

Importations : le bonheur est en soute

LA POLYNÉSIE IMPORTE PRESQUE CINQUANTE FOIS PLUS QU'ELLE N'EXPORTE : 783 000 tonnes de marchandises importées en 2001 contre 16 000 tonnes exportées. C'est une réalité implacable : celle d'un ensemble d'îles dont la production ne couvre pas tous les besoins de ses habitants. Pour la grande majorité, les marchandises importées arrivent par bateau. Mais pour certains produits, alimentaires notamment, l'avion est le moyen de transport incontournable : 4000 tonnes de marchandises ont ainsi été importées par les airs au cours de l'année 2001, et de cinquante provenances différentes.

Les gros porteurs qui atterrissent à Tahiti-Faa'a ne font pas toujours le plein de passagers. En revanche, leurs soutes, elles, le sont souvent. Toutes les compagnies à destination de Tahiti ont du fret en soute. En fonction du type d'appareil et de la quantité de bagages embarqués, leur capacité peut varier entre huit et vingt cinq tonnes de fret par vol. Ce sont les produits alimentaires qui occupent le plus gros des palettes : presque 900 tonnes transportées l'an dernier pour un montant de 707 millions de Fcp (voir tableaux p. 5). Suivent les produits agricoles avec 825 tonnes et les biens de consommation avec 772 tonnes. C'est bien peu comparé au fret maritime. Au port, on ne parle plus en palettes mais conteneurs. Pas étonnant que les compteurs grimpent : 138 000 tonnes de produits alimentaires sont arrivées par mer l'an dernier, soit une facture globale de 23 milliards de Fcp. L'avion parvient à rivaliser avec le bateau dans au moins un secteur, celui des biens d'équipement. Pour les importateurs préférant l'avion, le montant 2001 des importations s'élève à 8,7 milliards de Fcp, c'est la plus grosse facture des importations par avion. Quant aux importateurs moins pressés, ils passent par le bateau et leurs importations de biens d'équipement se sont élevées l'an dernier à 15 milliards de Fcp. Parmi toutes les catégories de biens importés, c'est le plus petit différentiel entre avion et bateau.

Une tonne de magnétoscopes coûte plus cher qu'une tonne de raisin

En revanche, que ce soit par avion ou par bateau, la France, les Etats-Unis et la Nouvelle-Zélande sont les trois plus gros fournisseurs de la Polynésie. L'an dernier, les importateurs polynésiens ont fait venir par avion presque 13 milliards de Fcp de marchandises françaises, 2 milliards de Fcp de produits américains et peu plus de 1 milliard de Fcp de marchandises néo-zélandaises. En volume, c'est la Nouvelle-Zélande qui exporte le plus en Polynésie française : 2 500 tonnes de marchandises ont été débarquées des soutes l'an dernier, celles d'Air New Zealand pour les trois quarts et d'Air Tahiti Nui pour le quart restant. Suit la France avec 1 850 tonnes de marchandises exportées par les airs l'an dernier. Un marché partagé par Air Lib (48 %), Air France (39 %) et Corsair (13 %). Quand on compare les importations néo-zélandaises et françaises en Polynésie française, on s'aperçoit que c'est la Nouvelle-Zélande qui exporte le plus en volume de marchandise, alors que c'est la facture française qui est la plus élevée. Ce sont les distances et les types de produits transportés qui font la différence : la France est environ cinq fois plus loin que la Nouvelle-Zélande, le transport est donc plus cher. De plus, nos voisins néo-zélandais exportent surtout des produits alimentaires,



*En haut : un compartiment spécial est réservé aux colis fragiles à l'arrière de l'appareil.
En bas : tous les colis importés sont stockés dans le magasin sous douanes le temps d'effectuer les formalités nécessaires.*

LA ZONE FRET À TAHITI-FAA'A

La zone fret telle qu'elle existe aujourd'hui représente une superficie de presque 1 650 m². Le magasin sous douane occupe à lui seul 1 182 m² (826 m² pour l'import et 360 m² à l'import). Le fret domestique représente une surface d'environ 200 m², le fret express une superficie de 120 m². Quant aux chambres froides de la Chambre de commerce, d'industrie, des services et des métiers (CCISM), elles occupent une surface au sol de 175 m². "Il apparaît aujourd'hui que ces surfaces sont insuffisantes, précise Auguste Machoux, chef du service travaux de la SETIL Aéroports, pour répondre à ces besoins, nous avons plusieurs projets" :

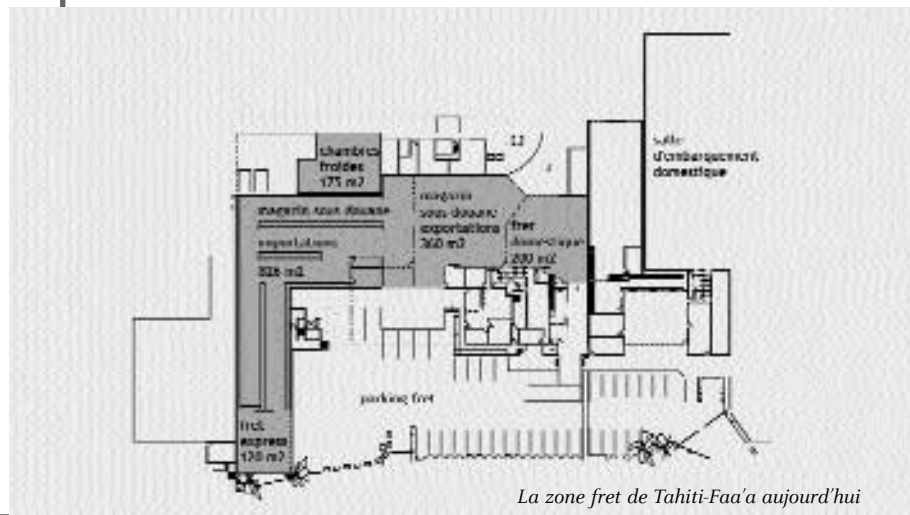
- doubler la surface de la zone de fret domestique en réaménageant les locaux du service phytosanitaire. Ces derniers seraient déménagés à l'étage et agrandis à l'occasion ;
- déménager le magasin exportations sous douane dans le magasin de fret domestique ;
- agrandir le magasin importations sous douane en utilisant la place des exportations libérée ;
- agrandir de 500 m² le centre de tri postal par la construction d'un bâtiment sur deux niveaux, derrière le centre de tri. Le fret express disposerait également de plus de place pour le stockage.

