

Une arrivée sous bonne garde

LE TRAIN D'ATTERRISSAGE DE L'APPAREIL VIENT DE TOUCHER LA PISTE DE TAHITI-FAA'A. EN cabine, certains des passagers ont du mal à cacher leur excitation et les fourmis dans les jambes ne les y aident pas. Les enfants se pressent près des hublots tandis que les hôtes rappellent aux passagers de garder leur ceinture attachée. A quelques dizaines de mètres de la piste, tous les acteurs de la plate-forme sont dans les « starting blocks » pour accueillir l'appareil et ses passagers.

Après une année d'études passée en France, Maeva est bien contente de revenir sur le Fenua. Il n'est que 6h00 du matin, et déjà l'air est moite. Elle boirait bien un jus de fruit pour se rafraîchir un peu, mais ça n'est pas pour tout de suite. Il lui faut d'abord passer par le contrôle de l'immigration, récupérer ses bagages, puis les présenter aux agents de la douane. En descendant la passerelle, elle est amusée par un jeune homme qui, quelques mètres devant elle, se fait rappeler à l'ordre par les gendarmes. Ils lui rappellent qu'il est interdit de fumer à proximité des appareils et des réacteurs. Difficile de s'en souvenir quand on n'a pas fumé depuis plus de huit heures... Les hommes de la GTA (gendarmerie des transports aériens) sont là à chaque arrivée de gros porteur. Ils s'assurent que le débarquement des passagers se déroule en toute sécurité et veillent à ce que les passagers au départ et les passagers à l'arrivée ne se croisent pas. C'est une question de sûreté. Et comme leurs collègues pourraient le faire au centre-ville de Papeete, ils veillent à ce que tous les mouvements de véhicules sur le tarmac se déroulent dans le respect des règles.

Aux portes de l'aérogare, les passagers sont accueillis au son des ukulele de l'orchestre local. Une hôtesse souriante tend une fleur de tiare à Maeva et l'oriente vers le contrôle d'immigration. C'est la Police aux Frontières, la « PAF » qui entre en jeu. Elle contrôle la validité des passeports et peut procéder à la fouille de passagers en cas de soupçons. A l'arrivée comme au départ, ce contrôle est la partie visible des missions de la Police aux Frontières. Car elle a bien d'autres attributions. Quand une personne en fuite est recherchée, son identité et son portrait sont transmis à la PAF. Ainsi, si le fuyard cherche à quitter Tahiti par les airs, il devra forcément passer devant l'un des agents de la PAF et sera alors intercepté.

Passé son tour, Maeva se rapproche du tapis roulant où quelques valises ont déjà commencé leur ronde. Elle se dit qu'elle a de la chance en voyant rapidement arriver ses bagages, une courte attente qui la rapproche du jus de fruit dont elle a envie depuis son arrivée. Elle charge son sac sur un caddie et se dirige vers la sortie, où l'attendent deux agents des douanes. Ils lui demandent d'ouvrir son sac et procèdent à une inspection. A cet instant, ils ont deux missions à remplir : s'assurer que Maeva n'est pas en possession de marchandises prohibées (drogue, arme à feu...) et qu'elle s'acquitte des droits et taxes si elle est en possession de marchandises neuves (voir encart).

Maeva accède enfin au hall d'arrivée de l'aérogare, où l'attendent ses parents. Sourires, embrassades et colliers de fleurs sont au rendez-vous. Le temps de regagner la voiture et d'aller prendre un bon petit-déjeuner : pain coco, firi firi et ... jus de fruit !



En haut : chaque arrivée de gros porteur se fait sous l'oeil vigilant des gendarmes de la GTA.
En bas : le chien de la Douane "renifle" les bagages de chaque passager, à la recherche de drogue.

Shopping et TVA

Pour un résident parti à l'étranger et ayant fait beaucoup de shopping, le passage aux douanes l'amène souvent à se demander quel montant de taxes il va devoir payer. Il existe quelques règles simples, à commencer par celle de la franchise. Le gouvernement de la Polynésie accorde aux voyageurs une franchise de 30.000 Fcp. Autrement dit, si vous revenez de Los Angeles avec un lecteur CD de 25.000 Fcp, vous ne paierez pas de droits et taxes. Si en plus du lecteur CD, vous revenez avec une paire d'enceintes pour ordinateur, vous ne paierez de droits et taxes que sur la paire d'enceintes. Si maintenant vous avez dans vos valises un appareil photo numérique d'une valeur de 80.000 Fcp, la franchise ne jouera pas et vous devrez vous acquitter des droits et taxes sur la totalité du montant. Et attention, même si vous êtes deux passagers de la même famille, les franchises ne se cumulent pas !

