



- Conférence PECC des 6 et 7 novembre 2002

Principaux enjeux de la desserte aérienne domestique en Polynésie Française





Sur un réseau aussi étendu que l'Europe

- Air Tahiti doit desservir 40 îles différentes ayant une population globale de moins de 70.000 habitants en dehors de Tahiti et Moorea !
- Air Tahiti doit transporter des touristes à destination de moins de 1200 chambres d'hôtel (Les touristes ne représentent que 28% des PKT !)
- La difficulté majeure à surmonter est la faiblesse des flux de passagers par route !



Polynésie française
French polynesia

Carte du réseau

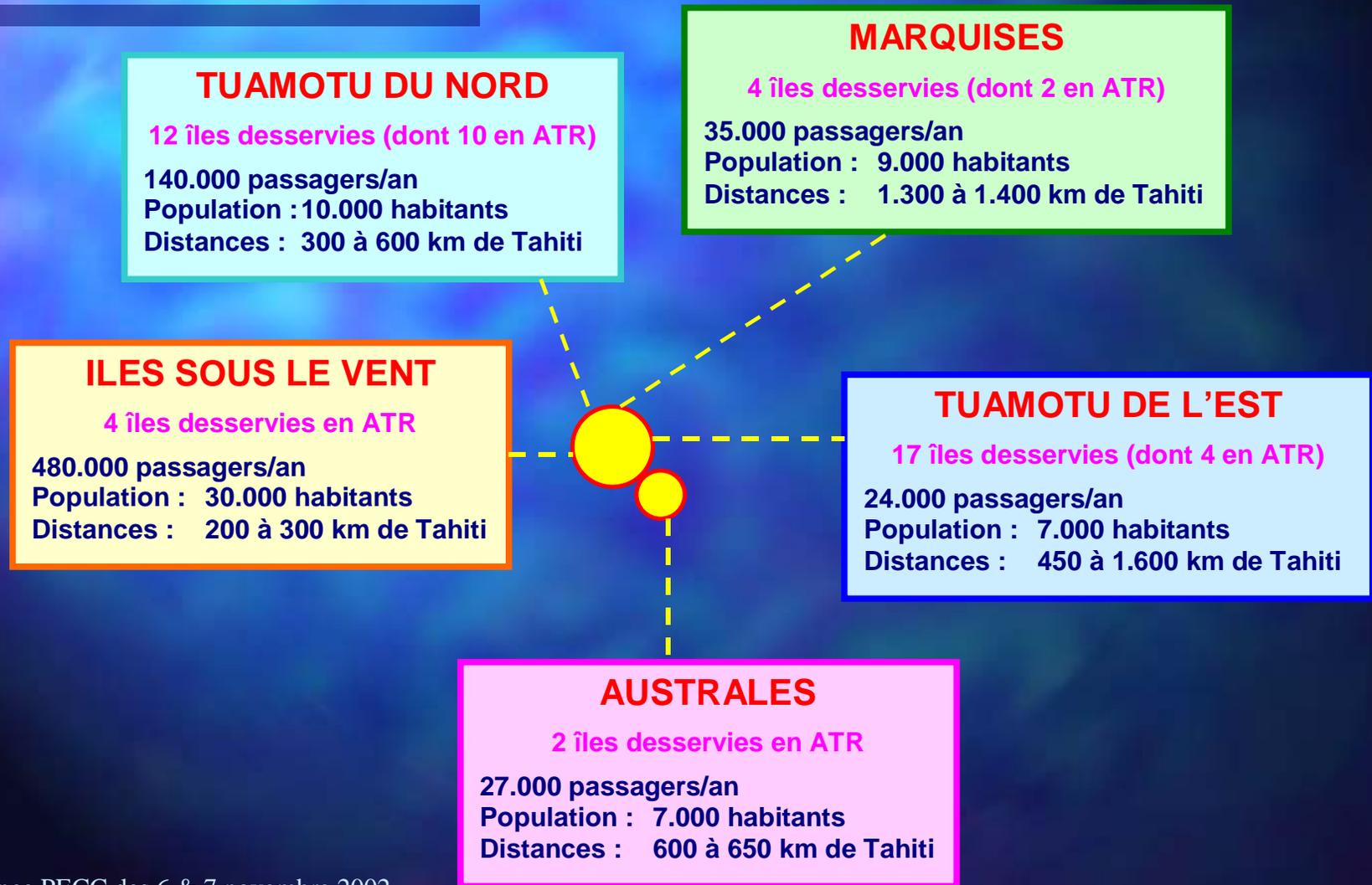


AIR TAHITI dessert 40 destinations en Polynésie française





Structure du réseau aérien domestique (données 2001)





Les clientèles résidentes privilégient les critères suivants :

- Des tarifs les plus faibles possibles
- La fréquence des dessertes
- La sécurité des vols

- Une expérience concurrente récente a démontré que le type d 'appareil utilisé (jet plutôt que turbo-propulseur) ne constituait pas un critère significatif de choix)



Les opérateurs touristiques privilégient les critères suivants :

- La disponibilité des sièges
- La fréquence des dessertes et les facilités de construction de circuits
- La sécurité et la fiabilité de l'offre
- Le tarif est un critère moins important pour les clientèles touristiques car le transport aérien domestique ne représente que moins de 10% du prix d'un package en moyenne



Objectif n°1 : des tarifs les plus faibles possibles .