Ces travaux devraient se décomposer en plusieurs tranches et leur durée totale pourrait avoisiner les trois ans.

alors que ce sont plutôt des biens d'équipement qui arrivent de métropole. On comprend aisément qu'une tonne de magnétoscopes coûte plus cher qu'une tonne de raisin. Les Etats-Unis sont la troisième provenance la plus importante sur les marchandises importées par avion en Polynésie : presque 1 500 tonnes en 2001. C'est dans les soutes d'Air Tahiti Nui qu'arrivent les deux tiers des marchandises américaines. Air New Zealand, Air France, Air Lib et Corsair se partagent le tiers restant. Si les trois quarts des importations par avion proviennent de métropole, des Etats-Unis et de Nouvelle-Zélande, presque cinquante pays se partagent le quart restant. En effet, la Polynésie compte parmi ses fournisseurs notamment l'Islande, Chypre, les Emirats Arabes Unis, le Mexique ou encore la Norvège. Il arrive de cette dernière des appareils électriques pour la téléphonie (de la célèbre marque de téléphones portables) mais aussi des ciseaux et des câbles électriques. Il apparaît même dans les déclarations douanières que les ciseaux sont d'origine américaine et que les câbles proviennent de Chine. Il s'agit là de leur pays de production, qu'ils quittent pour être très certainement façonnés ou assemblés en Norvège. Ces ciseaux font donc 30 000 km ou presque pour se retrouver entre les mains de couturières polynésiennes.

Les cartes postales n'y font rien

Les chiffres du fret postal suivent logiquement les chiffres du commerce extérieur. Le volume pourtant considérable des cartes postales ne parvient pas à corriger la tendance. En effet, 78 tonnes de courrier arrivent chaque mois en Polynésie, alors que seulement six tonnes de courrier en partent. Le courrier en provenance ou à destination de France représente plus de 80 % du fret postal. Il arrive dans les soutes des appareils d'Air France, de Corsair mais aussi et plus curieusement de Polynesian Airlines. "En fait, cette compagnie achemine de Sydney du courrier importé de Paris par Qantas" explique Robert Kwong, adjoint au chef du centre de tri postal de l'aéroport. A Tahiti, une vingtaine d'agents traitent l'arrivée du courrier (par avion mais aussi par bateau) et le courrier au départ. Un fois trié, le courrier pour la France part le mardi, le jeudi et le samedi sur les vols d'Air France. L'OPT a un contrat de transporteur avec la compagnie française mais n'exclut pas de travailler aussi avec Air Tahiti Nui dans l'avenir.



La zone fret de Tahiti-Faa'a aujourd'hui

LES CHIFFRES DE L'IMPORTATION ET DE L'EXPORTATION PAR AVION EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Tableau des importations par avion en volume (en tonnes)

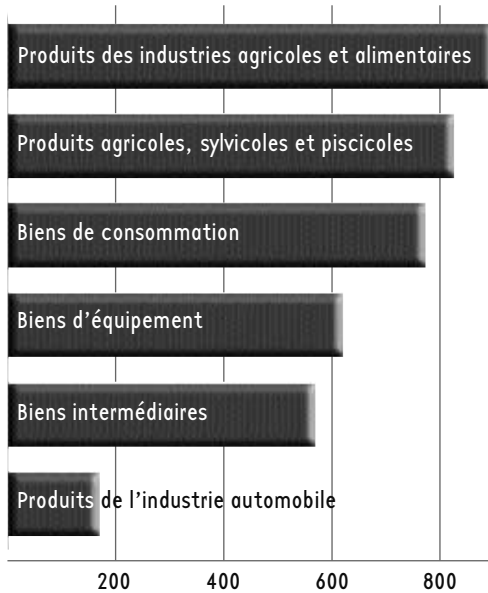


Tableau des importations par avion en valeur (en milliards de Fcp)

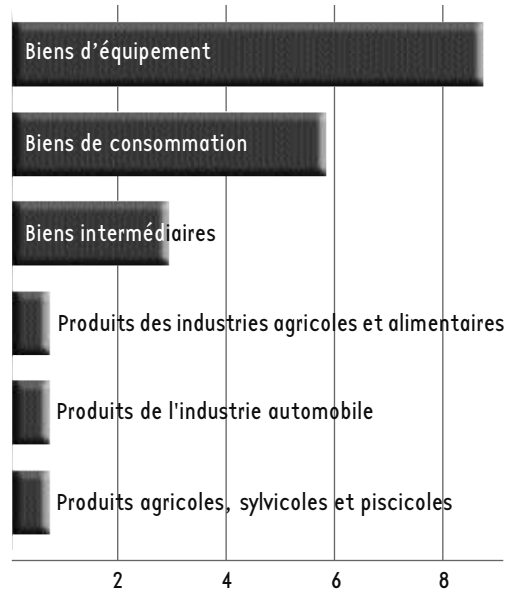


Tableau des marchandises les plus exportées (en tonnes)

