

# ■ Aéroport international de Nouméa-La Tontouta

PAPEETE  
WALLIS  
SUVA  
AUCKLAND  
SYDNEY  
BRISBANE  
PORT VILA  
OSAKA  
TOKYO  
PARIS

rapport d'activité 2006





# ■ Sommaire

## Le mot du président

Un aéroport au cœur de la croissance 3

## Le défi du développement

Un projet d'envergure 4

## Les grandes étapes

Des objectifs phasés 6

## Les axes majeurs d'investissement

Aérogare, fret et parking avion 8

## Passagers et fret

Un trafic en constante progression 10

## Enquête de satisfaction

Un indice en hausse 13

## Sécurité et sûreté

Des engagements prioritaires 14

## Un bilan d'exploitation solide

Les produits d'exploitation en augmentation 16

## Les partenaires

La vie aéroportuaire 18



# Un aéroport au cœur de la croissance

*An airport right at  
the core of growth*



## Pourquoi investir dans un nouvel aéroport ?

La Chambre de commerce et d'industrie est un acteur privilégié du développement économique du territoire. Gestionnaire de l'aéroport international de Nouméa La Tontouta, la CCI doit à ce titre anticiper les besoins du trafic et les attentes des clients tout en intégrant les nouvelles normes internationales. Une évolution incontournable, puisque l'aéroport – premier vecteur d'entrée des personnes et second des marchandises – se positionne de fait comme un outil indispensable à la croissance du pays. Notre ambition est donc d'offrir au territoire une infrastructure aéroportuaire capable de répondre aux défis des innovations du secteur aéronautique tout en mettant en valeur une image à la fois moderne et authentique de la Nouvelle-Calédonie.

## Quelles sont les exigences de ce projet ?

Un plan de développement de l'aéroport, bâti sur une évaluation économique et stratégique rigoureuse, a été mis en place en 2003. Il fusionne des exigences de qualité, de sécurité et de sûreté dans le souci de satisfaire pleinement les passagers et les usagers. C'est pourquoi des objectifs de modernité, de fonctionnalité et de parfaite intégration de cette structure d'envergure dans son environnement naturel se sont imposés avec force, permettant de symboliser l'image d'une Nouvelle-Calédonie riche de traditions et résolument ancrée dans la technologie. 2005 a marqué le lancement officiel du projet de nouvelle aéroport, 2006 est consacré au montage finalisé et définitif aux phases de conception du dossier pour une ouverture à l'horizon 2010.

## De quelle manière la CCI s'inscrit-elle dans ce développement ?

En 2006, le trafic global a augmenté de 1,9%, mettant ainsi en exergue le dynamisme de la plateforme avec plus de 400 000 mouvements passagers aériens enregistrés. Stratégiquement, la CCI souhaite donc s'imposer comme un gestionnaire d'aéroport moderne doté d'équipes performantes portées par des valeurs d'écoute et de réactivité, afin d'assurer un service optimum à ses clients et à ses partenaires. Ce rapport d'activité retrace l'ensemble des actions menées en 2006 ainsi que les principaux investissements réalisés. Un point d'étape que nous espérons aussi clair que possible dans cette période qui s'annonce riche en évolution.

### **Why invest in a new airport terminal?**

*The Chamber of Commerce and Industry is a privileged partner to the Territory's economic development. In its capacity as Nouméa Tontouta International airport's managing concern, the CCI is expected to anticipate all traffic requirements and customer's expectations while adapting to new international standards. An unavoidable step forward, with the airport ranking first for visitor's entries and second for goods, standing as a major tool for the Land's growth. Therefore, our ambition is to grant the Territory an airport infrastructure capable of meeting the airlines' innovating challenges while projecting a both modern and authentic image of New Caledonia.*