Pas de file d'attente pour les avions



A Tahiti-Faa'a, les femmes de ménage ont 45 minutes pour nettoyer l'appareil

La paire de lunettes, star des objets trouvés

La star des objets trouvés à bord des avions est sans conteste la paire de lunettes. Qu'elle soit de vue ou de soleil, il est rare qu'un appareil soit nettoyé sans que soient retrouvées une ou plusieurs paires de lunettes. Il arrive aussi aux agents de l'escale internationale d'avoir de drôles de surprises, comme cet agent qui se rappelle avoir trouvé dans la poche d'un siège une enveloppe contenant des liasses de dollars. En fait, plusieurs milliers de dollars, oubliés entre la revue de bord et la plaquette d'instructions de secours. Il arrive aussi régulièrement aux agents de trouver des bijoux, de grande valeur pour certains. Les objets trouvés quels qu'ils soient sont remis au service litige bagages. S'ils ne sont pas réclamés, ils sont remis à la compagnie, qui tente de faire un rapprochement avec le plan de cabine, afin d'en retrouver les propriétaires.

TOUS LES PASSAGERS N'ONT PAS EU LA CHANCE DE MAEVA. ET PENDANT QUE CERTAINS CONTINUENT d'attendre leur bagages, le tarmac se transforme en véritable fourmilière. Après les bagages, il faut décharger le fret et les plateaux repas, nettoyer l'appareil, avant de charger les nouveaux plateaux repas, les casques et les couvertures et de faire le plein de kérosène. L'avion repartant dans trois heures, il n'y a pas une minute à perdre.

Dès l'instant où l'avion s'immobilise, c'est le coup d'envoi des opérations. Il faut alors faire les choses bien et dans le bon ordre, afin d'accorder au mieux contraintes commerciales et contraintes techniques. La première des priorités dans le temps : le déchargement des bagages. Toute l'image de l'aéroport et de la compagnie aérienne y est étroitement liée. Les passagers sont sensibles à la vitesse à laquelle ils pourront récupérer leurs bagages, surtout après un vol de 22 heures. C'est l'escale internationale d'Air Tahiti qui prend en charge cette prestation pour le compte de la compagnie. Et c'est loin d'être la seule mission qu'elle remplit au quotidien. A Tahiti-Faa'a, il existe une seule société d'assistance en escale (handling) : Air Tahiti Escale Internationale. Ses clients sont les compagnies aériennes, à qui elle fournit diverses prestations à la carte : chargement et déchargement des bagages, du fret, des plateaux repas, enregistrement des passagers, nettoyage des appareils, etc.

Cette dernière prestation n'attend pas la fin du déchargement des bagages pour commencer. Dès que l'appareil est vidé de ses passagers, douze agents de l'escale internationale se partagent les tâches et parviennent en 45 minutes à ranger et nettoyer l'appareil pour que les passagers en cours d'enregistrement soient accueillis à bord dans les meilleures conditions. Bien entendu, tout n'est pas jeté. Les couvertures sont ramenées au commissariat de l'escale internationale pour y être lavées et reconditionnées, tandis que la vaisselle ayant servi à composer les plateaux repas est amenée à la SHRT, la société chargée de la préparation des plateaux. Tout comme pour l'escale internationale, les compagnies aériennes atterrissant à Tahiti-Faa'a sont clientes de la SHRT. C'est elle qui prépare les plateaux repas en fonction des menus envoyés par les compagnies et qui stocke et nettoie la vaisselle aux couleurs de chaque transporteur. Le déchargement ne serait pas complet sans l'évacuation des eaux usées. Car sur le tarmac, les avions ne sont pas au « tout à l'égout ». C'est un camion citerne qui recueille les eaux usées et les amène à la station d'épuration, située à l'extérieur de l'aéroport, non loin du commissariat d'Air Tahiti.

La mission de l'escale internationale est délicate. Elle consiste à coordonner tous les intervenants de la plate-forme aéroportuaire, avec le plus de réactivité et de flexibilité possible. Car pour les avions, la file d'attente n'existe pas ...



La vitesse du déchargement des bagages est l'une des priorités de l'escale internationale. Il en va de la qualité de l'accueil des touristes.