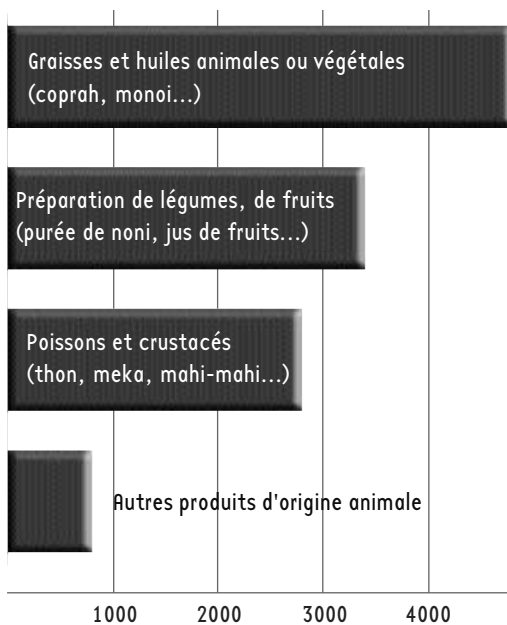
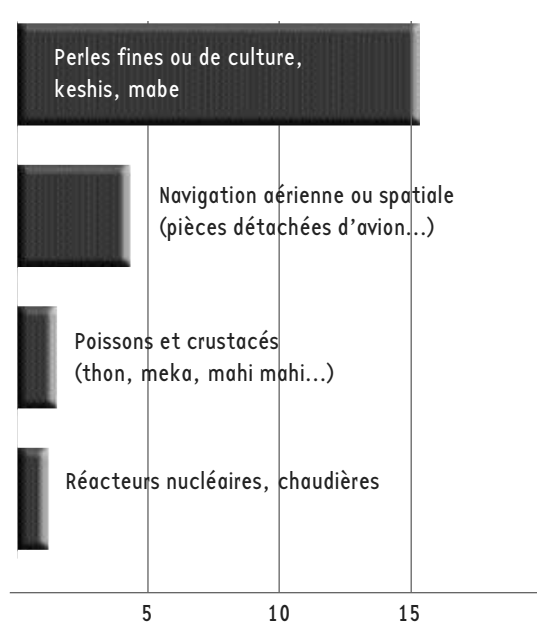


Tableau des marchandises les plus exportées (en milliards de Fcp)



Perles, poisson et nono : la Polynésie vend ses produits

EXPORTATION : COMBIEN ÇA COÛTE ?

Les tarifs appliqués à l'export par les transitaires et les compagnies aériennes sont très variables. Ils dépendent notamment du volume des marchandises, de la fidélité du client et du chargement de l'avion. Cependant, ils avoisinent toujours les tarifications de l'Association internationale du transport aérien (IATA) :

- PPT-Los Angeles : 1 559 Fcp le kg avec un minimum de 5 kg,
 - PPT-Paris : 2 092 Fcp le kg avec un minimum de 4 kg,
- Il existe plusieurs seuils de dégressivité : 45, 100, 300 et 500 kg. Des tarifications spéciales existent également selon le type de marchandises transportées : produits périssables, matières premières...

QUAND ON PARLE D'EXPORTATION EN POLYNÉSIE, ON PENSE IMMÉDIATEMENT À LA PERLE, au poisson et au nono. La liste des marchandises exportées est pourtant beaucoup plus longue, au point d'être répartie en 82 familles de produits. L'an dernier, la Polynésie a exporté 26 milliards de Fcp de marchandises au total (- 20 % par rapport à 2000). C'est cinq fois moins que le montant des importations. Mais cela pourrait être aussi treize fois moins sans l'exportation de perles. Le cours de la perle a beau avoir chuté en 2001, le secteur de la perliculture représente toujours en valeur 80 % des exportations.

La perle est l'"or noir" du Pacifique. L'an dernier, la Polynésie en a exporté plus de dix tonnes, pour un montant de 14 milliards de Fcp. C'est beaucoup et c'est pourtant 30 % de moins qu'en 2000. Une variation qui a fait chuter à elle seule toute la balance commerciale de la Polynésie (116 milliards de déficit en 2001 contre 97 milliards en 2000). La seconde production locale la plus fructueuse est le poisson : 1,5 milliard de Fcp exportés l'an dernier. C'est presque le double du montant réalisé en 2000. Ce sont ces poissons qui représentent le plus gros volume d'exportation par avion. Plus de deux milles tonnes de poisson ont été embarqués en soute l'an dernier. Le pays le plus friand de poisson polynésien est sans conteste les Etats-Unis. Ils absorbent à eux seuls la moitié de la pêche locale : 740 millions de Fcp exportés l'an dernier chez l'Oncle Sam. Quand un vol Air France atterrit à Los Angeles, le poisson débarqué occupe plus de la moitié de ses palettes fret. Quelques centaines de kilos de poisson restent en soute, destination Paris. La France représente en effet le second débouché des pêcheurs polynésiens, avec 369 millions de Fcp, soit 27 % des exportations. D'autres secteurs ont réalisé une excellente année 2001 à l'exportation :



A gauche : les palettes de poisson sont moins chargées que la normale, pour éviter que les cartons du bas ne s'affaissent sous le poids des cartons du haut. A droite : des cartons de produits polynésiens attendent d'être expédiés à Paris pour l'opération "Tahiti en ville" à la Samaritaine.

- l'agroalimentaire, et notamment le nono (+ 125 %, + 523 millions de Fcp)
- les huiles essentielles (+ 161 %, + 9 millions de Fcp)

Qu'il s'agisse de poisson, de nono, de monoï ou encore de vanille, le marché le plus favorable à la production locale exportée par avion reste les Etats-Unis. Pas étonnant quand on sait que treize appareils en provenance de Tahiti-Faa'a atterrissent chaque semaine à Los Angeles. L'an dernier, presque 1 300 tonnes de produits polynésiens ont ainsi été transportées par toutes les compagnies desservant la cité des anges ou y faisant escale. La première d'entre elles : Air Tahiti Nui avec ses 486 tonnes de marchandises transportées, talonnée de près en 2001 par Air Lib et ses 431 tonnes. La France est le second marché des exportateurs polynésiens, mais le volume des exportations est divisé par quatre par rapport aux Etats-Unis : 333 tonnes de produits locaux exportés en France en 2001. Suit la Nouvelle-Zélande avec seulement 80 tonnes l'an dernier.

**ALEX, DAVID ET LOUIS:
PROFESSION
EXPORTATEUR.**

Yann et Alex sont exportateurs de poisson. Leur société Mekathon exporte entre six et dix tonnes par semaine. Ils n'ont qu'un client : la compagnie néo-zélandaise Seafoods. Tout leur poisson part pourtant à Los Angeles. Quand on leur demande s'ils ne trouvent pas précaire de n'avoir qu'un client, ils disent ne pas s'en faire : "de toute façon, la demande de poisson est supérieure à l'offre. Si ce n'est pas ce client, ce sera un autre !".