- Pour atteindre cet objectif Air Tahiti a eu pour priorités majeures depuis 15 ans:
 - La recherche permanente d'une baisse de ses coûts de production au SKO;
 - Le développement d'une politique tarifaire diversifiée selon les types de clientèles;
 - L'utilisation d'outils logiciels de yield-management avec comme priorité l'optimisation des remplissages



Principaux facteurs de baisse des coûts de production

- Nouvelle génération d'appareils (ATR / Fairchild ; 72/42)
- Homogénéité de la flotte et conditions de financement ;
- Gains de productivité sur les personnels et recrutement de personnels exclusivement locaux.
- Développement du cercle vertueux suivant :
 - Baisse des coûts de production affecté en baisse des tarifs ;
 - Baisse des tarifs induisant une augmentation des trafics ;
 - Croissance de l'activité permettant de concrétiser des gains de productivité et de baisser ainsi les coûts de production.

Présentation de la flotte d 'AIR TAHITI



4 ATR 72-500



4 ATR 42-500



2 DORNIER 228



CARACTÉRISTIQUES

66 sièges
480 Km/h

Pistes : 1.400 m x 25 m

Années de mise en service
1998 – 1998 – 1999 - 1999

CARACTÉRISTIQUES

48 sièges
530 Km/h

Pistes : 900 m x 23 m