Chef d'escale ou chef d'orchestre

ALORS QUE LES PASSAGERS AU DÉPART DE TAHITI SONT EN TRAIN D'ENREGISTRER, UN HOMME s'active en coulisses. Cet homme, ils ne le verront peut-être jamais, c'est le chef d'escale. Au moment précis où les portes de l'appareil s'ouvrent, c'est lui qui veille à l'exécution de toutes les tâches réalisées par les acteurs de la plate-forme. Déchargement, nettoyage, enregistrement, chargement, embarquement : le chef d'escale doit veiller à ce qu'aucun grain de sable ne vienne perturber cette mécanique bien huilée. Car le temps est compté.

Le chef d'escale le sait déjà : 259 passagers ont débarqué à Tahiti-Faa'a ce matin et 276 sont en train d'embarquer. Il le sait parce qu'il a « préparé » son vol, comme on le dit dans le jargon. Cela consiste à prendre connaissance des informations sur le vol fournies par sa compagnie et à agir en conséquence auprès de tous les interlocuteurs de la compagnie sur la plate-forme. C'est en préparant son vol qu'il a su que quatre enfants avaient fait le voyage seuls. Il a donc demandé à l'escale internationale de poster une hôtesse au pied de l'appareil pour prendre en charge les enfants jusqu'à ce qu'ils retrouvent leurs parents à l'extérieur. Pour ce vol comme pour les autres, c'est le chef d'escale qui prend les commandes des opérations, de l'ouverture des portes de l'appareil jusqu'à leur fermeture. Il devient alors l'interface entre sa compagnie et tous les autres acteurs de la plate-forme (aviation civile, exploitant aéroportuaire, douanes, escale internationale, SHRT...).

Viande ou poisson ?

Pour commander les plateaux-repas à la SHRT, le chef d'escale doit d'abord connaître le nombre exact de passagers sur le vol. De plus, si la compagnie propose un choix dans les plateaux-repas, elle doit transmettre au chef d'escale les statistiques des préférences des passagers (60 % des passagers optent habituellement pour le plateau-viande, contre 40 % pour le plateau-poisson). L'information relative au nombre de passagers dépasse amplement la simple question des plateaux-repas. C'est tout le budget de l'escale qui en dépend. Car le chef d'escale joue avant tout un rôle commercial : chaque escale a un budget à gérer, avec ses recettes (billets d'avions, transport de fret...) et des dépenses (redevances aéroportuaires, carburant, plateaux-repas, catering, hébergement des équipages). Autant d'éléments que le chef d'escale doit manier pour faire en sorte qu'au décollage de l'avion, son budget soit « dans le vert ». Avoir par exemple 276 passagers au départ implique que l'appareil ne devrait pas contenir plus de 9 tonnes de bagages en soutes. En fonction de cela, le chef d'escale détermine le tonnage de fret qu'il est possible d'embarquer et la quantité de carburant nécessaire au vol. Quand l'avion repartira avec ses 276 passagers, un nouvel équipage, composé de PNT (personnel navigant technique : pilotes et mécaniciens) et de PNC (personnel navigant commercial : hôtesses et stewards) aura remplacé l'équipage du vol précédent. C'est aussi une des missions importantes du chef d'escale : gérer les différents équipages, en fonction des vols, de leur durée et des temps de travail réglementaires.

L'équation est complexe : elle contient plusieurs facteurs interdépendants, mais l'expérience et la sagacité du chef d'escale lui permettent à chaque vol de la résoudre toujours plus vite et mieux.



En haut : le chef d'escale attend l'ouverture des portes, pour faire un premier point sur le vol avec les membres d'équipage.

En bas : en fonction du nombre de passagers, le chef d'escale détermine le tonnage de fret qu'il est possible d'embarquer

Des informations qui comptent



La prise en compte du sens et de la vitesse des vents lors du vol peut faire réaliser des économies significatives à la compagnie quand vient l'heure de faire le plein.

Ils sont frais mes NOTAM

Les NOTAM sont ce que l'on pourrait appeler les nouvelles fraîches du transport aérien. Depuis 1947, et dès que les circonstances l'exigent, les acteurs du transport aérien s'informent mutuellement par le biais de NOTAM (« Notices to airmen »). Cela est nécessaire dès qu'une installation, un service ou une procédure aéronautique est modifiée, même si l'événement ne doit durer que quelques heures. Ainsi, quand le plan de vol est déposé au bureau de piste, ce dernier prépare pour l'équipage une protection aéronautique. Il comprend tous les NOTAM concernant les aérodromes de départ (Tahiti-Faa'a), d'arrivée et de décollage, ainsi que toutes les régions de vol traversées par l'appareil. C'est grâce à ces NOTAM que le pilote apprendra par exemple que la piste sur laquelle il est supposé se poser à Los Angeles sera indisponible pour cause de travaux imprévus et qu'il devra se poser sur une autre piste de l'aéroport.