Louis est producteur de chutney. Sa société, "Délices de Tahiti" alimente depuis des années les traiteurs de luxe, tels que Dalloyau, Crillon et d'autres noms prestigieux. Ils lui commandent chaque année environ 250 kg de chutney. A quelques reprises, des enseignes de la grande distribution française ont mené des opérations ponctuelles en alignant dans leurs rayons des pots de chutney "made in Tahiti". Les ventes ont toujours connu un grand succès. Depuis le 5 avril dernier, une partie de la production de Louis est dans les rayons de la Samaritaine à Paris. Cette opération, baptisée "Tahiti en v'île" et parrainée par le ministère de l'écono-

mie et des finances, concerne également 17 autres entreprises locales, produisant du prêt à porter, du café, des produits cosmétiques, des tissus, des sculptures et même des savates.

Parmi elles, la société Ura Création dirigée par David. Cette société de vingt personnes est basée à Rimatara, dans les Australes et possède une boutique dans le centre-ville de Papeete. Elle produit depuis 1999 des objets en pandanus tressé : chapeaux, paniers, sacs... C'est la première fois qu'Ura Création exporte sa production, dans le cadre de cette opération Samaritaine. David espère que c'est le début d'une longue série. "Nous vendons actuellement une centaine de pièces par mois, mais nous pourrions facilement décupler notre production ! Notre seul frein à l'export tient à la nature même de notre marchandise : elle est légère mais volumineuse et les tarifs ne nous sont pas très avantageux !".

L'opération "Tahiti en v'île à la Samaritaine" a commencé le 5 avril dernier et doit s'achever le 31 juillet prochain. Presque vingt tonnes de produits polynésiens auront été transportés pour l'occasion, pour une valeur de presque 180 millions de Fcp.



En haut : Alex exporte du poisson en Californie. En bas : David et Louis présentent les produits qu'ils exportent en métropole.

Fret : qui fait quoi ?

IMPORTATIONS : UN DÉDOUANEMENT TROP LONG ?

À l'aéroport de Tahiti-Faa'a, le reproche est souvent fait au service des douanes de retarder la récupération des marchandises. "C'est un reproche injustifié, déclare Jean-Claude Courtines, chef du bureau des douanes de l'aéroport, nous avons mis en œuvre des procédures simplifiées qui permettent d'arriver aujourd'hui à un dédouanement en moins d'une heure". Alors pourquoi certains colis mettent-ils plus d'une heure à être disponibles, vous demandez-vous peut-être. "Il nous arrive quand même d'immobiliser un colis, quand nous avons des doutes sur son contenu, ou quand des irrégularités figurent sur les documents" précise Jean-Claude Courtines. Mais les retards peuvent avoir d'autres causes. "Quand trois avions arrivent presque en même temps, les jeudis et samedis matin, il est normal que le déchargement et le rangement du fret prennent plus de temps", rappelle-t-il.

L'EXPORTATION À L'INTERNATIONAL SOLLICITE L'INTERVENTION DE NOMBREUX ACTEURS : transitaires, douanes, agent de "handling" et compagnies aériennes. Tous ne sont pas indispensables mais faire appel à eux peut s'avérer bien utile. Il existe en effet pour l'exportation tout un ensemble de formalités auxquelles il vaut mieux être préparé. Certains en ont d'ailleurs fait leur métier. Car vu le caractère insulaire et éloigné de la Polynésie, la demande en la matière est forte.

L'aîné de la famille vient d'avoir son bac. D'ici septembre, il s'envolera vers la France pour poursuivre ses études, en amenant avec lui une bonne partie de ses affaires. Ses bagages ne suffiront pas à tout emporter. La meilleure solution : rassembler le tout dans une malle et l'expédier par fret. Vous avez alors trois possibilités : contacter un transitaire, le service fret de l'escale internationale d'Air Tahiti ou directement la compagnie qui transportera votre malle.

Opter pour un transitaire est la solution la plus commode : il s'occupe du transport de la malle et de toutes les formalités douanières. Il en existe bon nombre en Polynésie, parmi lesquels Tahiti Transit, Geodis Overseas Polynésie, TTI DHL DPE et Transit Sat Nui. Depuis quelques années, le marché polynésien du fret est en augmentation. "Une évolution due en partie à la banalisation des commandes par internet et au recours de plus en plus fréquent au fret express" précise Antonina Bambridge, présidente de la Chambre syndicale des transitaires, qui regroupe 19 sociétés. Cette évolution a été quelque peu contrariée par les événements du 11 septembre. "Il est toujours difficile de faire des projections sur l'avenir, explique Antonina Bambridge, le secteur du transit dépend complètement de l'activité économique de la Polynésie". À ce titre, 2000 a été une année exceptionnelle, marquée par la bonne santé de la perle, des secteurs du tourisme et du BTP. Quel que soit le transitaire pour lequel vous optez pour acheminer votre malle en France, vous signez avec lui une LTA, une lettre de transport aérien. C'est le contrat de transport qui vous lie : il comprend le descriptif complet du contenu de la malle, son poids et sa valeur indicative. Cette LTA est ensuite transmise aux douanes.



Ce sont les agents de l'escale internationale qui se chargent du conditionnement et de l'embarquement du fret. Ici, une palette de poisson frais est chargée en soutes réfrigérées.



Le respect de la chaîne du froid est très important. Trois chambres froides se trouvent non loin du parking gros porteurs. Le fret périssable y est stocké dans l'attente de son embarquement.

