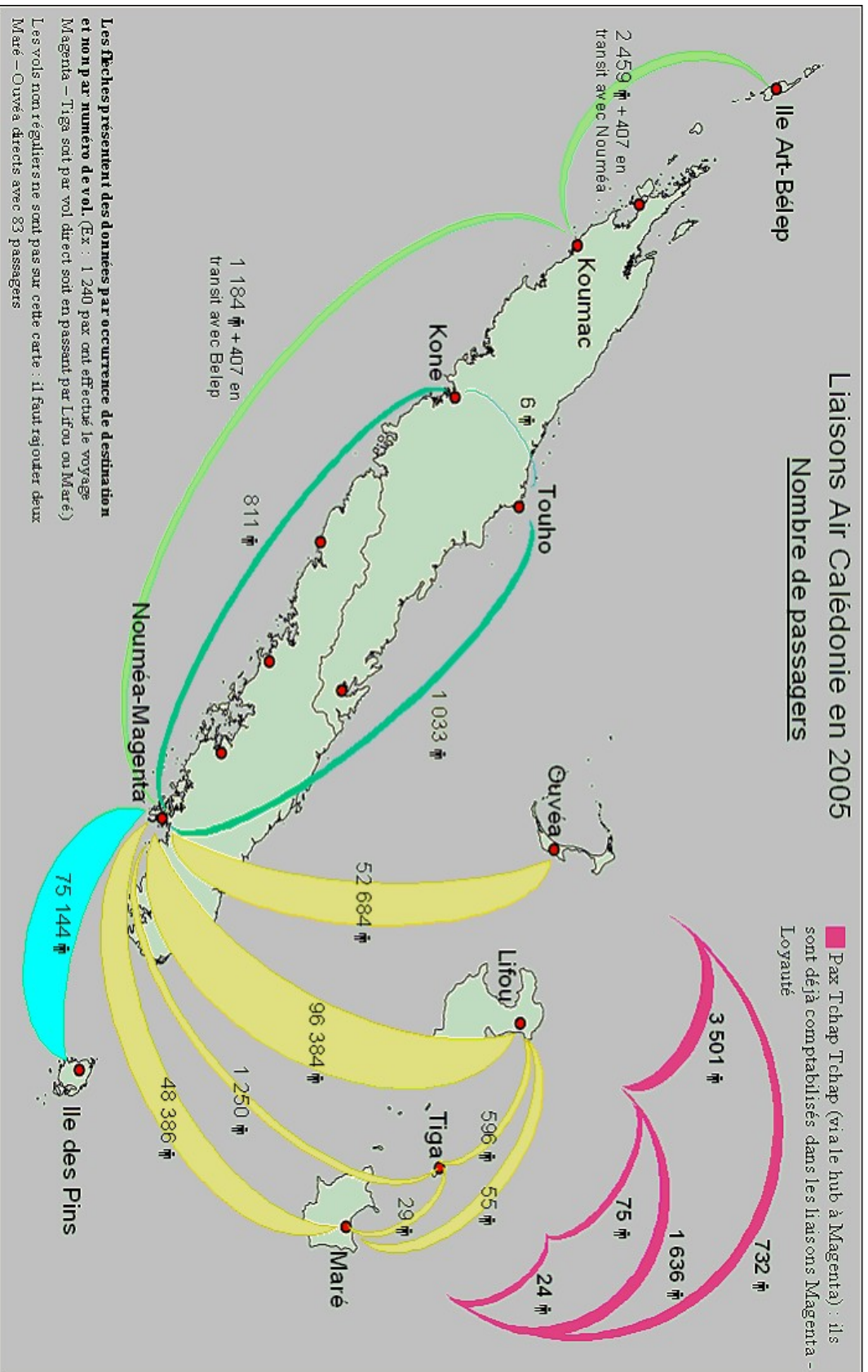
- ④ **Air Loyauté** (1 Twin Otter DHC-6 de 19 places), qui effectue des évacuations sanitaires sur Tiga et Bélep. Elle procède aussi à des vols à la demande, du transport de dépouilles mortelles, du transport de fret et des affrètements pour AIRCAL.
- ④ **Air Alizé** (1 avion bi-turbopropulseur Beechcraft BE 200 de 8 places, 1 avion bi-turbopropulseur Piper PA 31 T3 de 9 places), qui effectue depuis 2006 des évacuations sanitaires domestiques sur la Grande Terre et les îles sauf Tiga et Bélep, du transport public de passagers à la demande.
- ④ **Hélicocéan** (6 hélicoptères Ecureuil AS-350 de 6 places et d'un Robinson R44 de 4 places), qui effectue du transport public de passagers sur les aérodromes de la Nouvelle-Calédonie, du travail aérien (lutte contre le feu, travail sur mines...) et les évacuations sanitaires.
- ④ **Hélitourisme** (4 Robinson R44), qui effectue du transport public de passagers à la demande ainsi que des baptêmes, des vols pour photos et des vols de surveillance.