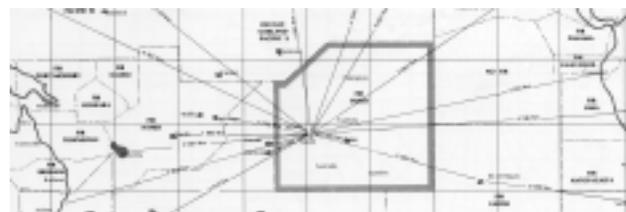
NOUS SOMMES À PRÉSENT À UN PEU MOINS DE DEUX HEURES DU DÉCOLLAGE. C'EST LE MOMENT de déposer le plan de vol au bureau de piste. La plupart du temps, les compagnies le font par transmission informatique. L'escale internationale peut également le déposer en main propre pour le compte de la compagnie assistée. Ce plan de vol indique la route aérienne par laquelle le pilote compte se rendre à l'aéroport de destination. Les compagnies récupèrent ensuite auprès du bureau de piste et de Météo France toutes les informations auxquelles le pilote devra se référer pour effectuer son vol dans de bonnes conditions.

Aujourd'hui, c'est Teiki de l'escale internationale, qui vient déposer le plan de vol d'Air France. Le dépôt du plan de vol est obligatoire. Outre la route aérienne empruntée, il fournit tout un ensemble d'informations qui permettront au contrôleur aérien de savoir à chaque instant où l'appareil et ses passagers sont supposés se trouver. Car ce plan de vol ne reste pas à Tahiti. Il est transmis à la tour de contrôle et au centre de contrôle régional (CCR) de Tahiti, mais aussi à tous les CCR dont les espaces aériens seront traversés par l'avion et aux aéroports de destination et de décollage. Ainsi, la position de l'appareil pourra être suivie à chaque instant du vol. Une fois le plan de vol déposé, Teiki récupère pour le pilote le dossier « NOTAM » (voir encart) et les prévisions météo, fournies par Météo France, sur tout le trajet et les aérodromes empruntés par l'avion. Le pilote a ainsi en sa possession toutes les informations nécessaires pour conduire son vol dans des conditions de sécurité optimales.

Le vent, c'est de l'argent

Toutes les informations reçues par le pilote ne regardent pas que la sécurité du vol. Il existe aussi des considérations un peu plus matérielles. À ce titre, les informations météorologiques présentent un second intérêt. Connaître par exemple la température de l'atmosphère n'est pas qu'une question de confort. C'est aussi une question de rentabilité. En effet, l'air froid permettant un meilleur rendement des moteurs, l'avion consomme moins de carburant sur la liaison à effectuer. Il a donc besoin d'une quantité de kérosène moins grande lors son décollage. Sachant cela, le pilote peut décider de moins remplir ses réservoirs pour embarquer plus de fret. Ainsi, la facture de carburant est allégée et les résultats améliorés.

Le pilote prend maintenant connaissance du dossier NOTAM et des prévisions météo que Teiki vient de lui remettre. Il étudie la carte des vents, qui lui indique les vents et les températures à différents niveaux de vol. Il pourrait alors avoir la bonne surprise de constater qu'il effectuera la majeure partie de son vol jusqu'à Los Angeles avec « le vent dans le dos ». Un constat là encore synonyme d'économie de carburant.



Sur une même route aérienne, le vent peut faire varier la durée du vol, suivant que l'appareil vole face au vent ou dos au vent.

Du poisson à tous les étages

DANS MOINS DE DEUX HEURES, 276 PASSAGERS GRAVIRONT LA PASSERELLE POUR PÉNÉTRER dans l'avion. Mais déjà, les allers et venues s'enchaînent autour et à l'intérieur de l'appareil. Un vol de 276 passagers, c'est autant de plateaux repas, de couvertures et de coussins, sans oublier le fret et le carburant. Quand les passagers quitteront la salle d'embarquement, il faudra que tout soit chargé.

Alors que les premiers passagers au départ de Tahiti-Faa'a commencent à enregistrer leurs bagages, une certaine excitation plane sur le tarmac. Dans l'appareil, le ménage des cabines est terminé : le chargement peut donc commencer. Le chef d'escale l'a bien dit à ses interlocuteurs : il y aura 276 passagers. Peut-être moins, si certains ne se présentent pas à l'enregistrement, peut-être plus, si la compagnie décide d'accepter des passagers GP, dans les limites de ses possibilités. L'escala internationale commence donc par embarquer et répartir les couvertures, les coussins et les écouteurs. Une fois ce chargement terminé, trois agents sûreté de la SETIL Aéroports, l'exploitant aéroportuaire de Tahiti Faa'a, procèdent à une fouille de l'appareil. Pendant cette inspection, ils vérifient qu'aucun objet suspect ne se trouve sous les sièges, caché éventuellement entre le siège et le gilet de sauvetage. Pendant ce temps-là, à l'extérieur, arrivent les premiers conteneurs de valises et les premières palettes de fret. Comme pour la plupart des vols à destination de Los Angeles, du poisson frais est embarqué en soute réfrigérée.