Des centaines de taxations différentes

Le service des Douanes occupe une place incontournable dans le fret aérien. Ce service d'Etat est mis à disposition du Territoire pour la perception des droits à l'import et à l'export. Il est chargé d'appliquer aux marchandises l'ensemble des droits et taxes mis en place par le gouvernement polynésien. Pour ce faire, les marchandises comme les taxes qui s'y rapportent font l'objet d'un classement détaillé mais complexe : presque une centaine de familles de produits, partagées en sous-catégories. Pour pallier cette complexité, les douanes ont mis en place un ensemble de procédures simplifiées et un réseau d'information dont le système SOFIX fait partie. SOFIX est un outil qui permet aux usagers de réaliser à distance les formalités de déclaration ou de dédouanement des marchandises, de consulter la réglementation douanière, les formalités à accomplir et les différents régimes de tarification. Certains transitaires et exportateurs disposent d'un terminal relié au système. Quant aux particuliers, deux terminaux sont à leur disposition à la Chambre de commerce, d'industrie, des services et des métiers (CCISM). Le système SOFIX permet aux transitaires d'accéder au classement des produits et aux différents régimes de taxes. C'est grâce à ce classement que les douanes vont pouvoir déterminer le montant des frais douaniers à payer, en fonction du poids et de la valeur du contenu de votre malle. La douane joue aussi un rôle important en matière de sûreté (voir article suivant). Une fois remplies toutes les formalités concernant votre malle, la douane émet alors un BAE, un bon à exporter à l'agent de "handling". Ce dernier conditionne les colis en palettes et les pèse. En Polynésie, c'est l'escala internationale d'Air Tahiti qui remplit exclusivement cette mission pour le compte des compagnies. Une fois la malle intégrée dans une palette avec d'autre colis, elle est embarquée en soute et placée en fonction de son poids et de son volume.

POMMES, TÉLÉVISEURS ET PERLES : EXEMPLES DE DROITS DE DOUANES

Quel que soit le type de produit importé, il faut savoir que le coût du transport est compris dans l'assiette de perception de la douane. C'est donc un enjeu pour les compagnies aériennes désireuses de s'attirer les faveurs des transitaires. En diminuant leur tarif, elles leur "offrent" également une baisse des frais de douanes. Mais quel que soit le montant de la facture, certains frais sont fixes. Pour 100 000 Fcp de marchandises importées (coût du transport compris), la taxe statistique s'élève à 50 Fcp et les frais de déclaration douanière à 85 Fcp. Les autres montants de taxes peuvent varier considérablement. Ci-dessous, le détail des taxes à payer pour 100 000 Fcp de

... pommes :

10 000 Fcp de droits de douanes
466 Fcp de redevances à la SETIL
1000 Fcp de taxe environnement
6 798 Fcp de TVA
Soit un total de 18 264 Fcp.

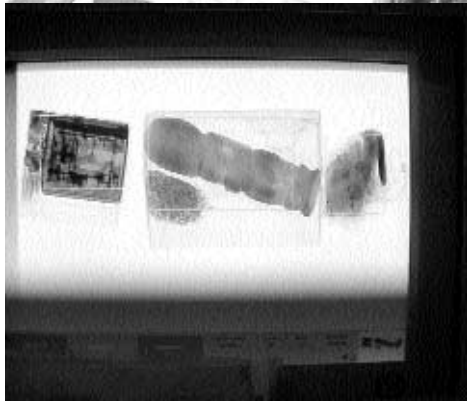
... téléviseurs :

8 000 Fcp de droits de douanes
139 Fcp de redevances à la SETIL
1000 Fcp de taxe environnement
17 675 Fcp de TVA
Soit un total de 26 834 Fcp.

A l'exportation, Les perles brutes non montées font l'objet d'une tarification douanière particulière : les "droits spécifiques sur les perles à l'exportation" (DSPE). Ils s'élèvent à 200 Fcp le gramme. La taxation ne concerne que les envois commerciaux et commence à la onzième perle.

Le fret en "sûreté"

En haut : les colis sont stockés en zone sous-douanes, dont l'accès est réglementé.
Au milieu : à l'export, tous les colis sont passés au "RX" (rayon X).
En bas : l'écran de contrôle du RX indique la présence d'une statuette de Tiki.



LES ATTENTATS DU 11 SEPTEMBRE 2001 ONT PROPULSÉ LES QUESTIONS DE SÛRETÉ sur le devant de la scène aéronautique. Depuis, un objectif : assurer au mieux la sécurité des vols, en contrôlant tout ce qui monte à bord des avions, autrement dit les passagers, leurs bagages mais aussi le fret.

Vous êtes propriétaire d'une entreprise de pêche au gros. Chaque semaine, vous ramenez du grand large deux tonnes de poisson. Du thon rouge qui fera le délice des fins gourmets californiens. Ce poisson, il vous faut l'expédier rapidement, en respectant les règles de sûreté mises en place par l'Aviation civile. Pour lutter contre les actes malveillants, les autorités aéronautiques ont instauré les notions de "chargeur connu" (celui qui charge les marchandises dans l'avion) et d'"expéditeur connu" (celui qui produit les marchandises). Les concepts sont plus exigeants qu'ils n'y paraissent. "Pour être 'chargeur connu', explique Bruno Villemont, responsable sûreté de l'Aviation civile, l'expéditeur doit remplir plusieurs conditions : travailler dans des locaux sécurisés par des contrôles d'accès, avoir un personnel clairement identifié et transporter la marchandise dans des conditions sûres. Des conditions contrôlées par l'Aviation civile". Pour exporter votre poisson, vous devez être "expéditeur connu". Si vous ne l'êtes pas, vous pouvez confier votre poisson à un transitaire répondant aux conditions d'"expéditeur connu". Il assurera le conditionnement et la sécurisation de votre marchandise mais vous le facturera. Une dépense supplémentaire mais incontournable, les compagnies aériennes n'acceptant que du fret sécurisé.

