

RAPPORT et RECOMMANDATIONS

sur

l'action d'UTA et des autres compagnies aériennes

desservant la Polynésie Française

contribue-t-elle à freiner ou développer

le tourisme polynésien ?

PRÉSENTÉS AU NOM DU

COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

PAR LES RAPPORTEURS,

MESSIEURS ELIE SALMON ET LOUIS MAIOTUI

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL DE POLYNESIE FRANCAISE

Le Président du Comité Economique et Social, le Président et les Membres de la Commission Tourisme et Aménagement chargés de rapporter sur "l'Action d'UTA et des autres compagnies aériennes desservant la Polynésie Française contribue-t-elle à freiner ou développer le tourisme polynésien ?"

R E M E R C I E N T

toutes les personnes qui ont contribué aux travaux de la Commission en y apportant leurs connaissances, lesquelles ont permis aux Rapporteurs d'élaborer le présent document.

Réunions tenues les
11, 20, 25 septembre, 03, 09, 30 octobre, 06, 20 novembre,
04, 11 décembre 1984, 07 janvier, 13 mars, 20 mai 1985
par la

COMMISSION TOURISME ET AMENAGEMENT

BUREAU

- Jean	CHAMPION	Président
- Teraiefa	CHANG	Vice-Président
- Anna	HOLOZET	Secrétaire
- Louis	MAIOTUI	Rapporteur
- Elie	SALMON	Rapporteur

MEMBRES

- Irwing	BENNETT
- Jean-Claude	FORTEZ
- Roland	GARRIGOU
- Albert	MOUX
- Robert	WOHLER

AUDITEUR LIBRE

- Marie-Paule	PORLIER
---------------	---------

MEMBRE DE DROIT

- Julien	SIU	Président du Comité Economique et Social
----------	-----	---

---o0oo0oo0o---

PERSONNALITES AYANT PARTICIPE DE FACON EFFECTIVE

AUX TRAVAUX DE LA COMMISSION

- Francis	BARCLAY	Directeur par intérim de la Compagnie AIR NEW-ZEALAND
- Jacques	BLANCHARD	Directeur des Aéroports de la Polynésie Française
- Pierre	BLANCHARD	Chef du Service du Plan
- Enrique	BRAUN ORTEGA	Président Directeur Général de l'Entreprise COWAN
- Daniel	DA-RIN	Directeur de la Compagnie QANTAS
- Vera	FLOSSE	Directrice de l'Agence de Voyages "VAHINE TAHITI TRAVEL"
- Charles	GUILLAUME	Directeur de la Compagnie U.T.A. (nouveau)
- Henri	GUIRADO	Directeur Général de la SETIL
- Laris	KINDYNIS	Directeur de l'Hôtel KIA ORA
- Jacques	MAECHLER	Directeur de la Compagnie U.T.A. (ancien)
- Michel	NOUAILLES	Directeur Général Adjoint de la Compagnie AIR POLYNESIE
- Georges	PATRIER	Représentant de la Direc- tion Générale d'U.T.A. de Paris
- Ludovic	PRUCHE	Expert-Comptable
- Gérard	VANIZETTE	Chef du Service Territorial du Tourisme
- Christian	VERNAUDON	Directeur de l'OPATTI
- Guy	YEUNG	Directeur de l'Aviation Civile
- Auguste	YU	Responsable du Marketing à AIR POLYNESIE

---o0oo0o---

.../...

S O M M A I R E

	PAGE
I - RAPPORT	6
A - LES CAUSES DE CETTE STAGNATION	10
B - RAPPEL POUR MEMOIRE	12
C - DROITS DE TRAFIC ET ACCORDS TARIFAIRES	14
D - LES LIAISONS INTERINSULAIRES	17
II - RECOMMANDATIONS	20
III - SCRUTIN	22
IV - AMENDEMENT NON RETENU	24
V - DECLARATION DE GROUPE	24

-0-0-0-0-0-

I - R A P P O R T

Se demander si l'action de la Compagnie U.T.A. et des autres Compagnies desservant la Polynésie contribue à freiner ou à développer le tourisme polynésien, est une question irritante dans sa formulation.