Années de mise en service
1997 – 1997 – 1998 - 2001

CARACTÉRISTIQUES

19 sièges
410 Km/h

Pistes : 750 m x 20 m

Années de mise en service
1990 - 1991

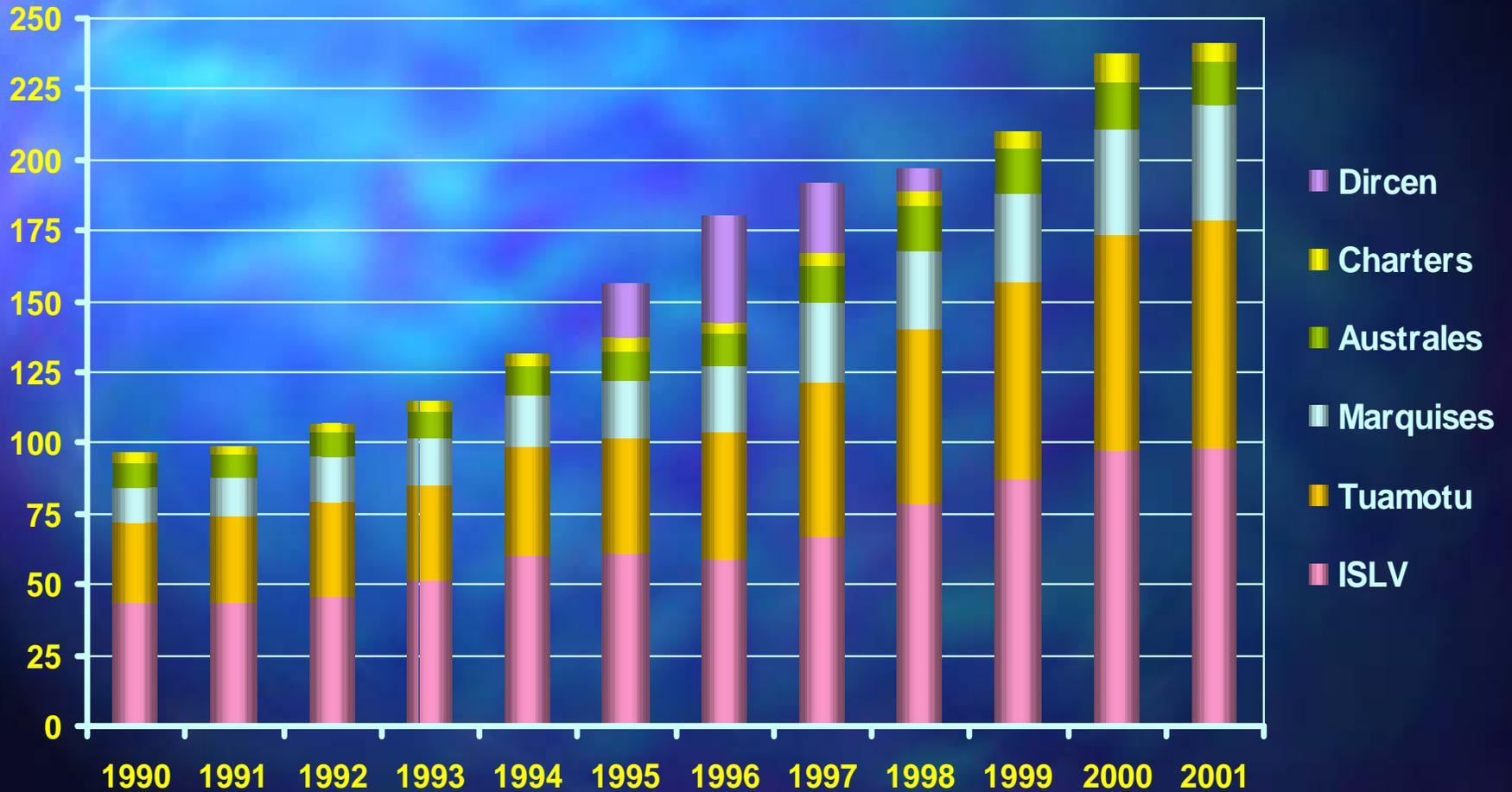


Principaux facteurs de baisse des coûts de production

- Nouvelle génération d'appareils (ATR / Fairchild ; 72/42)
- Homogénéité de la flotte et conditions de financement ;
- Gains de productivité sur les personnels et recrutement de personnels exclusivement locaux.
- Développement du cercle vertueux suivant :
 - Baisse des coûts de production affecté en baisse des tarifs ;
 - Baisse des tarifs induisant une augmentation des trafics ;
 - Croissance de l'activité permettant de concrétiser des gains de productivité et de baisser ainsi les coûts de production.



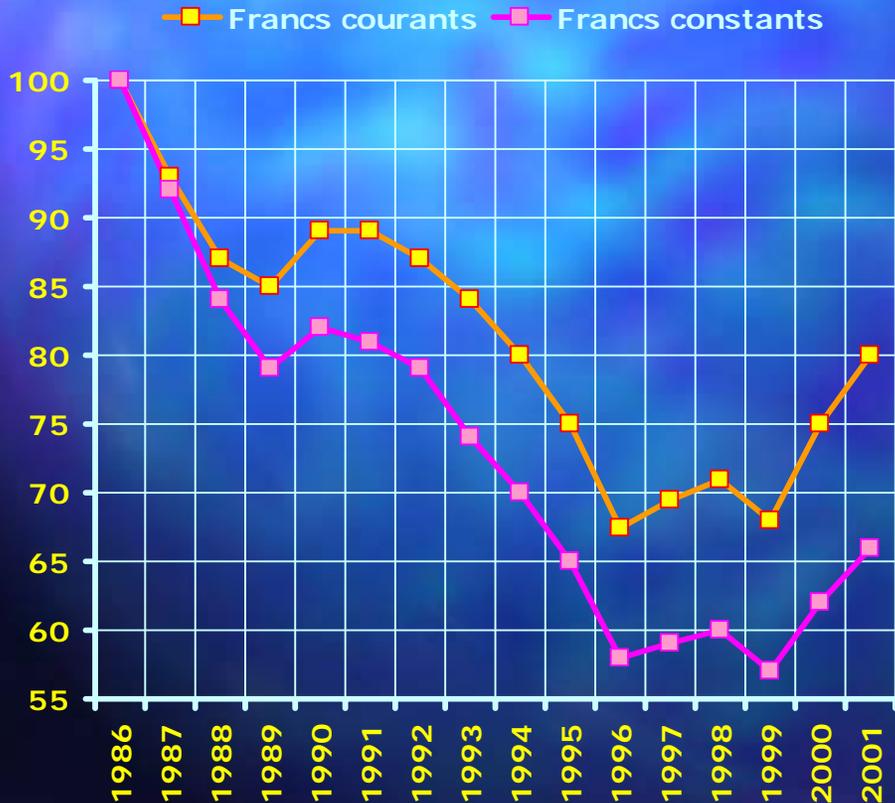
Evolution des passagers-km-transportés par faisceau





Résultats en matière de baisse des coûts de production au SKO

Evolution du coût de production au SKO



Evolution de la structure du coût au SKO en francs courants

	<u>1986</u>	<u>2001</u>
Personnels	11,6 FCP	9,7 FCP
Flotte	1,4 FCP	2,5 FCP
Maintenance	5,1 FCP	2,6 FCP
Carburant	3,3 FCP	1,8 FCP
Autres	4,1 FCP	3,7 FCP
TOTAL	25,5 FCP	20,3 FCP