Une analyse des risques en fonction de la provenance du paquet

Vos palettes de poissons sont sécurisées : vous pouvez certifier aux douanes qu'elles ne contiennent que le poisson que vous y avez mis. Le service des douanes veille en effet à la mise en œuvre et au respect des règles de sûreté instaurées par l'Aviation civile. "A l'exportation, nous effectuons un contrôle systématique aux rayons X de toutes les marchandises, une disposition mise en œuvre suite à la volonté du Territoire de lutter contre l'exportation illicite de perles" précise Jean-Claude Courtines, chef du bureau des douanes à l'aéroport. Le poisson fait office d'exception car il est toujours exporté soit par un "chargeur connu", soit par un "expéditeur connu". Enfin, à l'importation, la douane effectue des contrôles ponctuels, par sondage ou par analyse de risques, en fonction par exemple de la provenance du paquet. Il vous faut maintenant amener vos palettes à l'aéroport et les confier à l'agent de handling, l'escale internationale d'Air Tahiti, qui va les conditionner et les embarquer en soute. Dans l'attente du prochain vol, le poisson est stocké dans les grands frigos de la zone sous douane. Avant l'embarquement, d'autres mesures de sûreté sont appliquées afin de s'assurer que rien n'est rajouté aux palettes. Tout ce dispositif appliqué par l'escale internationale d'Air Tahiti est consigné dans son manuel d'exploitation.

Le vol Air France pour Los Angeles est sur le départ. Les agents de l'escale internationale vont chercher votre palette de poisson dans les chambres froides de la zone sous douane et l'acheminement au pied de l'avion. La compagnie a alors une obligation : s'assurer que les marchandises proviennent bien d'un chargeur ou d'un expéditeur "connu". C'est le cas pour votre poisson. Il est donc embarqué

pour Los Angeles. Arrivé sur le sol américain, il est débarqué, dédouané pour être servi quelques heures plus tard dans les meilleurs restaurants de la côte Ouest.

La sécurité est également un aspect important du fret, qui se manifeste particulièrement lors du transport de matières dangereuses. L'Association internationale du Transport aérien (IATA) en a répertorié 3 360. Parmi elles, un certain nombre se voit interdire purement et simplement le transport par les airs. Ainsi, les importateurs de briquets ou de charbon de bois n'ont pas d'autre choix que de s'adresser à un transporteur maritime pour leurs commandes. D'autres produits dangereux peuvent être transportés par avion mais sous certaines conditions : formation des agents qui sont amenés à les manipuler, déclaration à l'escale internationale... Ainsi, 450 agents d'Air Tahiti sont formés au maniement des matières dangereuses, une formation ré-actualisée tous les deux ans. Ce type de marchandises n'est pas si rare que ça : à Tahiti-Faa'a, il arrive en moyenne entre un et deux produits dangereux par vol : il peut d'agir de peinture, de bouteilles d'oxygène ou encore de produits corrosifs. Ils sont toujours signalés selon la classe de danger à laquelle ils appartiennent (il en existe neuf) mais ont tous un point commun : un autocollant en forme de losange. Losange = danger, c'est ce qu'apprennent les agents de l'escale internationale le premier jour de leur formation.



Le service phytosanitaire contrôle un carton de plants végétaux, à l'affût du moindre insecte ou champignon.

LE CONTROLE PHYTOSANITAIRE

Au-delà des mesures de sûreté, certaines marchandises comme les fruits et légumes font l'objet d'un contrôle phytosanitaire. A l'aéroport de Tahiti-Faa'a, onze contrôleurs assermentés travaillent au sein de ce service territorial.

"A l'exportation, nous nous rendons directement chez l'exportateur et inspectons la marchandise, afin de vérifier si elle ne contient pas d'insectes, de larves ou de champignons" résume Paul Coulon, responsable du service phytosanitaire de l'aéroport. Si ces parasites sont trouvés, l'exportateur devra retraiter ses produits et se soumettre à un nouveau contrôle. A l'aéroport, aucun fruits et légumes ne partent à l'exportation, seules des fleurs sont exportées en France et en Nouvelle-Zélande. A l'importation, le contrôleur se rend en zone sous-douane et effectue un prélèvement sur six colis différents d'une même marchandise, afin de détecter la présence éventuelle de parasite. Si c'est le cas, toute la marchandise part à la "fumigation" : les colis sont placés dans un "four" et sont traités plus d'une heure dans un gaz spécial. C'est alors l'importateur qui paie les frais de fumigation. Il arrive chaque année entre 3 000 et 4 000 cargaisons végétales. Il

existe toute une liste de produits végétaux strictement interdits à l'importation : le pandanus, les feuilles de bananier, les manguiers, les cocotiers et toutes les espèces végétales présentes en Polynésie. Deux raisons à cela : protéger le marché local mais aussi protéger les espèces de parasites extérieurs. Enfin à Tahiti-Faa'a, concernant le fret domestique, tous les bagages sont passés au détecteur à rayons X et ouverts si besoin. Tous les produits végétaux qui n'auront pas été traités par fumigation sont saisis et détruits. L'an dernier, 2,7 tonnes de produits végétaux ont ainsi été détruits.

Détails pratiques :

Si à l'occasion d'un voyage à l'étranger, vous désirez joindre à vos bagages un carton de fruits locaux, vous devez obligatoirement le faire passer à la fumigation. Il vous suffit de vous rendre au service phytosanitaire, situé à Motu Uta. Les horaires de fumigation sont les suivants :

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| - lundi : | 07h30, 09h30 et 12h00 |
| - du mardi au jeudi : | 08h00, 10h00 et 13h00 |
| - vendredi : | 07h30, 09h30 et 11h30 |
| - dimanche : | 07h00 |

Kilos de plomb et kilos de plumes

COLIS LOURDS OU VOLUMINEUX ?

Le poids des marchandises n'est pas le seul critère de facturation. Si c'était le cas, les importateurs de coton hydrophile se frotteraient les mains ! Pour éviter que les compagnies aériennes soient pénalisées en transportant des marchandises légères mais volumineuses, le critère du volume est aussi pris en compte. L'Association internationale du transport aérien (IATA) a émis des règles afin de déterminer des équivalences entre le poids et le volume des marchandises. Selon ces règles : 1 kg = 6 dm³ et 1 m³ = 166 kg. Ainsi, les compagnies calculent deux taxations différentes, une au poids et une au volume, et facturent la taxation la plus chère.

Seafoods, le client de la société Mekathon est néo-zélandais, mais tout le poisson qu'il commande part pour Los Angeles.