Environ 288 000 **passagers sont passés par ces diverses compagnies (AIRCAL compris)** (source DAC 2005).

Cependant, **le Conseil Economique et Social observe** que la desserte de la grande terre est toujours en perte de vitesse, exemple est donné de la ligne Nouméa-Koné et Touho qui est en baisse de 22 % en 2005. **Il note** que concernant la grande terre, l'utilisation de cette desserte diminue compte tenu des prix pratiqués et de la bonne qualité du réseau routier.

De plus, **le Conseil Economique et Social remarque** que rien n'est prévu à la descente des avions, puisque le système de location automobile est insuffisamment développé. **Le Conseil Economique et Social** met en exergue le fait que la grande majorité des voyageurs sur la desserte intérieure sont des « locaux » et qu'en termes de quantité cela génère des petits flux.

A ce titre, **le Conseil Economique et Social souligne** que le développement de nouvelles structures hôtelières dans le Nord (projet de Tiéti) et les Iles permettra d'accroître la fréquentation des touristes dans ces zones. De plus, **le Conseil Economique et Social considère** que le tourisme à fort potentiel économique serait un atout supplémentaire pour la Nouvelle-Calédonie.





## 2/ l'aide au passage aérien intérieur: la continuité territoriale

**Le Conseil Economique et Social précise** que cela concerne les personnes résidant en provinces Nord, Iles loyauté et l'Ile des Pins, entre leur lieu de résidence et Nouméa. **Il note** que cette aide est financée par une subvention de la Nouvelle-Calédonie, qui a été pour 2005 de 80 millions de F CFP. **Il indique** que cette aide est de 1 000 FCFP par voyage aller ou retour. Cette subvention est indépendante du résultat d'exploitation de la compagnie.

De plus, **le Conseil Economique et Social précise** qu'AIRCAL bénéficie, également, de subventions pour équilibrer le réseau Dornier déficitaire, afin de maintenir un service public sur des destinations peu demandées. Cette subvention dépend du résultat d'exploitation. Le maintien des lignes régulières sur Koné et Touho au sein du réseau aérien d'Air Calédonie n'est possible que par la compensation intégrale par la Nouvelle-Calédonie et la province Nord du déficit enregistré par la compagnie sur ces destinations, garantissant ainsi une continuité du service public. Depuis 2003, la participation de la Nouvelle-Calédonie est la suivante :

- au titre de la convention 2003/2004 : 25 014 128 FCFP,
- au titre de la convention 2004/2005 : 30 098 080 FCFP,
- au titre de la convention 2005/2006 : 21 119 266 FCFP.

## II/ LE PARADOXE DE LA DESSERTE AERIENNE INTERNATIONALE.

### A - LES CONTRAINTES ET LES FLUX

#### 1. les contraintes

**Le Conseil Economique et Social constate** que la Nouvelle-Calédonie est une destination qui génère de faibles flux compte tenu des éléments suivants :

- la position de l'aéroport de la Tontouta situé en bout de ligne c'est à dire hors des grands axes de transports aériens internationaux,
- les contraintes horaires imposées par les compagnies internationales,
- la difficulté relative à la mise en place d'une politique tarifaire compétitive engendrant des pics d'activité au même moment.