Du poisson, il y en aura aussi au menu pour les passagers. Quelques heures après avoir décollé, ils auront le choix entre un filet de thon sauce vanille et un poulet basquaise. Mais pour l'instant, les plateaux repas préparés par la SHRT attendent en chambre froide. A Tahiti, pas moins de cinq compagnies régulières sont clientes de la SHRT : Air Tahiti Nui, Air France, Air New Zealand, Air Calin et Air Tahiti. Si LanChile et Hawaiian Airlines ne se fournissent pas auprès de la SHRT, c'est qu'elles pratiquent le « double emport ». Par exemple, si LanChile enregistre 200 passagers sur le vol Santiago-Île de Pâques et 150 passagers sur le vol Papeete-Île de Pâques, elle embarquera 350 plateaux repas à l'Île de Pâques.

Il faut tout peser

Les plateaux repas sont prêts environ quatre heures avant leur chargement. Leur réalisation répond à des critères bien précis. La compagnie aérienne élabore des menus en fonction des enquêtes menées auprès de sa clientèle. Elle les soumet ensuite à la SHRT qui établit en retour les budgets nécessaires à la réalisation des différents menus. La compagnie n'a plus qu'à faire son choix (voir encart). Le coût des ingrédients n'est pas la seule préoccupation de la compagnie. Le poids final du plateau-repas est lui aussi très important. Tout est pesé : le morceau de poisson, mais aussi la cassolette en plastique dans laquelle il sera servi. Il ne faut pas que le plateau dépasse un poids maximum, qui varie d'une compagnie à l'autre. La SHRT ne s'accorde qu'une tolérance de 2 %. Enfin, les compagnies tiennent à différencier leurs plateaux repas. Pour cela, elle font parvenir à la SHRT différents produits à leurs propres couleurs : sachets de sucre, serviettes, verres, etc, qui viendront apporter une touche personnalisée à leurs plateaux. L'appareil décolle dans une heure. Les agents de l'escala internationale viennent chercher à la SHRT les chariots de plateaux repas qui attendent en chambre froide. Ils les chargent à bord de camions réfrigérés afin de les acheminer dans les compartiments froids de l'appareil, le but étant de ne rompre à aucun moment la chaîne du froid.



Comme l'appareil fait le plein de kérosène avant de décoller, l'escala internationale charge ce qui sera le « carburant » des passagers : les plateaux repas.

Les plateau-repas « victimes » de la mode

Il n'existe pas vraiment de « plat préféré » des passagers. Pour autant, les compagnies aériennes ont banni certains ingrédients des plateaux repas, comme le chou fleur, le porc et les abats. Il existe aussi des modes alimentaires : avant, les ingrédients étaient très travaillés et décorés. « Aujourd'hui, les passagers préfèrent reconnaître ce qu'ils mangent » reconnaît Eric Poteau, directeur de la SHRT. Une tendance dont les compagnies prennent conscience grâce aux enquêtes qu'elles mènent auprès de leur clientèle. Au-delà de ces enquêtes, il n'est pas rare que les compagnies demandent à leurs personnels navigants un compte-rendu après chaque vol sur l'accueil réservé aux menus par les passagers. Des passagers qui voyagent de plus en plus fréquemment et qui contraignent les compagnies à changer leurs menus plus souvent, tous les deux mois en moyenne.

Le chargement : une équation paradoxe

Qu'il s'agisse des plateaux repas, des conteneurs de valises ou des palettes de fret, le chargement de l'avion obéit à des règles très précises. Ceci afin d'assurer un centrage optimal de l'appareil et ainsi une consommation de kérosène réduite. Pour déterminer la quantité de kérosène à embarquer, le pilote se réfère au chargement total de l'appareil : passagers, bagages, fret ... et kérosène. Paradoxalement, la quantité de carburant à emporter est déterminée par la somme des chargements réalisés, elle-même déterminée par la quantité de carburant. Explications : plus l'avion est lourd, plus il consomme, plus il faut emporter de kérosène et plus il est lourd... et inversement !