Il convient tout d'abord de préciser, et nous le verrons ensemble, que la réalité, encore indéfinie du développement visé par ce concept, est à la fois un postulat non contesté et un problème crucial.

Il est difficile d'aborder de front le développement du tourisme polynésien en analysant simultanément les contributions négatives ou positives des transporteurs aériens, qu'ils soient nationaux ou étrangers. Le champ des implications est indéfinissable, chaque aspect du problème soulevé mériterait pourtant qu'on s'y attarde. Pour avoir une vision globale et synthétique, il serait nécessaire de recourir aux avis d'experts très qualifiés afin d'obtenir une analyse rigoureuse fondée sur des faits chiffrés et objectifs.

Les questions de définition mises à part, les problèmes du tourisme polynésien ont, ces dernières années, retenu l'attention des Pouvoirs Publics plus qu'aucun

autre type de problème. Du seul fait qu'elle soit posée, la saisine signifie à l'évidence, que le rôle des transporteurs aériens n'a pas réussi à procurer à l'industrie touristique les bienfaits escomptés. De tout ce qui s'est écrit à ce sujet, se dégagent trois conclusions importantes que nous aimerions rappeler ici :

- Premièrement, l'idée de développement touristique repose sur des concepts qui évoluent rapidement ;
- Deuxièmement, le développement touristique actuel aussi bien en théorie qu'en pratique, a été limité à la sphère de l'économie. Peut-on arriver à mesurer précisément son influence combinée sur tout ce qui contribue au développement des ressources naturelles et humaines ? Quel est dans ces perspectives, le rôle exact des transporteurs aériens ?
- Troisièmement, si tous les analystes économiques sont d'accord à dire que le tourisme doit être une des industries de pointe de notre Territoire du fait de sa vocation naturelle, il n'en demeure pas moins vrai que ce développement est souvent assimilé et perçu au choix d'une quelconque idéo-

logie du changement : l'abandon d'une économie traditionnelle où toute la population est concernée, au profit d'une économie moderne maîtrisée dans son ensemble par une minorité de financiers et d'investisseurs dont la vocation est d'abord le profit sans se soucier des intérêts territoriaux. Ses exemples sont nombreux et nous rappellerons pour mémoire l'époque où l'île de Makatea constituait avec la taxe ad valorem sur l'exportation des phosphates, l'essentiel de nos ressources budgétaires. Quel est dans ces perspectives le rôle exact des transporteurs aériens ?

Pour conclure, cette partie introductive de notre Rapport, nous rappellerons que les différentes Compagnies aériennes qui desservent notre Territoire à partir des grandes métropoles ont sorti la Polynésie de son isolement. Elles contribuent aussi, largement, à la création d'emplois liés directement à leurs activités et il y a un aspect non négligeable qui est celui de leurs contributions positives dans des actions promotionnelles de notre Territoire sur les grands marchés internationaux.

Malheureusement, nous devons constater que le tourisme polynésien lié dans sa grande partie aux transports aériens, est en régression, puisque les statistiques nous font observer que depuis plusieurs années, le nombre de nos visiteurs se situe dans une fourchette variant entre 90 et 110.000 touristes par an et ce, jusqu'à 1984 inclus.

A - LES CAUSES DE CETTE STAGNATION

Plusieurs hypothèses sont avancées pour justifier cette stagnation :

- le niveau élevé des prix,
- la faible capacité hôtelière,
- les prix élevés des transports aériens.

Les prix élevés des transports aériens échappent totalem-
ent aux compétences territoriales en ce qui concer-
ne les lignes internationales.

Les prix pratiqués par la Compagnie française U.T.A. atteignent des niveaux dissuasifs et constituent de ce fait, un handicap sérieux au développement harmonieux du tourisme en Polynésie.

Une étude exhaustive et comparative des prix prati-
qués sur les différents marchés internationaux nous révélera sans aucun doute, l'énormité des contradictions que nous pour-
rions observer dans ce domaine précis.