En conséquence, **le Conseil Economique et Social relève** que l'aéroport pourrait être mieux exploité. En effet, sa taille ainsi que le personnel qui y travaille, pourraient tout à fait permettre d'y accueillir de nouveaux avions mais à la condition que cela se fasse dans des créneaux horaires différents de ceux existants (créneaux qui sont imposés par les compagnies aériennes et le trafic international). **Il remarque** que l'arrivée de plusieurs avions à peu d'intervalles, ne permet pas, compte-tenu de la taille et des infrastructures actuelles (descente sur la piste, gestion des bagages et du trafic au niveau de la police aux frontières...), de répondre efficacement à ces besoins.

Par ailleurs, **le Conseil Economique et Social note** que la desserte aérienne calédonienne répond à une forte saisonnalité, difficilement rentable à long terme d'un point de vue économique. En effet, de nombreuses compagnies aériennes (AOM, Corsair) ont connu des échecs sur cette destination qui génère des coûts importants (changement d'équipage lors des escales). En outre, **le Conseil Economique et Social remarque** que le taux de remplissage des avions d'AIRCALIN a été, en 2006, de 66,48 % correspondant à environ 625 000 sièges, toutes destinations confondues.

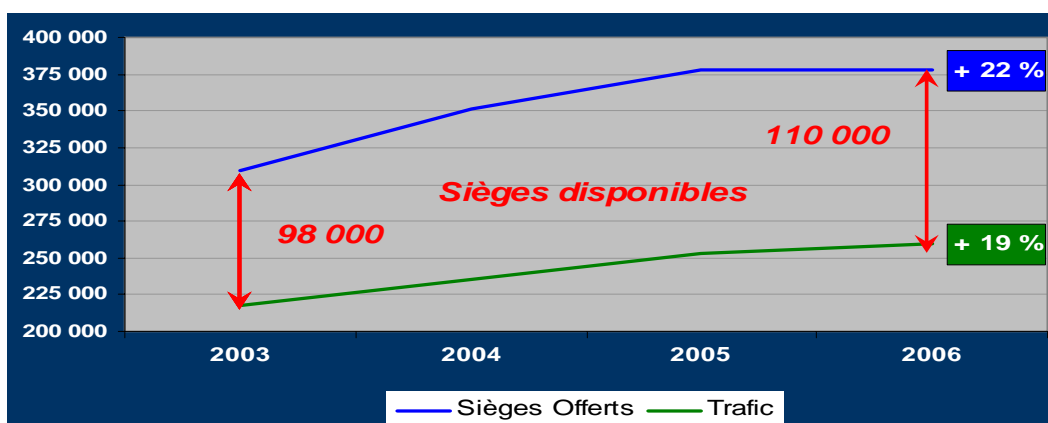
Concernant le problème des places disponibles vers la Métropole, **le Conseil Economique et Social observe** que cette limitation se pose sur le tronçon Tokyo-Paris, véritable goulot d'étranglement pour cette desserte. Les passagers au départ de Nouméa et en transit à Tokyo se retrouvent confrontés au flux international sur Paris, ce qui contraint la compagnie AIRCALIN à trouver de nouveaux partenariats tels que la Korean Airline afin de satisfaire la demande.

## 2. les flux

Dans ce contexte, **le Conseil Economique et Social rappelle** que le ciel calédonien est ouvert. En effet, toutes les compagnies aériennes de l'union européenne ont un droit de toucher sur la Nouvelle-Calédonie. A ce jour aucune ne s'est manifestée.

Concernant PACIFIC BLUE, **il indique** que la compagnie VIRGIN a eu toutes les autorisations demandées à l'exception de son offre promotionnelle de lancement pour desservir Brisbane. Ce prix de lancement était trop en deçà du prix de revient et équivalait à du dumping (vente à perte). Par ailleurs, PACIFIC BLUE n'avait pas effectué une étude de marché préalable sur le coût "de la touchée" et n'avait pas pris de contact avec la TAS. De plus, cette compagnie ne voulait pas commissionner les agences de voyage et comptait mettre au frais de ces dernières, le système d'accès à internet.

**Le Conseil Economique et Social note** que depuis 2003 AIRCALIN a augmenté son offre de 22%, alors que le trafic n'a augmenté que de 19%, ce qui a accru le nombre de sièges disponibles.