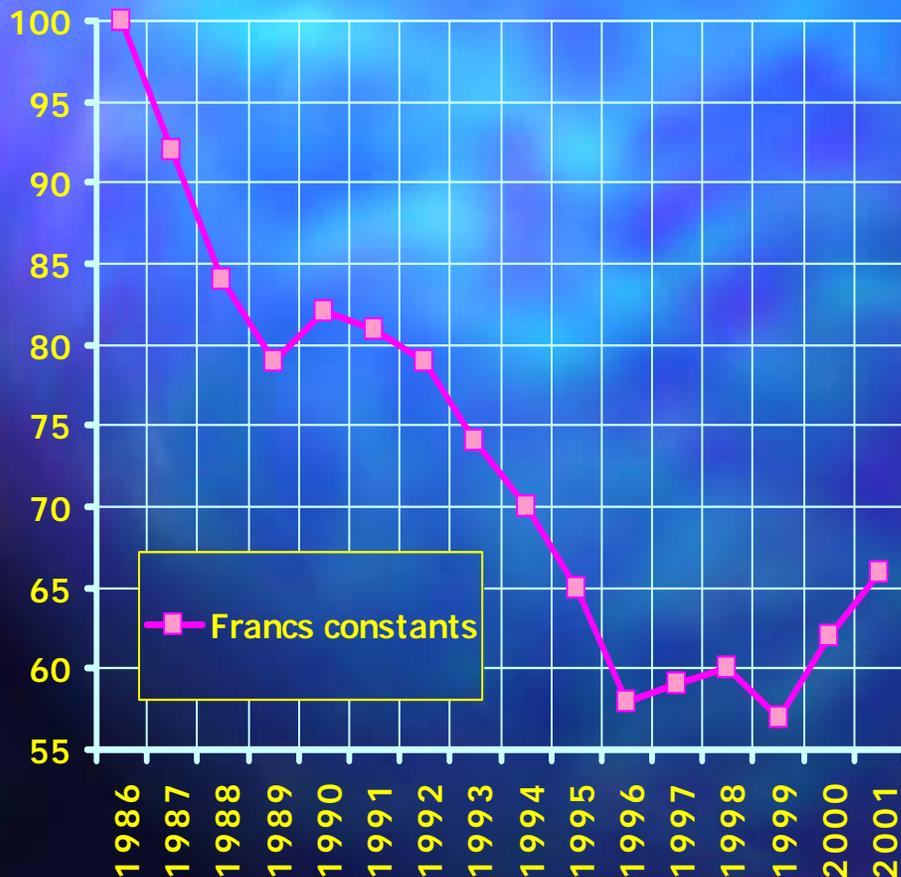
Objectif n°1 : des tarifs les plus faibles possibles .

- Pour atteindre cet objectif Air Tahiti a eu pour priorités majeures depuis 15 ans:
 - La recherche permanente d'une baisse de ses coûts de production au SKO;
 - Le développement d'une politique tarifaire diversifiée selon les types de clientèles;
 - L'utilisation d'outils logiciels de yield-management avec comme priorité l'optimisation des remplissages

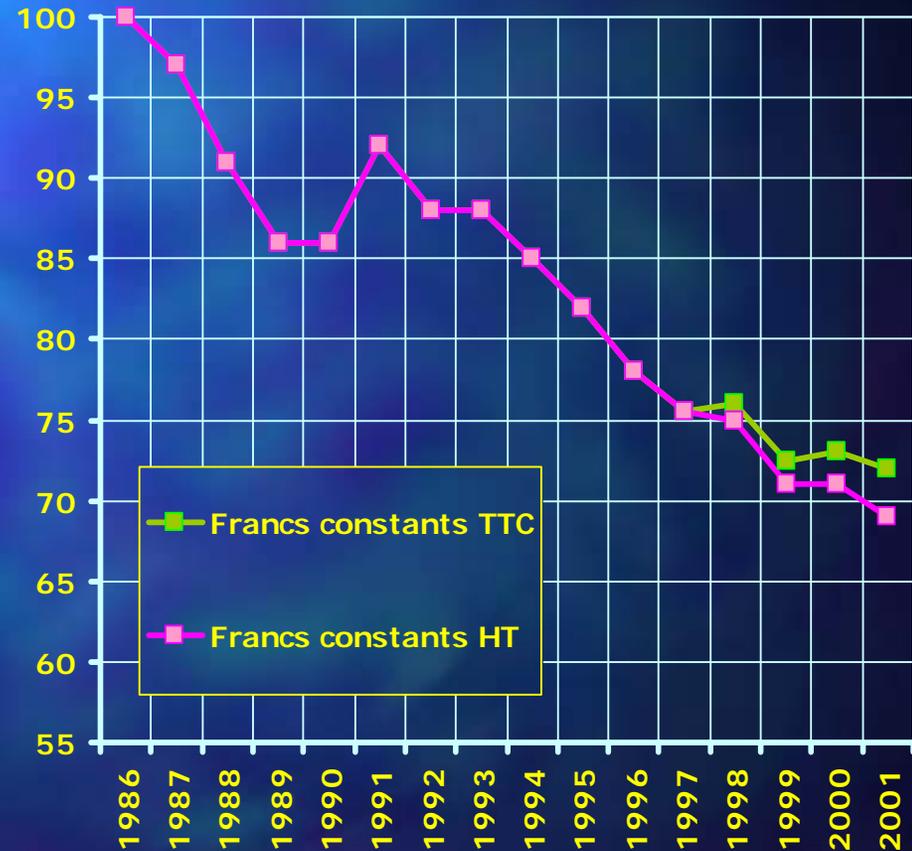
La baisse des coûts de production a permis de baisser les tarifs moyens