---oOooOooOo---

B - RAPPEL POUR MEMOIRE

Le partage du marché mondial des droits de trafics aériens français entre U.T.A. et AIR FRANCE a été décidé en 1966 par le Premier Ministre de l'époque : Georges POMPIDOU.

a) U.T.A. dessert l'Afrique, l'Australie, le Pacifique Sud et la Côte Ouest des Etats-Unis et se partage avec Air France le marché du Sud Est Asiatique.

b) AIR FRANCE dessert le reste du marché.

Los Angeles constitue la frontière de ce partage au niveau du marché américain sur la côte Ouest.

Depuis vingt ans, cette décision est figée. La remise en cause de ce partage n'a pas pu être faite, et ceci malgré les demandes quasi permanentes de réactualisation de cette politique. Le Territoire est totalement impuissant dans ce domaine. Le tourisme européen subit à différents niveaux les inconvénients inhérents à cette politique conservatrice.

Sur le plan technique et commercial, Tahiti occupe une place privilégiée dans le Pacifique Sud et à cet égard, offre aux transporteurs aériens des avantages non négligeables.

.../...

C - DROITS DE TRAFIC ET ACCORDS TARIFAIRES

Les droits de trafic appartiennent aux Etats et les accords tarifaires sont négociés entre Compagnies. En général, le pays et sa compagnie, sur un tronçon donné, prennent des conventions et définissent un tarif.

En ce qui nous concerne, l'Etat ne contrôle pas véritablement les tarifs d'U.T.A. qui, en fait, est seule à maîtriser sa politique tarifaire. Ces tarifs sont agréés par la Direction Générale de l'Aviation Civile, après avoir été soumis, préalablement pour avis au Conseil des Ministres du Territoire concerné. C'est un avis consultatif et dans la plupart des cas, U.T.A. passe outre les avis qui lui sont formulés pour les tronçons ayant un intérêt direct avec notre Territoire.

Nous rappelons que les tarifs pratiqués au niveau du marché polynésien sont les plus chers du monde. Les compagnies aériennes maintiennent un marché privilégié comparativement aux autres marchés internationaux.

Pour assurer à notre Territoire, l'égalité des chances dans le domaine de son propre développement par rapport aux autres pays, nous devons insister et obtenir l'uniformisation des tarifs aériens. C'est un souhait légitime. Au vu de telles pratiques, on peut s'étonner du maintien de cette politique qui empêche le Territoire à accéder à la compétition internationale.

La Polynésie, dans moins de quinze ans, abordera un siècle nouveau. Les instances internationales sont unanimes à reconnaître que le Pacifique sera le pôle mondial où le développement intensif se fera le plus sentir. Il nous paraît aujourd'hui normal de préparer notre Territoire à cette compétition. Les retards que nous enregistrons aujourd'hui sont préjudiciables à cette préparation. Nous risquons de nous marginaliser si d'ores et déjà notre coopération avec la France ne nous permettait pas ce décollage économique.

L'autonomie interne et l'évolution de notre économie seraient une pure fiction si nous ne maîtrisons pas, en aval et en amont, notre outil économique.

---oOooOooOooOo---

.../...

D - LES LIAISONS INTERINSULAIRES

Il est un problème important que nous ne pouvons ignorer et qui conditionne très fortement notre développement, c'est celui de la dispersion géographique de nos îles.

Le transport interinsulaire est actuellement assuré avec des appareils vieillissant qui devraient être remplacés dans les meilleurs délais. Ce renouvellement de la flotte pourrait permettre à l'exploitant de réduire ses coûts, d'améliorer sa productivité et d'augmenter l'offre en sièges.

Mais en ce qui concerne AIR POLYNESIE, le Comité Economique et Social ne possède pas tous les éléments d'appréciation qui lui permettraient de formuler des avis pertinents, concernant la desserte aérienne interinsulaire.

Le peu que nous puissions dire avec certitude dans ce domaine, c'est que le Territoire maîtrise pleinement ce dossier, au plan de la conception comme au plan de la décision. Il peut appréhender les différents paramètres relatifs à la gestion de la desserte aérienne interinsulaire.