(Source AIRCALIN)

**Le Conseil Economique et Social relève** la non compétitivité de notre destination, handicap financier doublé d'un handicap d'éloignement, donc de fatigue et de décalage horaire, nécessitant un séjour plus long en Nouvelle-Calédonie et, par conséquent, plus coûteux. **Il constate** que les professionnels du voyage à Paris, ont renoncé à présenter la destination de la Nouvelle-Calédonie, dans leurs annonces promotionnelles.

A contrario, l'exemple tahitien montre que, grâce à une situation géographique favorable, HUB (plaque tournante) et à une notoriété touristique acquise depuis de longues années, la Polynésie française offre un nombre de sièges beaucoup plus important que la Nouvelle-Calédonie (confère tableau ci après).

Trafic commercial International	Aéroport de Faa'a	Aéroport de La Tontouta
Vols réguliers*	3 892	3 105
Passagers*	677 817	414 990
Passagers en transit*	79 648	735
Total des passagers*	757 465	415 725
Sièges offerts	1 110 085	625 357
Taux de remplissage	68,23 %	66,48 %

\* toutes compagnies et destinations confondues, arrivées + départs. (Source DAC).

D'autre part, **le Conseil Economique et Social indique** que les agences de voyage se plaignent d'un manque de concertation avec les compagnies aériennes en cas d'ouverture de nouvelles lignes ou de changements tarifaires, contrairement à ce qui existe à Tahiti où cette collaboration est développée. Ainsi, **il constate** la nécessité de mettre en place une politique concertée afin de rendre efficiente l'organisation des nouvelles dessertes.

**Le Conseil Economique et Social estime** nécessaire que la Nouvelle-Calédonie maîtrise sa desserte internationale afin de favoriser les investissements touristiques et la commission encourage AIRCALIN à accentuer ses efforts dans ce sens.

## B/ LES COÛTS

Afin d'appréhender les coûts inhérents aux billets d'avions et à la plateforme de Tontouta, il est nécessaire de s'attarder, d'une part, sur la composition des taxes entrant dans le calcul des tarifs aériens et d'autre part, sur les autres contraintes économiques.

### 1. Du billet

#### a/ les taxes :

- **la taxe d'aéroport** : mise en place en juin 2006 au départ de Tontouta, elle finance diverses missions assurées par l'exploitant de l'aéroport (CCI), pour le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs et pour la prévention du péril aviaire et la sûreté. Cette taxe est perçue par l'Etat et reversée à la CCI. Elle est due par les compagnies aériennes, est assise sur le nombre de passagers au départ et sur la masse de fret et de courrier embarquée.  
Cette taxe est 1 312 FCFP par passager international (contre 1 044 au départ de Paris) et de 119 FCFP par tonne de fret ou de courrier international.

- **La redevance passager** : elle est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement et au débarquement et à l'accueil des passagers. Due par le transporteur aérien pour tout passager embarquant sur un aéronef exploité à des fins commerciales, elle est perçue par l'exploitant de l'aéroport. Le montant est le suivant : 1 778 FCFP pour les destinations nationales et internationales et 624 FCFP pour les locales.
- **La surcharge carburant** : ce n'est pas une taxe, c'est un supplément tarifaire demandé au passager par la compagnie aérienne pour couvrir les surcoûts d'assurance et compenser la hausse du prix du pétrole. Elle varie en fonction de ce dernier.
- **La taxe de l'aviation civile** : elle concerne tous les billets de passages comprenant un embarquement au départ de la France depuis 1999. Elle se répartit entre le budget annexe Contrôle et Exploitation Aériens et le budget général de l'Etat. Elle contribue au financement de toutes les missions de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) telles que **l'aide à la continuité territoriale**, les dépenses directes d'investissement et de fonctionnement des missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à la sûreté, à la lutte contre le péril aviaire et aux contrôles environnementaux. Elle pallie aux dépenses insuffisamment couvertes par le produit de la taxe d'aéroport (versement de subventions au gestionnaire d'aérodrome). Elle est exigible lors de l'embarquement du passager, du fret ou du courrier et s'applique aux vols commerciaux. Elle est de 468 FCFP par passager et de 140 FCFP par tonne de fret ou de courrier.
- **La taxe de solidarité sur les billets d'avions dite « vignette Chirac »**: elle concerne tous les billets de passages comprenant un embarquement au départ de la France depuis 2006. C'est une majoration de la taxe de l'aviation civile perçue au profit du Fonds de Solidarité pour le Développement. Son produit contribue au financement des pays en développement, notamment dans le domaine de la santé. Elle est exigible lors de l'embarquement du passager quelque soit le vol. Son montant est de 119 FCFP par billet de passage en classe économique à destination de la Nouvelle-Calédonie, il est de 1 193 FCFP pour les classes « premières » ou « affaires ».