LE FRET EST CE QUE L'ON CHARGE EN DERNIER DANS UN AVION. Priorité aux passagers, à leurs bagages et au kérosène. Tout est une question de poids. Ainsi, quand arrive la haute saison touristique, les avions sont pleins, et il n'est pas rare qu'une partie des marchandises au départ de Paris attendent quelques jours un vol moins chargé, au grand dam des importateurs polynésiens. A Tahiti, le problème ne se pose quasiment jamais. Le volume des exportations est beaucoup plus faible que celui des importations et les produits polynésiens sont toujours embarqués en totalité, quel que soit le nombre de passagers présents sur le vol.

A Tahiti, tout le monde travaille avec tout le monde. Il n'existe pas de contrat d'exclusivité entre les compagnies aériennes et les transitaires. Tout au plus des "préférences". La grande majorité des marchandises transportées par avion sont des denrées périssables. Une fois conditionnées, elles prennent donc le premier avion, peu importent ses couleurs. Les compagnies peuvent faire toutefois la différence par les destinations, les fréquences de desserte et la capacité de transport de fret qu'elles offrent aux transitaires.

Au départ de Tahiti, c'est Air Tahiti Nui qui offre le choix de destinations le plus large : Los Angeles, Tokyo, Osaka, Auckland et Paris depuis peu. Cinq destinations vers lesquelles la compagnie locale décolle en tout neuf fois par semaine. Elle offre également la capacité de transport de fret la plus importante du marché : "nous disposons d'une soute fret pouvant accueillir six palettes, soit entre dix et vingt tonnes de fret par vol, suivant le type de marchandise transportée" se félicite Anne Cappicot, directrice du fret d'Air Tahiti Nui. Une bonne carte de visite auprès des transitaires. Les relations avec ces derniers sont d'autant meilleures que la compagnie est basée en Polynésie. Anne Cappicot explique que "cette proximité permet à la compagnie d'être plus réactive aux besoins des transitaires". Concernant cette fois l'importation, Air Tahiti Nui est présente depuis peu sur le marché français. C'est un bon point pour la compagnie au tiare car la France est le plus gros exportateur par avion à destination de la Polynésie. Avant de desservir Paris, Air Tahiti Nui parvenait quand même à transporter des marchandises françaises en signant des accords "interline" avec des compagnies américaines effectuant la ligne Paris-Los Angeles (Air Canada, American Airlines, United Airlines...).

Quand une compagnie fait du transport mixte (passagers et fret), ses capacités de transport de fret sont limitées et elle doit souvent faire des arbitrages : tel produit et telle destination sont prioritaires par rapport aux autres. Par exemple, ce sont les marchandises expédiées le plus loin qui sont prioritaires, car facturées plus cher. John Wong, responsable du fret d'Air France à Tahiti-Faa'a explique ainsi que "le fret à destination de Paris est prioritaire sur le fret à destination de Los Angeles". Les marchandises transportées font également l'objet d'un arbitrage. Au départ de Tahiti, le poisson est prioritaire. Plusieurs raisons à cela : c'est une marchandise périssable, son stockage en chambre réfrigérée grossit la facture (1 000 Fcp la tonne), mais aussi et surtout parce que le transport de poisson

est le marché le plus lucratif pour les compagnies aériennes. Il en part de Tahiti presque tous les jours et il représente en volume la plus grande partie de leur fret. Elles ont donc tout intérêt à orienter leur stratégie en conséquence. Dans la pratique, ces différents arbitrages entre produits et entre destinations ne se posent pas au départ de Tahiti-Faa'a. Le marché régulier de l'exportation par avion ne dépasse jamais les capacités de transport de fret des compagnies. Il est donc rare qu'une palette attende le vol suivant pour partir. "A moins que l'avion sur lequel elle doit partir est en panne", nuance John Wang, "c'est arrivé dans le passé, mais ça reste rare...".

La "flotte" de FedEx comprend un 4x4 pour atteindre les coins les plus reculés de la presqu'île de Tahiti, où la société a aussi des clients. (voir encart ci-dessous).

LE CHARTER DE NOËL

Tous les ans, quand arrivent les fêtes de fin d'année, Air Tahiti Nui effectue un aller-retour spécial vers la Nouvelle-Zélande : pas de passagers, pas de bagages, mais les soutes fret pleines à craquer. C'est le "charter de Noël" : neuf palettes, soit 36 tonnes, d'huîtres, de saumon, de champagne et autres ingrédients incontournables des réveillons réussis. Ce charter spécial est affrété à la demande des grandes surfaces de Tahiti.



LA FEDEX À TAHITI

Certains compagnies aériennes ont pris le parti de faire du transport "tout cargo", sans passagers et ni bagages. C'est le cas de la FedEx qui domine aujourd'hui le marché mondial du fret express. La compagnie américaine basée à Memphis expédie chaque jour 3,3 millions de colis et documents à destination de 211 pays. Elle emploie 145 000 personnes et possède, à travers le monde, plus de 45 800 points de dépôt, 640 avions et 44 500 véhicules. Elle offre un service de livraison intégral (de main à la main, au départ et à l'arrivée) et permet à l'expéditeur de suivre le parcours de son colis sur le site Internet de FedEx.

La Polynésie reçoit chaque mois quelques centaines de colis FedEx. C'est bien trop peu pour voir atterrir à Tahiti-Faa'a un avion de la compagnie. Ce sont les autres compagnies qui transportent ces colis. Mais une fois sur le sol polynésien, ils sont réceptionnés par l'antenne

locale de FedEx. Présente depuis six ans sur le territoire, elle emploie aujourd'hui sept personnes et dispose de trois véhicules de livraison. L'activité de FedEx Tahiti a presque quadruplé depuis sa création. "Nous gérons aujourd'hui la réception et l'envoi de 800 colis par mois en moyenne, précise Taiana Ho, responsable clientèle de FedEx, nos clients sont des entreprises polynésiennes à 60 % (hôtels, bijouteries...) et des particuliers (20%). Il arrive enfin que des touristes américains craquent sur des tableaux ou des objets artisanaux trop encombrants pour leurs bagages!". Ils se rendent alors chez FedEx pour envoyer chez eux leurs souvenirs. Souvenirs qu'ils retrouveront dès leur retour. A Tahiti, le plus gros concurrent de FedEx est Chronopost, de La Poste. Il arrive en moyenne 700 colis et presque 900 documents tous les mois. Chronopost dispose d'un gros avantage sur FedEx : l'accès aux fichiers de l'OPT permet de trouver les destinataires beaucoup plus facilement et rapidement.