### **What are this project's requirements?**

*In 2003 was implemented the airport's development plan based upon a stringent economic and strategic assessment. It amalgamates requirements of quality, safety and security, aiming at full satisfaction for passengers and users. This is why goals of modernity, practicality and perfect integration of such a large scale structure within its natural environment were forcefully perceived, thus embodying the symbol of a New Caledonia rich with cultural heritage, while deeply technologically aware. 2005 saw the official launching of the new terminal's project, 2006 will be devoted to designing stages, leading to a 2010 opening.*

### **How is the CCI positioning itself within this development?**

*In 2006, overall traffic increased by 1.9%, thus emphasizing the structure's dynamism of over 400 000 registered passengers. Strategically, the CCI wishes to stand up as a state-of-the-art airport manager, endowed with highly capable staff, valuing attention and reactivity, in order to provide its customers and partners with optimal service. Within the present progress report you will find all of the projects completed in 2006 as well as the main investments performed. A progress report that we wish to be as clear as possible for a period bearing a rich evolution potential.*



# Un projet d'envergure

Détentriche d'une concession de quinze ans sur l'aéroport international, la CCI dispose depuis 2003 d'une plus grande autonomie dans sa fonction de gestionnaire du site aéroportuaire de la Tontouta. Un contexte favorable motivé par le lancement d'un programme d'investissements devenu indispensable pour répondre aux nouvelles normes et satisfaire au mieux les usagers. Explications.



Géré par la Chambre de commerce et d'industrie de Nouvelle-Calédonie depuis 1968, l'aéroport international de Nouméa La Tontouta a été créé en 1945. Un outil vieillissant et bientôt saturé, dont l'aérogare a été érigée en 1972 alors qu'une extension était venue renforcer le dispositif en 1981.

Atteignant ses limites de capacité de fonctionnement, bientôt dépassée par les normes actuelles et peu représentative des spécificités culturelles du pays, la structure doit donc aujourd'hui relever le défi du développement. Et répondre ainsi aux problématiques techniques tout en satisfaisant au mieux les besoins d'usagers toujours plus nombreux. Car compte tenu de l'isolement, de l'éloignement et de l'insularité du territoire, l'aéroport se positionne de fait comme un outil incontournable pour accompagner l'essor économique.

Il doit donc impérativement s'adapter aux nouveaux enjeux imposés tant par l'actualité aéronautique que par le développement de la Nouvelle-Calédonie. Un challenge que la CCI est prête à relever grâce à la concession qu'elle détient depuis 2003 pour gérer le site. En effet, depuis trois ans la CCI évolue dans le cadre d'une convention de quinze ans qui témoigne de la confiance de l'État dans les perspectives de développement du pays et de la capacité de gestion de la CCI. Un document-cadre qui permet une plus large autonomie du gestionnaire dans sa prise de décision en contrepartie d'une gestion assurée à ses risques et d'une responsabilité plus étendue.

Cette convention confère ainsi de nouvelles missions au gestionnaire d'aéroport : la sécurité, l'entretien du balisage et la sûreté qui sera transférable par étapes. Un contexte positif qui a permis de lancer un vaste programme d'investissements planifié sur vingt ans afin de pouvoir ouvrir la nouvelle aérogare.

## Des exigences incontournables

Répondre aux besoins de l'évolution du trafic (525 000 passagers en 2012), mettre la plateforme d'accueil des avions à niveau, offrir qualité et confort aux passagers avec la mise en place de passerelles et l'agrandissement des diverses zones dédiées, répondre aux normes de sécurité et de sûreté, développer les surfaces commerciales (2300 m<sup>2</sup> au lieu des 1480 m<sup>2</sup> actuels)... Autant d'exigences établies avec l'assistance d'Aéroport de Paris ingénierie qui ont permis de désigner le cabinet d'architecture Jacques Rougerie comme lauréat du concours en 2004. Ceci avant de lancer officiellement, en 2005, un projet adaptable et évolutif dont l'esthétisme s'intégrera dans l'environnement calédonien pour un budget maîtrisé. Un outil très attendu à l'heure où la Nouvelle-Calédonie est déjà arrivée en limite de capacité pour l'accueil simultané d'un gros et d'un moyen porteurs, alors que l'adaptation au développement du trafic aérien mondial enregistré au cours des dernières années est une nécessité pour tous les aéroports. Par ailleurs, les perspectives de fort développement économique, tant dans les domaines industriels que touristiques, sont des raisons supplémentaires de prévoir un nouveau dimensionnement de cette structure névralgique. ■