■ Evolution du coût au SKO



Evolution de la recette au PKT



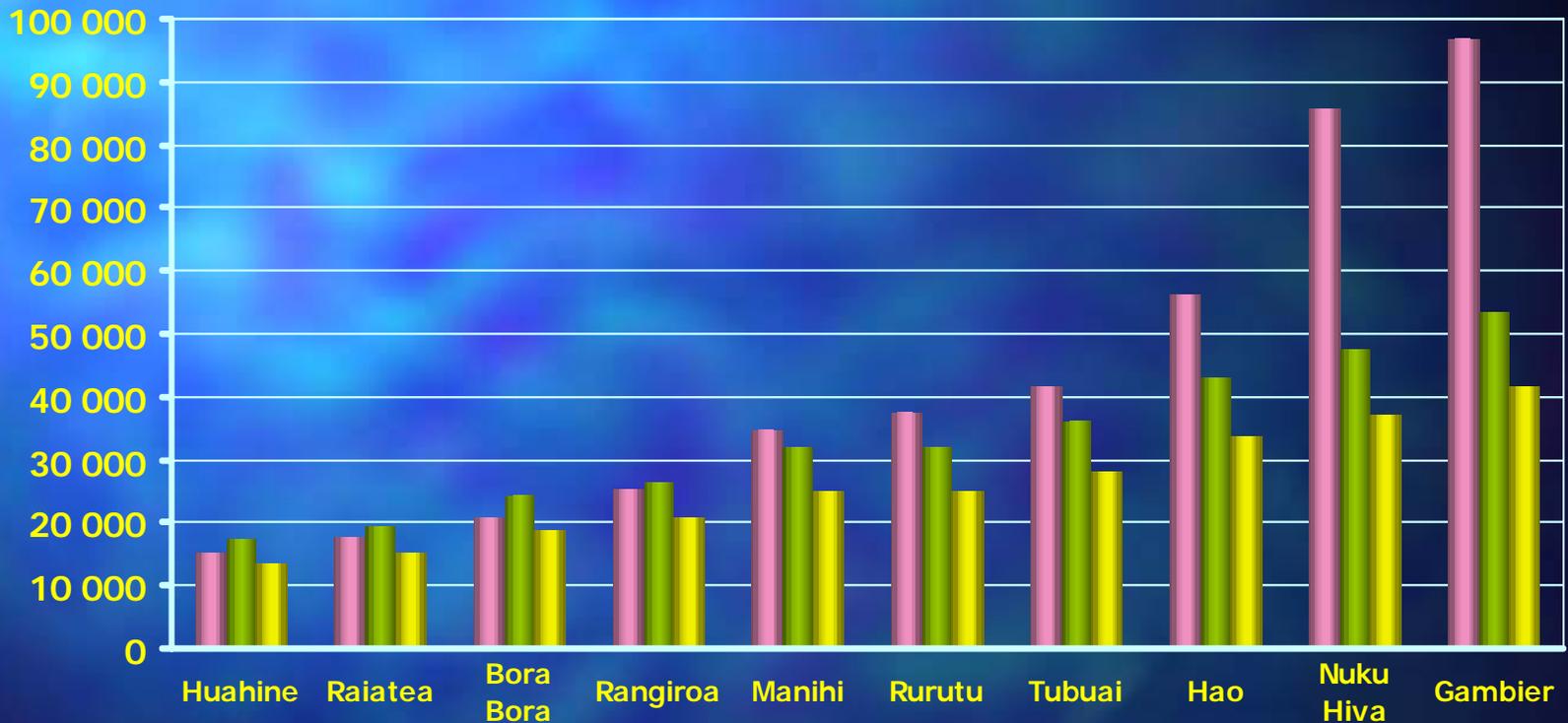


Une politique tarifaire diversifiée

- Air Tahiti a choisi de ne pas baisser ses tarifs de manière uniforme selon les routes et les cibles de clientèles mais de privilégier :
 - La baisse des tarifs à destination des archipels les plus éloignés ;
 - Une politique très agressive de réductions tarifaires en faveur des clientèles résidentes à pouvoir d'achat réduit .



Air Tahiti a privilégié la baisse des pleins tarifs à destination des archipels éloignés .