Le fret aérien inter-îles se développe

Les ATR d'Air Tahiti disposent de soutes à l'avant et à l'arrière.

En haut : les soutes avant sont pleines et prêtes à être fermées.

En bas : l'agent de la compagnie charge le fret restant en soutes arrière.



LE TRAITEMENT DU FRET EST BEAUCOUP PLUS SIMPLE ENTRE TAHITI ET LES ÎLES qu'à l'international. Finis les transitaires, les compagnies aériennes et la douane. Ils disparaissent de la chaîne purement et simplement. Ce fret inter-îles ne cesse de se développer depuis quelques années (+ 12 % entre 2000 et 2001) mais semble atteindre aujourd'hui un certain seuil.

Si vous voulez envoyer un colis aux Etats-Unis, le plus commode est de le faire passer par un transitaire. Celui-ci récupère le colis et le présente à la douane. Il est ensuite récupéré par l'agent de handling (l'escale internationale d'Air Tahiti) qui l'embarque dans les soutes de la compagnie avec laquelle traite le transitaire. Si maintenant, vous désirez envoyer ce même colis à Bora Bora, c'est beaucoup plus simple. Il vous suffit de le présenter au service fret d'Air Tahiti, qui va faire office de transitaire, d'agent de handling et de transporteur. Bien entendu, les formalités de douane disparaissent, le colis restant dans la zone Polynésie française. L'expéditeur ne se retrouve plus face à quatre acteurs mais à un seul.

Le fret inter-îles se développe beaucoup depuis quelques années. L'an dernier, 3 171 tonnes de fret ont transité entre Tahiti et les îles, soit 12 % de plus qu'en 2000. Cette évolution a bien été prise en compte sur la plate-forme aéroportuaire de Faa'a et l'agrandissement de la zone de fret domestique est prévu parmi les chantiers à venir. Mais dans l'autre sens, entre les îles et Tahiti, l'évolution est moins sensible et la capacité de transport de fret offerte par Air Tahiti est suffisante pour traiter la demande. La compagnie locale n'abandonne pas pour autant l'idée de développer le fret dans les îles. "Nous voulons développer ce type de fret, explique Yves Wauthy, directeur général adjoint d'Air Tahiti, mais le volume actuel de la demande n'est pas encore suffisant". Mais il arrive paradoxalement que la compagnie locale rencontre le problème inverse. En haute saison, elle est contrainte de reporter du fret sur d'autres vols. Pour tenter de résoudre ce problème et d'encourager le développement du fret dans les îles, Air Tahiti songe à instaurer deux tarifications différentes pour le fret : "un transport réservé sur un vol précis, ajoute Yves Wauthy, et un transport économique non prioritaire, qui pourra être décalé sur les vols suivants".

Quand les ATR de la compagnie domestique décollent des îles direction Tahiti-Faa'a, leurs soutes de fret sont remplies à 90 % par du poisson frais. Dans les 10 % restants, on retrouve notamment des poissons vivants destinés aux aquariums (200 kg par mois). En revanche, au départ de Faa'a, les produits frais (fruits, légumes, laitages...) occupent en moyenne 50 % des soutes d'Air Tahiti. Les biens et matériels d'équipement arrivent en deuxième position avec 30 %. Air Tahiti transporte aussi des perles, entre les îles et Tahiti, mais elles restent souvent avec le passager qui les accompagne. Des procédures spéciales existent pourtant pour garantir la sécurité de leur transport en soute. En 2001, il est parti de Faa'a 4 356 tonnes de fret à destination des îles. C'est peu par rapport au bateau. En effet, 302 000 tonnes de marchandises ont rejoint les îles par les mers (voir tableau). "Par avion, compare Pierre Rose, responsable fret d'Air Tahiti, c'est à destination



de Raiatea qu'Air Tahiti a transporté le plus de fret au départ de Papeete (286 tonnes). Suivent Bora Bora (253 tonnes) et Rangiroa (203 tonnes)". Au départ des îles, cette fois, c'est de Tikehau que la compagnie domestique a embarqué le plus de fret à destination de Tahiti : 210 tonnes l'an dernier. (Rangiroa : 129 tonnes, Nuku Hiva : 72 tonnes). Le fret avion au départ ou à destination de Moorea est quasi-inexistant, en raison de la taille réduite des avions et de la fréquence des dessertes maritimes. Pour preuve, Air Tahiti a transporté seulement huit tonnes de fret entre Papeete et Moorea l'an dernier. C'est à peine plus que l'aérodrome d'Anaa, dans les Tuamotu.

Le temps des ATR "tout cargo" est encore bien loin pour Air Tahiti, même si cela lui arrive quelques fois par an. "Il nous est arrivé dans le passé d'affréter spécialement des ATR pour du fret, à l'occasion de gros chantiers, de Survivor aux Marquises ou encore du transport d'une grosse cargaison de nacres, explique Yves Wauthy, mais étant donné que ce transport n'a lieu que dans un sens, l'autre partie de trajet se fait à vide, et ce n'est pas très intéressant pour la compagnie...".

Une fois votre colis enregistré, il est embarqué sur le prochain vol en partance. Le coût dépend de son poids et de sa destination : de 19 Fcp le kilo pour Moorea (pour un colis de plus de 51 kg) à 420 Fcp le kilo pour Nukutavake. les tarifs sont dégressifs par tranche de dix kilos.

FRET ALLER-RETOUR PAR ARCHIPEL

	AVION	BATEAU
- Iles du vent	11 767 tonnes	88 585 tonnes
- Iles sous le vent	1 005 tonnes	135 763 tonnes
- Australes	211 tonnes	18 237 tonnes
- Marquises	53 tonnes	29 012 tonnes
- Tuamotu Gambier	2 252 tonnes	58 985 tonnes