Pendant que le chargement continue, un homme reste sous l'avion à inspecter divers endroits de la carlingue. C'est le mécanicien de maintenance de l'escala internationale qui effectue la visite « pré-vol ». Trains d'atterrissage, réacteurs, fuselage, tout y passe. Bien entendu, il ne s'agit pas d'une visite complète et approfondie, qui a lieu quant à elle une fois par semaine, mais d'une visite qui tend à s'assurer qu'aucun élément anormal n'est à signaler avant le décollage. « R.A.S. », le mécanicien de maintenance signe donc une APRS, une Approbation Pour Remise en Service, sans laquelle l'avion ne pourrait pas décoller.

Depuis que le chargement a commencé, environ deux heures avant le décollage, un drôle d'engin s'est posté sous l'appareil, sous la surveillance du camion des pompiers, stationné non loin. Il s'agit de l'oléoserveur, qui alimente l'appareil en carburant. Les réserves de carburant sont situées au nord de la piste, mais reliées au tarmac par un réseau de distribution souterrain. L'oléoserveur ne fait que se connecter à ce réseau, et fait office de filtre entre le réseau et l'avion. C'est le commandant de bord qui décide de la quantité de carburant à emporter, en fonction du chargement total de l'avion (voir encart). Généralement, pour un Boeing 747-400, le « plein » avoisine les 100.000 litres, répartis entre le réservoir central et les ailes. Il dure alors entre 45 et 60 minutes. Les vapeurs de kérosène étant hautement inflammables, les pompiers sont sur place, pour intervenir au plus vite en cas d'incident. Si l'avion a besoin de carburant pour voler, les passagers ont besoin d'eau, notamment au coin « toilettes », passage obligé pour la quasi-totalité des passagers. C'est la raison pour laquelle l'appareil fait également le plein d'eau, qui sera évacuée et remplacée à la prochaine escale.

Un départ aux rayons X

Le passage des bagages aux rayons X est la première mesure de sûreté appliquée aux passagers



A QUELQUES DIZAINES DE MÈTRES DES EMBRASSADES, DES COLLIERS DE FLEURS ET DES VACANCES qui débutent, la queue pour l'enregistrement, plus calme. « Toutes les bonnes choses ont une fin », dit l'adage populaire et il doit traverser l'esprit de nombreux passagers au départ de Tahiti-Faa'a, pendant qu'ils attendent leur tour pour enregistrer. Les agents de l'aéroport, eux, ont autre chose en tête : assurer un niveau de sûreté maximal jusqu'à la fermeture des portes de l'appareil, qui décollera dans un peu moins de trois heures.

Le taxi de Steeve arrive à l'aéroport. Il récupère ses bagages et se dirige vers la file d'attente de l'enregistrement. Il se remémore tous les bons moments qu'il a vécus en Polynésie, pendant que la file avance, jusqu'à ce qu'il arrive à l'entrée de la zone stérile d'enregistrement. Seuls les passagers et le personnel effectuant l'enregistrement sont autorisés à pénétrer dans cette zone. C'est une question de sûreté. La sûreté, c'est l'ensemble des mesures visant à protéger les appareils et leurs passagers contre tout acte malveillant. Des moyens humains et techniques sont donc mis en œuvre pour éviter qu'un passager mal intentionné accède à bord avec un couteau par exemple ou qu'une valise piégée soit embarquée en soute. A Tahiti-Faa'a, la SETIL Aéroports emploie 42 agents de sûreté, qui mettent en application différentes mesures de sûreté, auxquelles Steeve devra forcément se soumettre. La première d'entre elles : le rapprochement documentaire. Une hôtesse vérifie le billet et le passeport de Steeve, afin de voir si les identités correspondent. Elle procède également au questionnement, afin de savoir si c'est bien Steeve qui a préparé ses propres bagages et si aucun paquet ne lui a été remis par une tierce personne à la dernière minute. Viennent ensuite le passage sous le portique et le contrôle des bagages aux rayons X. Cette