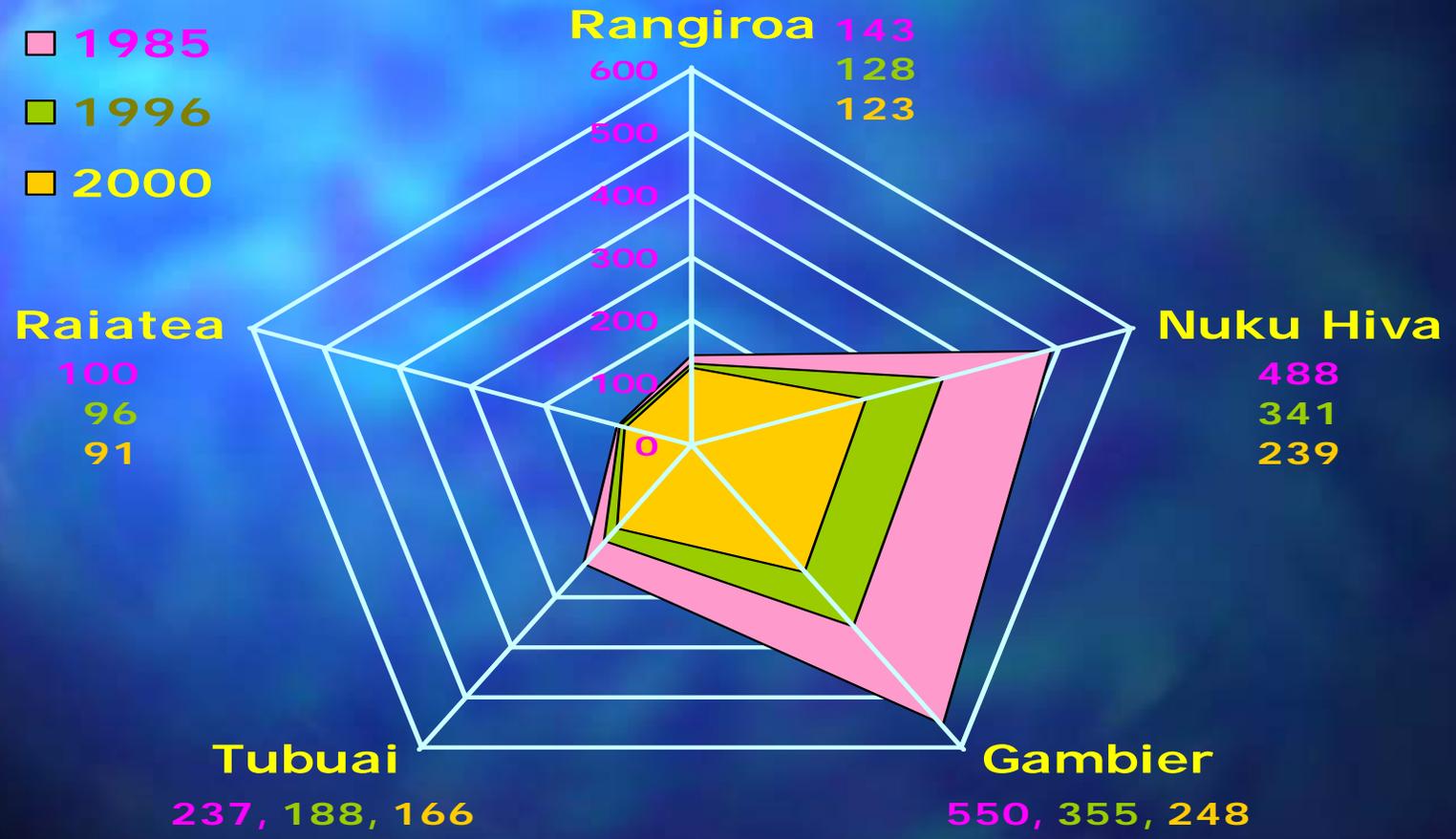


	Huahine	Raiatea	Bora Bora	Rangiroa	Manihi	Rurutu	Tubuai	Hao	Nuku Hiva	Gambier
■ Francs courants 1985	15 290	17 590	20 810	25 210	34 870	37 350	41 720	56 190	85 800	96 800
■ Francs courants 2001	17 200	19 600	24 200	26 500	32 100	32 100	36 000	43 200	47 500	53 300
■ Francs constants 2001	13 400	15 300	18 900	20 700	25 000	25 000	28 000	33 700	37 000	41 600



Evolution des pleins tarifs par archipel (en francs constants)

- 1985
- 1996
- 2000





Une politique tarifaire diversifiée

- Air Tahiti a choisi de ne pas baisser ses tarifs de manière uniforme selon les routes et les cibles de clientèles mais de privilégier :
 - La baisse des tarifs à destination des archipels les plus éloignés ;
 - Une politique très agressive de réductions tarifaires en faveur des clientèles résidentes à pouvoir d'achat réduit .

Les cartes Air Tahiti
vous offrent jusqu'à 50% de réduction!