## Challenge

Pour 2012, l'objectif horaire de pointe est de 700 personnes à l'arrivée comme au départ, avec un trafic annuel de 500 000 passagers internationaux (hypothèse d'un accroissement annuel de 2,8%) auxquels pourra s'ajouter une partie du trafic domestique de l'aéroport de Magenta. En 2006, la structure a absorbé 416 700 passagers.

## Adéquation

Le projet de nouvelle aérogare, première étape du dispositif d'investissements du plan de développement, a été réalisé en concertation avec les partenaires de la plateforme : l'Aviation civile Air Calédonie internationale, la TAS (Tontouta air service) ainsi que les services de contrôle. Une démarche participative destinée à affiner le projet, à le rendre plus efficace et plus en adéquation avec les besoins concrets des utilisateurs.

The development challenge

## A large scale project

**Holder of a 15 years franchise over the international airport, the CCI enjoys since 2003 a greater leeway in its capacity of managing authority for the Tontouta airport facility. A favourable environment motivated by the launching of an investment plan rendered essential by a need to meet updated standards as well as users' needs. Some background explanation.**

Managed by New Caledonia's Chamber of Commerce and Industry since 1968, Nouméa – La Tontouta International airport opened in 1945. An aging (and soon in overload) facility, whose air terminal built in 1972 was extended in 1981. It is now reaching its performing ability's limits, soon to be rendered obsolete by advancing standards, and ill representing the land's cultur-

al specificity. Consequently, it should soon take the development challenge, thus meeting technical requirements while answering the ever growing users' needs. Taking into account the Territory's isolated, far away island status, the airport is a concurrent tool to economic recovery, that has to adapt to new stakes brought by aeronautical topicality as well as by New Caledonia' development.

The CCI is about ready to meet such a challenge, thanks to the terminal management franchise held since 2003. For the last three years, the CCI has been operating within the scope of a fifteen year formal agreement attesting the French Government's trust in the land's developments in prospect and of the CCI's managing ability. A framework paper, granting the manager greater autonomy as for its decision making against a management at its own risk and an

### Our challenge

In 2012 the peak hour goal is estimated at 700 passengers for arrivals as well as departures, and a 500 000 international passengers yearly traffic rate (tentative 2.8% yearly increase) to which we can add part of Magenta domestic airport's traffic. In 2006 the structure absorbed 416 700 passengers.

### Adequacy

With the new terminal's project, a first step into the development plan investment system was taken together with the structure's partners : Air Calédonie, TAS (Tontouta Air Service) as well as with control authorities. This participatory action, is meant to sharpen the project, making it more effective and more tuned with concrete user needs.

increased responsibility. This agreement is thus conferring the airport manager new assignments : safety, lightings & markings maintenance, and security (to be transferred by stages). A positive situation that led to the launching of a major 20 years investment plan leading to the prospective opening of the new terminal.

### Some incontrovertible requirements

To meet air traffic evolution requirements (525 000 passengers in 2012), to offer passengers increased quality and comfort with jetways and the expansion of the terminal's various dedicated areas, to meet security and safety standards, to expand commercial leasing areas (from present 1480 m<sup>2</sup> to a prospective 2300 m<sup>2</sup>). : such requirements were established with the help of Paris Airport Authority engineering department and led to the nomination of Jacques Rougerie as 2004 award winning architect, as a preamble to the official launching in 2005 of a future-proof, flexible project, aesthetically integrated within Caledonian environment at a controlled cost.