Toutefois, ces deux dernières taxes ne sont pas applicables au départ de la Nouvelle-Calédonie.

En outre, les taxes prélevées au décollage de Paris vers l'Outre-mer (taxe d'aviation civile) et la RSTCA (redevance pour services terminaux de la circulation aérienne), comme évoquée plus loin, servent au financement de la continuité territoriale. Il apparaît donc que cette dernière est financée par les ultra-marins et les touristes qui se rendent en Outre-mer.

#### b/ la politique tarifaire des compagnies :

**Le Conseil Economique et Social** remarque qu'existe une certaine opacité des prix, liée aux politiques internes des compagnies qui, dans un souci de rentabilité, établissent des tarifs différents sur un même vol. Par ailleurs, **il remarque** qu'il existe des accords entre les compagnies aériennes assurant, de fait, la protection du marché local.

Cependant, **il note** que l'étroitesse du marché en Nouvelle-Calédonie, ne permet pas d'obtenir des compagnies des billets moins chers. Seule une volonté politique, qu'elle soit locale ou nationale, pourrait changer ce constat.

Exemple du prix d'un billet (Air-France) aller-retour, en haute saison en classe économique :

- Hors taxe : 231 600 FCFP

- Toutes taxes comprises : 261 850 F CFP

Il est à noter que la différence de 30 250 FCFP correspond aux taxes.

## 2. de la plateforme de Tontouta:

Quand un A 330 se pose sur l'aérodrome, le cout de "la touchée" se décompose en deux postes :

### a/ au décollage :

La redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou **RSTCA** (due à la DAC), elle rémunère les services rendus au titre du contrôle d'approche et du contrôle d'aérodrome. Elle dépend de la masse de l'avion et son montant est réévalué chaque année. Pour un A 330 elle est de 2 191,17 euros soit **261 476 FCFP** pour chaque départ. Cette taxe a été augmentée de 70% il y a environ deux ans afin de financer partiellement la continuité territoriale.

### b/ à l'atterrissage :

- **le prix de "la touchée"**, est une prestation de service finançant l'atterrissage, qui dépend du moment où l'avion se pose (nuit/jour). Cette prestation rémunère l'atterrissage, le balisage (nuit), le traitement des passagers, le stationnement (4 094 FCFP l'heure de stationnement pour l'A 330 et 1 371 CFP pour l'A 320) et la destruction des déchets de bord. Cette taxe dépend du poids de l'avion et de son coefficient de bruit, elle est en moyenne de :

Pour un A330 (230 tonnes) 77 864 FCFP,

Pour un A 320 (77 tonnes) 20 305 FCFP.

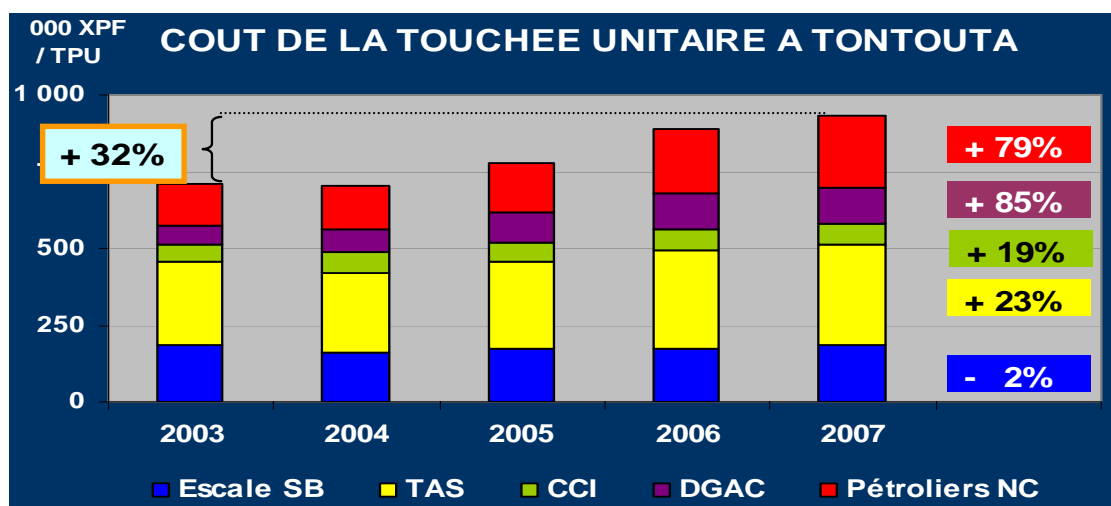
- **L'assistance aéroportuaire (TAS)**, prestation de service qui rémunère le nettoyage de l'appareil, les déchargements-chargements des bagages. Elle se facture pour une rotation c'est-à-dire un décollage-atterrissage. Elle est (en moyenne pondérée tenant compte du nombre de "touchées"), de:

Pour un A 330 : 655 000 FCFP

Pour un A 320 : 320 000 FCFP.

### **- Et la surcharge carburant.**

A titre d'exemple, depuis 2003, les coûts externes à Tontouta se sont envolés provoquant une augmentation de plus de 32 % des coûts unitaires, malgré la baisse de -2 % des coûts internes d'AIRCALIN. Confère tableau ci-après.



(Source AIRCALIN)

### 3. les autres contraintes économiques :

**Le Conseil Economique et Social identifie** d'autres causes s'additionnant aux coûts sus mentionnés :

- **le monopole de service détenu par la société Tontouta Air Service (TAS)** : cette dernière offre des prestations concernant les plateaux repas, le nettoyage de la cabine, la gestion du fret et la prise en charge des bagages. La société doit répondre à des standards internationaux pour des "touchées" de faible importance d'environ 60 par semaine. 160 personnes y sont employées. Ces contraintes ont un coût, qui est récupéré sur les utilisateurs de la plateforme,
- **l'augmentation du prix du carburant** : la tarification de cette surcharge, relève des compagnies aériennes,

## III / LES PERSPECTIVES D'AVENIR.

Au regard des différentes observations émises, la commission de l'Aménagement, des Infrastructures, des Transports et du Cadre de Vie met en exergue que malgré des spécificités, la desserte aérienne doit être un secteur essentiel pour le développement de la Nouvelle-Calédonie.

- ⊕ **Concernant le nouveau projet aéroportuaire** : la Nouvelle-Calédonie doit impérativement se doter d'un aéroport aux normes internationales. En effet, à ce jour, il bénéficie d'une dérogation temporaire dans ce domaine : l'urgence est avérée. La CCI, actuellement concessionnaire de l'aéroport, propose la modernisation complète de ces infrastructures. Le financement de ce projet est réparti comme suit : sur fonds propres, sur emprunts et sur demande en défiscalisation. La commission rappelle l'importance de cet investissement et considère qu'une dynamique des autorités est souhaitable afin que la Nouvelle-Calédonie ait les moyens de ses ambitions au niveau touristique. **Le Conseil Economique et Social relève** que la nouvelle plateforme offrira des conditions de sûreté et de sécurité plus adaptées aux normes internationales.

Elle permettra :

- l'accueil de plusieurs gros porteurs en même temps,
- la création de deux parkings pour avions gros porteurs avec passerelle d'embarquement,
- le doublement de la surface de l'aérogare,
- l'amélioration de l'agencement des équipements de sûreté,
- l'extension du parking des voitures....

⊕ Concernant le développement touristique et économique : le **Conseil Economique et Social rappelle** que ces deux secteurs sont étroitement liés et ne peuvent être étudiés séparément. Afin d'accroître le désenclavement et soutenir le tourisme existant et les futurs projets touristiques, la compagnie locale doit poursuivre ses efforts notamment en développant les lignes intérieures via les aérodromes de la grande terre. Sur le plan international, AIRCALIN tente de se positionner avec l'ouverture de nouvelles fréquences sur Wallis, Brisbane, Séoul et la Réunion (courant 2007-2008). Ce renforcement s'inscrit dans le cadre du plan « touristique concerté » dont l'objectif est d'attirer 20 000 touristes supplémentaires.