étape intervient dès l'entrée en zone stérile. Les agents sûreté contrôlent sur écran le contenu des bagages passant dans le détecteur et peuvent décider de les fouiller manuellement si la forme d'un objet interdit apparaît sur les écrans de contrôle. Mais ça n'est pas le cas de Steeve, qui récupère sa valise et se dirige vers les guichets d'enregistrement. A Tahiti-Faa'a, c'est l'escale internationale qui se charge de l'enregistrement pour le compte des compagnies aériennes. Avant chaque enregistrement, le chef d'escale de la compagnie transmet à l'escale internationale le listing de ses passagers et ses directives de répartition des passagers en cabine. C'est dans la mesure où ces informations sont correctement transmises que l'enregistrement se fait rapidement. Steeve présente donc son billet et son passeport à la charmante hôtesse de l'escale internationale. Son nom figure bien sur le listing fourni par la compagnie. Elle pèse donc ses bagages et les étiquette (voir encart). Les directives fournies précisent qu'il y aura sur ce vol un nombre important de familles nombreuses. Il est donc souhaitable de libérer au maximum les rangées de quatre sièges situées au milieu de la cabine et de placer côté hublot les passagers voyageant seuls. L'hôtesse cherche sur son plan de cabine les places encore disponibles côté hublot et édite la carte d'embarquement de Steeve. Il quitte alors la zone stérile pour retourner en zone publique. Le temps de boire un café, c'est l'heure d'embarquer.

Un bagage ne voyage jamais seul

Son bagage cabine à l'épaule et son passeport à la main, il fait de nouveau la queue. Quelques mètres devant lui, le poste inspection filtrage de la PAF, la Police aux frontières. Il marque la limite entre la zone publique et la zone réservée. Arrive le tour de Steeve, il présente son billet et son passeport à l'agent de la PAF qui contrôle son identité. Steeve continue son parcours et retrouve quelques mètres plus loin d'autres agents de sûreté de la SETIL. Il passe de nouveau sous le portique détecteur de métaux et son bagage cabine est une nouvelle fois contrôlé aux rayons X. Ces précautions avaient déjà été prises avant l'enregistrement, mais le retour en zone publique exige de les renouveler. Steeve récupère son sac à dos et dispose encore de trente minutes pour flâner dans les allées des deux boutiques hors taxe. L'occasion de dépenser le reste de monnaie locale qu'il a en poche. Dans les hauts-parleurs, la voix de l'hôtesse appelle les passagers occupant les sièges du fond de l'avion à se présenter. Comme pour l'enregistrement, il s'agit d'une hôtesse de l'escale internationale, travaillant pour le compte de la compagnie aérienne. Une fois l'enregistrement terminé, l'hôtesse d'embarquement reçoit le listing définitif des passagers ayant enregistré leurs bagages. Ainsi, en contrôlant les cartes d'embarquement, elle s'aperçoit des retardataires éventuels et peut les faire appeler au micro. Car au-delà d'une règle commerciale, il s'agit d'une règle de sûreté : un bagage ne doit jamais voyager « seul ». Si après plusieurs appels, le passager retardataire ne se présente pas, il faudra impérativement débarquer les bagages de soute et extraire les bagages du passager manquant. Mais ce n'est pas le genre de Steeve de se faire attendre. Une fois sa carte d'embarquement contrôlée, il se dirige vers l'appareil. A peine sorti de la salle d'embarquement, il est susceptible d'être contrôlé par d'autres agents sûreté de la SETIL, qui procède à des fouilles aléatoires. A la différence des contrôles précédents, effectués pour le compte de l'Etat, ces fouilles sont faites à la demande des compagnies pour respecter les procédures de la TSA (agence américaine de la sûreté), lesquelles sont renforcées pour les vols à destination des Etats-Unis. Comme pour les autres contrôles systématiques, le passager est obligé de s'y soumettre. Car un passager qui n'ouvre pas son bagage cabine lors de cette fouille aléatoire ne monte pas dans l'avion. Steeve s'exécute et ouvre son sac à dos, avant de se diriger vers la passerelle de l'avion. Décollage dans environ trente minutes ...



Une fois étiquetée, la valise suit tout un parcours jusqu'à sa conteneurisation.

Votre valise fait beaucoup de choses sans vous

Il arrive beaucoup de choses à votre valise, entre le moment où vous l'enregistrez et le moment où vous la récupérez. A l'enregistrement, elle est tout d'abord identifiée à l'aide d'une étiquette, le « tag ». Elle contient votre nom, la date et le numéro du vol, des informations reprises dans un code barre, destiné à renseigner les trieuses automatiques dont les grands aéroports sont équipés. Si vous effectuez un vol Papeete-Marseille, avec correspondance à Paris, c'est grâce à ce code-barre que les trieuses automatiques de Roissy feront suivre votre valise sur le vol Paris-Marseille. Après l'enregistrement, les bagages sont « conteneurisés », en fonction de leur poids et de leur volume. Ensuite, les conteneurs sont chargés en soute

Décollage imminent



les contrôleurs de Tahiti-Faa'a contrôlent le trafic aérien dans une zone de 13 millions de km²