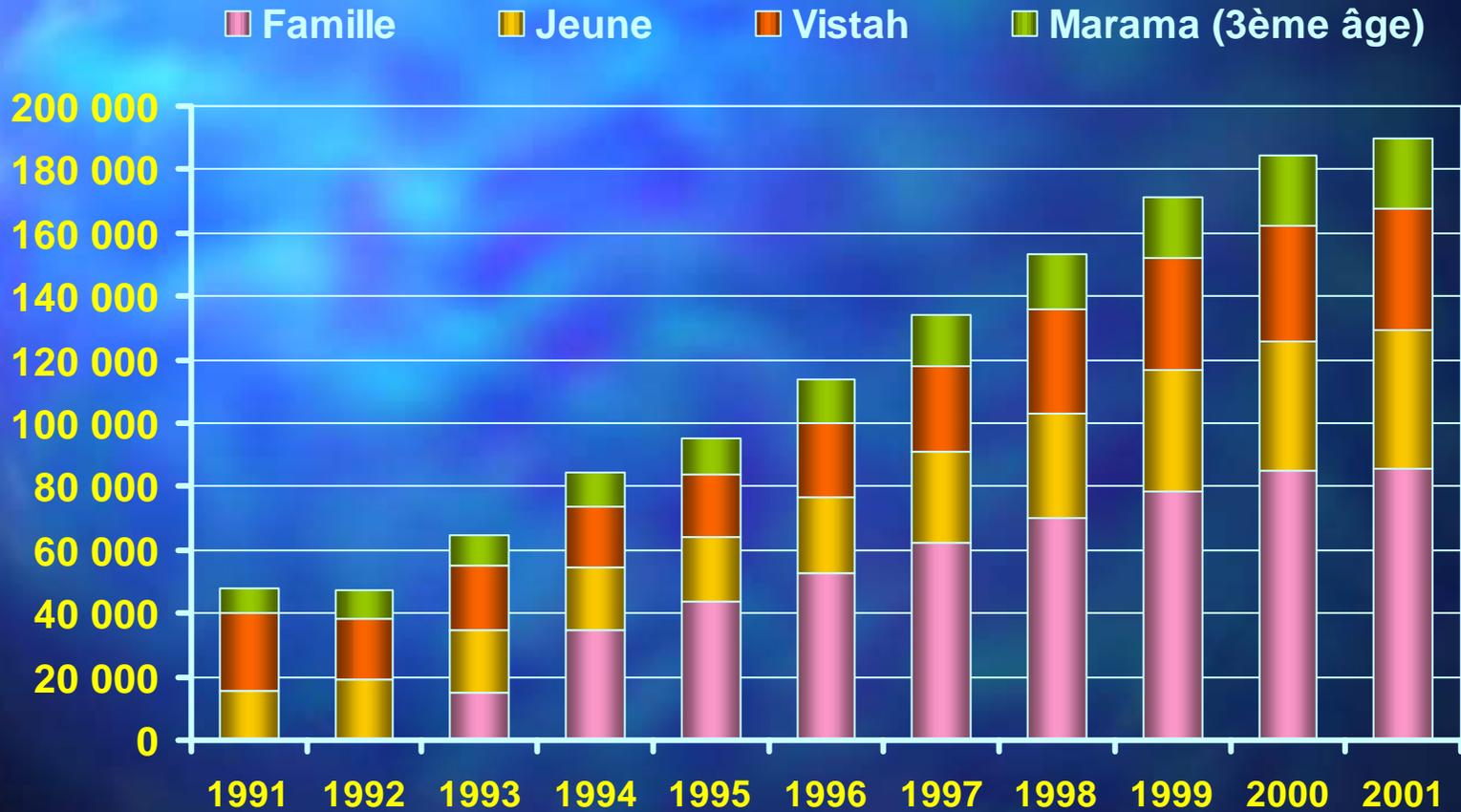
Evolution des pleins tarifs applicables sur NUKU HIVA

TAHITI – NUKU HIVA aller-retour

	1985	Janvier 1995		Janvier 2001	♦ 2001/85
Plein-tarif TTC (en francs courants)	85.800 FCP	75.600 FCP		47.500 FCP	- 45 %
Tarif vistah	68.640 FCP	60.600 FCP	vols blancs	41.000 FCP	- 40 %
			vols bleus	36.000 FCP	- 48 %
Tarif carte jeune	Plein-tarif	56.800 FCP	vols blancs	38.400 FCP	- 55 %
			vols bleus	25.800 FCP	- 70 %
Tarif carte 3 ^{ème} âge	Plein-tarif	45.400 FCP	vols blancs	30.800 FCP	- 64 %
			vols bleus	25.800 FCP	- 70 %
Tarif famille	Plein-tarif				
<u>exemple</u> : pour 2 parents et 2 enfants	soit 343.200 FCP	189.600 FCP	vols blancs	128.400 FCP	- 63 %
				pour 4 personnes	
			vols bleus	78.000 FCP	- 77 %
				pour 4 personnes	



Evolution des passagers bénéficiant des réductions cartes





Objectif n°1 : des tarifs les plus faibles possibles .