Le Territoire peut et doit définir une politique de transports aériens concernant la desserte des archipels et des îles en particulier.

Les tarifs pratiqués paraissent abusifs, la capacité des avions réduite, l'outil économique vieillissant, les charges de fonctionnement énormes. N'y aurait-il pas confusion au plan de la gestion entre la Société U.T.A. et la Société locale AIR POLYNESIE ?

Une fois pour toutes, la situation doit être clarifiée et ne laisser subsister aucune zone d'ombre. Cette approche nécessaire requiert du courage, mais la clarté dans ce domaine précis ne peut présenter pour le Territoire et son développement touristique, que des avantages substantiels.

La desserte aérienne interinsulaire doit être assurée par le Territoire lorsqu'il y a insuffisance du secteur privé.

---oOooOooOooOo---

.../...

II - RECOMMENDATIONS

I Les droits de trafic appartenant aux Etats et les accords tarifaires étant négociés entre Compagnies, le Comité Economique et Social constate que le Gouvernement du Territoire n'a pas les moyens institutionnels pour appliquer avec les Compagnies aériennes une politique concertée rapprochant les intérêts des uns et des autres, en intégrant le plan de développement hôtelier aux exigences des Compagnies aériennes. Le Territoire, dans le domaine du transport aérien international, doit maîtriser cette politique et à cet effet, le Comité Economique et Social recommande une modification du Statut du Territoire dans ce sens.

II Pour les liaisons aériennes interinsulaires, le Territoire doit mettre en oeuvre une politique efficace et saine. Le Comité Economique et Social recommande la prise en charge de ces transports à travers une structure commerciale qui reste à définir, si, comme nous l'observons aujourd'hui, la compétence du secteur privé n'est pas suffisante.

III Le Comité Economique et Social estime qu'une étude très complète dans ces domaines doit être entreprise de manière à définir une politique générale des transports aériens.

IV En cas de modification du Statut du Territoire, le Comité Economique et Social recommande la mise en place d'un Haut Comité Territorial des Transports Aériens.

---oOooOooOooOo---

III - SCRUTIN

NOMBRE DE VOTANTS	21
ONT VOTE POUR	17
A VOTE CONTRE	00
SE SONT ABSTENUS	03
N'A PAS PARTICIPE AU VOTE	01

LE COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL A ADOPTE

ONT VOTE POUR

I - REPRESENTANTS DES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES ET SYNDICALES DES SALARIES

- Christian GLEIZES
- Jean-Claude GROS
- Denis HONG KIOU
- Franky SACAULT

II - REPRESENTANTS DES EMPLOYEURS ET PROFESSIONS LIBERALES

- Yves CEVAER
- Albert MOUX

III - REPRESENTANTS DES SECTEURS DE L'AGRICULTURE, DE L'ELEVAGE, DE LA PECHE ET DE L'ARTISANAT

- Jean-Louis JOUSSIN
- Jean-François MILLAUD
- Paul VERNAUDON
- Robert WOHLER

IV - REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS ET ORGANISMES RELATIFS AUX ACTIVITES
FAMILIALES, SCIENTIFIQUES, CULTURELLES ET SPORTIVES

- Irwing	BENNETT
- Roland	GARRIGOU
- Anna	HOLOZET
- Louis	MAIOTUI
- Marie-Paule	PORLIER
- Elie	SALMON
- Alfred	TEITI

A VOTE CONTRE

NEANT

SE SONT ABSTENUS

II - REPRESENTANTS DES EMPLOYEURS ET PROFESSIONS LIBERALES

- Jean	CHAMPION
- Jules	CHANGUES
- Jean-Pierre	LE HEBEL

N'A PAS PARTICIPE AU VOTE

I - REPRESENTANT DES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES ET SYNDICALES DES SALARIES

- Teraiefa	CHANG
------------	-------

.../...

II - AMENDEMENT NON RETENU

NEANT

III - DECLARATION DE GROUPE

NEANT

=0=0=0=0=0=0=