Crabes et oiseaux morts

Pour que l'appareil décolle dans de bonnes conditions, il est nécessaire que la piste soit dégagée de tout objet qui pourrait le gêner dans sa phase de roulage. Tout le monde s'en souvient, le crash du Concorde du 25 juillet 2000 avait comme point de départ la présence sur la piste d'une lamelle métallique tombée d'un DC 10. Depuis cet accident tragique, la réglementation en la matière a évolué : il faut aujourd'hui procéder à deux visites de piste quotidiennes au minimum. À Tahiti, le SEAC.PF a décidé de faire passer à trois la fréquence de ces visites et c'est le bureau de piste qui en est chargé. Les agents en profitent d'ailleurs pour vérifier le bon fonctionnement du balisage lumineux et l'état général de l'infrastructure. Inspecter plus de trois kilomètres de piste prend du temps, mais cela est indispensable. Preuve en est, des objets sont parfois ramassés sur la piste. Il peut s'agir de pièces provenant des véhicules empruntant ou traversant la piste, de crabes ou encore d'oiseaux morts...

PENDANT QUE LES PASSAGERS ATTACHENT LEURS CEINTURES DE SÉCURITÉ, STEVE CONTINUE de regarder par son hublot, comme pour s'imprégner une dernière fois des images de Tahiti, dont il gardera pendant longtemps de très bons souvenirs. Dans le cockpit, le pilote entre en contact avec la tour de contrôle. Le décollage approche.

Derrière les vitres fumées de la tour de contrôle, plusieurs agents vont prendre l'appareil en charge. Il y a d'abord le coordonnateur-sol, que le pilote contacte quand il est prêt à quitter le poste de stationnement. Avant toute chose, il vérifie le plan de vol de l'appareil envoyé à la tour par le bureau de piste. Puis, après vérification qu'aucun autre appareil n'entrave son mouvement dans la zone parking, il autorise le pilote à se diriger vers la bretelle d'accès à la piste. Comme tout le monde le sait, les avions ne sont pas équipés de « marche arrière ». L'appareil est alors aidé par un tracteur repousseur qui s'empare de son train d'atterrissage avant et le repousse jusqu'au point d'arrêt, situé en retrait de la bretelle d'accès. A partir de ce moment-là, l'appareil est autonome. Le commandant de bord demande au coordonnateur-sol l'autorisation de se positionner sur la bretelle d'accès.

Une fois l'appareil en position, le coordonnateur-sol passe le relais au contrôleur d'aérodrome. Son rôle : gérer l'utilisation de la piste. Il vérifie donc qu'aucun autre appareil ne s'apprête à atterrir ou décoller dans les prochaines minutes. Si c'est le cas, il autorise le pilote à diriger son appareil à l'une des extrémités de la piste, en fonction du sens du vent (voir article p 4). Le pilote signale au contrôleur d'aérodrome qu'il est prêt à décoller. Les barrières de la route traversière sont baissées, la piste est dégagée de tout obstacle et l'espace aérien immédiat est libre, l'avion peut dès lors décoller. Les réacteurs grondent. Steve prend une dernière photo de Moorea à travers le hublot avant que l'avion ne s'élance.

13 millions de km² à contrôler

Environ une minute après le décollage, l'appareil franchit la barre des 600 mètres d'altitude. Le contrôleur d'aérodrome transfère alors l'avion au contrôleur d'approche. C'est ce dernier qui va accompagner le pilote jusqu'au niveau des 5000 mètres d'altitude et s'assurer qu'il emprunte bien la route aérienne indiquée dans son plan de vol. Cette « montée » de 4400 mètres ne dure que 10 minutes, au terme desquelles le contrôleur d'approche passe le relais au contrôleur en route, qui veille à assurer les séparations, horizontales et verticales, entre les avions qui empruntent l'espace supérieur de la « FIR Tahiti » (Flight Information Region). Cet espace représente une superficie de 13 millions de km², plus importante que toute l'Europe occidentale. Chaque mois, environ 500 appareils en vol international survolent la FIR Tahiti dont 200 ne font que transiter. Ils relient pour la plupart la côte ouest des Etats-Unis à l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Mais pendant les quelques heures où ils sont dans la FIR Tahiti, ce sont des contrôleurs de Tahiti-Faa'a qui les accompagnent.

Le pilote survole maintenant Rangiroa. Dans trois heures, il quittera la FIR Tahiti pour entrer dans la FIR Oakland (San Francisco). C'est à ce moment-là que le contrôleur en route de Tahiti transférera l'avion à son collègue de San Francisco.