- Pour atteindre cet objectif Air Tahiti a eu pour priorités majeures depuis 15 ans:
 - La recherche permanente d 'une baisse de ses coûts de production au SKO;
 - Le développement d 'une politique tarifaire diversifiée selon les types de clientèles;
 - L 'utilisation d 'outils logiciels de yield-management avec comme priorité l 'optimisation des remplissages



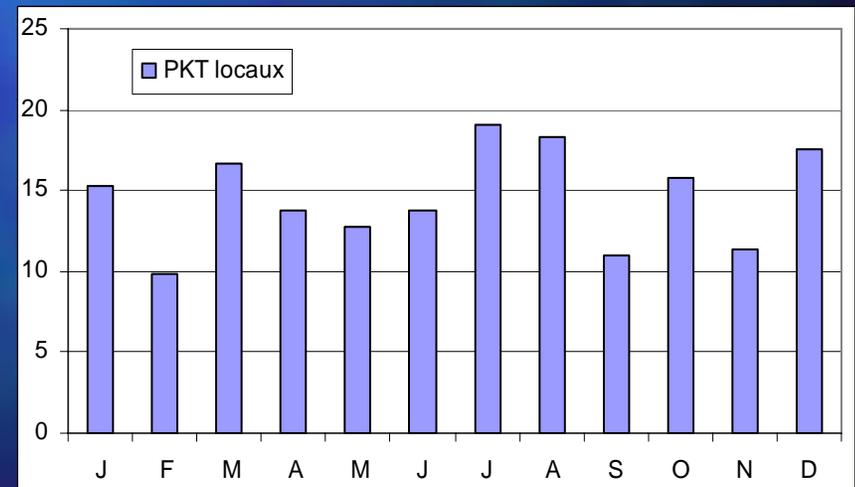
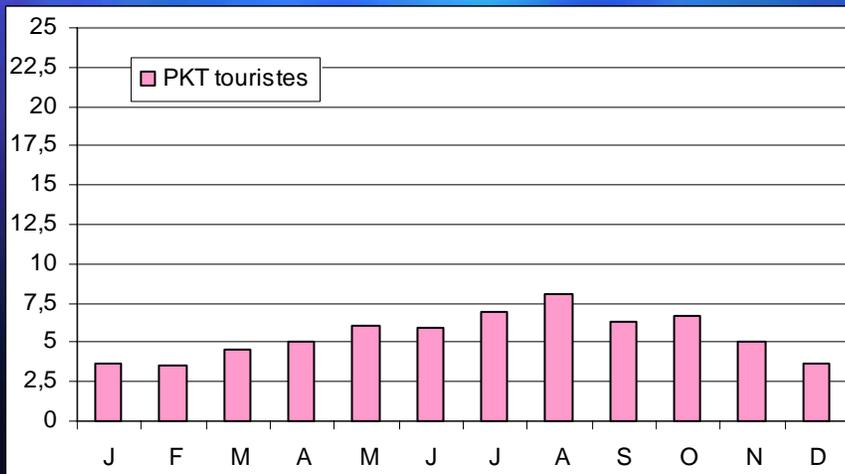
Objectif n°2 : disponibilité des sièges et fréquences .

- Pour les clientèles résidentes et touristiques, les fréquences des dessertes, la disponibilité des capacités le jour souhaité ou dans le créneau horaire souhaité sont capitales .
 - Un compromis optimal doit être recherché entre la taille des appareils opérés (fortes économies d'échelle avec l'augmentation de leur taille) et les besoins de fréquences , les besoins d'adaptation des horaires à la demande et de les besoins de construction de circuits inter-îles .
 - Le problème de la saisonnalité de la demande doit être traité.

L 'offre de transport doit être adaptée en fonction d 'une forte saisonnalité



- La demande locale et la demande touristique sont fortement saisonnalisées . .Malheureusement ces effets se cumulent plutôt que de se compenser.
- Air tahiti disposera en 2003 de 9 ATR permettant de faire face à la demande des périodes de pointe
- Le programme de base pourrait être assuré pendant plus de 10 mois avec seulement 7 machines





Flotte et infrastructures

- Un compromis doit être recherché entre le niveau des investissements en infrastructures aéroportuaires à charge du Territoire et l'objectif d'homogénéité de flotte de l'exploitant
 - En Polynésie Française, plusieurs pistes ne peuvent pas accueillir des ATR 42 (? Niveau des normes réglementaires)
 - Importance de l'entretien des pistes existantes
 - Importance de facteurs connexes : moyens SSIS ; moyens de navigation et de guidage ; balisages ...



- Conférence PECC des 6 et 7 novembre 2002

Merci pour votre attention

Christian VERNAUDON