## IV / PROPOSITIONS.

- 1- Soutien appuyé du CES sur le projet aéroportuaire et demande aux autorités locales et nationales de soutenir ce projet,
- 2- Le Conseil Economique et Social propose, qu'avec l'amélioration de la qualité de la flotte aérienne locale, et afin de permettre un meilleur désenclavement du pays, qu'un agrandissement des pistes des aéroports provinciaux ainsi que ceux de Magenta et de Lifou, soit rapidement lancé,
- 3- Mise en place d'une politique tarifaire plus attractive au niveau local et international,
- 4- Soutien appuyé au plan touristique concerté,
- 5- Amélioration du service des réservations à l'agence le Manhattan (bornes de paiement, système des PASS...),
- 6- Développement du partenariat avec la maison de la Nouvelle-Calédonie à Paris pour faire connaître notre destination.

## CONCLUSION

**Le Conseil Economique et Social réaffirme** que la desserte aérienne est le moyen de désenclavement le plus performant pour la Nouvelle-Calédonie et **note** que les divers efforts réalisés à tous les niveaux afin de permettre son développement, doivent être soutenus par les autorités locales et tous les partenaires concernés.

Néanmoins, **le Conseil Economique et Social souhaite** qu'un bilan financier portant sur le financement de la compagnie aérienne à vocation internationale (coût des avions, taxe sur le fret aérien), soit établi.

**LE SECRETAIRE**

**LE PRESIDENT**

**Paulo SAUME**

**Robert LAMARQUE**



## LEXIQUE & ANNEXES

**AERODROME** : est considéré comme un aéroport tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage le décollage et les manœuvres des aéronefs y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs. Il est ouvert à la circulation aérienne publique à usage restreint ou privé. Son emprise est affectée à l'aviation civile.

**AERONEF** : tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans l'atmosphère.

**AEROPORT** : est un aéroport destiné à accueillir un service de transport aérien commercial.

**HUB** : également appelé « plaque tournante », un HUB est la base d'une compagnie dont l'un des buts est de regrouper les passagers en provenance de diverses villes et d'assurer leur correspondance vers leur destination finale.

**SECURITE** : réglementation visant à améliorer la fiabilité du transport aérien, actes à caractère involontaire.

**SURETE** : normes visant à protéger les aéronefs civils contre les actes de malveillance, actes à caractère volontaire.

## ARTICLES DE LA LOI ORGANIQUE

Loi n°99-204 du 19 mars 1999 organique relative à la Nouvelle-Calédonie.

L'Etat est compétent dans les matières suivantes :

- article 21-I-6° : « *desserte maritime et aérienne entre la Nouvelle-Calédonie et les autres points du territoire de la République ; ... immatriculation des aéronefs* » ;
- article 21-III-1° : « *police et sécurité en matière de circulation aérienne intérieure ...* », compétence susceptible d'être transférée à la Nouvelle-Calédonie,
- articles 32-II-4° : « *sureté en matière aérienne* ».

La Nouvelle-Calédonie a une compétence de droit commun en matière de desserte aérienne internationale à l'exception des points du territoire de la République. De plus, l'article 21-III-1 stipule qu'elle est également compétente pour la « *police et (la) sécurité en matière de circulation aérienne intérieure ...* ».

## ANNEXES DIVERSES

La continuité territoriale se décompose en deux parties :

L'aide au passage aérien,  
Le passeport mobilité géré par le Haut commissariat.

A titre d'information, quelques tarifs au départ de Magenta (aller et retour):

➤ Nouméa/Koné-Touho	<b>21 470 FCFP (prix du billet) + 2 400 FCFP (taxes)</b>	
➤ Nouméa/Koumac	<b>23 930 FCFP</b>	<b>+ 2 400 FCFP</b>
➤ Nouméa/Bélep	<b>33 420 FCFP</b>	<b>+ 2 400 FCFP</b>
➤ Nouméa/Ouvéa ou Lifou ou Maré	<b>20 950 FCFP</b>	<b>+ 2 400 FCFP</b>
➤ Nouméa/Ile des Pins	<b>14 130 FCFP</b>	<b>+ 2 400 FCFP</b>