A very much awaited tool, as Caledonia has already reached its maximum capacity to deal with one high and one medium capacity aircraft together, while adaptation to worldwide air traffic development recorded recently, will be a must for all airports. Strong economic development prospects, would it be in the industrial field or in tourism, represent strong incentives for a new sizing of this essential structure.

# Des objectifs phasés

Afin que l'aéroport puisse continuer de fonctionner sans perturber le confort des usagers et des passagers, le plan de développement prévoit un « phasage » des constructions en adéquation avec des objectifs définis.



## Implication

Très impliquée dans le secteur aéroportuaire calédonien, la CCI assiste par ailleurs l'exploitation et la gestion de l'aérogare de Magenta, dédiée aux liaisons domestiques, et assure la gestion de celle de Moué à l'île des Pins.

## Effectifs

Fin 2006, le personnel de l'aéroport était de 45 personnes ainsi que de 37 pompiers du SSIS. Le service exploitation représente 57% de la totalité de l'effectif, alors que le service technique rassemble 24% du personnel. Le travail de ces agents couvre des plages horaires larges, ce qui nécessite une organisation du travail par roulement.

## Liaisons

L'aéroport international de Nouméa La Tontouta a été créé lors durant la Seconde Guerre mondiale. Il relie directement la Nouvelle-Calédonie au Japon, à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande et, via ces destinations, à la Métropole et aux grandes capitales mondiales. Le reste du trafic régional concerne la Polynésie française, le Vanuatu, Wallis et Futuna ainsi que Fidji. Cinq compagnies internationales fréquentent l'aéroport et disposent d'une représentation commerciale à Nouméa.

Concilier des travaux d'une telle ampleur tout en maintenant la qualité de service et en satisfaisant aux exigences de sûreté et de sécurité, tels sont les impératifs qui ont dicté le planning et la méthode de travail de ce futur chantier d'envergure dont le montant prévisionnel des investissements s'élève à 5,6 milliards de francs (47,1 millions d'euros) pour la seule aérogare.

Entre 2007 et 2009, il s'agira donc de réaliser de nouveaux parkings pour les automobiles (6 mois de travaux), de construire le nouveau bâtiment le long de l'aérogare actuelle tout en maintenant l'exploitation dans la structure existante (22 mois) et enfin de réaménager l'ancienne aérogare et de mettre en place l'exploitation de l'extension (11 mois). L'ensemble faisant passer la surface utile de 8 960 m<sup>2</sup> à 17 400 m<sup>2</sup>.

Ultérieurement, une seconde étape, planifiée à l'horizon 2022, prévoit le traitement de 900 passagers en pointe horaire pour un trafic annuel de 700 000 personnes. L'objectif pour l'ouverture de la nouvelle aérogare de ce nouvel aéroport étant est de pouvoir recevoir simultanément deux gros porteurs (A330 ou A340), deux moyens porteurs (A320 ou B737) et un petit porteur (ATR 42) destiné aux vols domestiques. ■



The main stages  
**In sync goals**

*In order for the airport to keep operating without any hindrance to users and passengers comfort, the development plan has forecasted « in sync » building with scheduled targets.*

Accommodating works on such a large scale while keeping a quality of service and complying with safety and security requirements were the main concerns in the scheduling and choice of working processes of this exceptional scale building site with a prospective XPF 5.6 billion (47.1 million) investment amount solely for the airport terminal. Between 2007 and 2009, a new car parking facility will be built (6 months work), the new terminal's building will be erected along the present air terminal with a continued activity inside the existing structure (22 month), and finally, the revamping of the old terminal and implementation of the extension's operation (11 months). The overall floor area will change from 8 960 m<sup>2</sup> to 17 400 m<sup>2</sup>. Later, a second stage, scheduled for 2022, will aim at a 900 passengers peak hour rate with an annual 700 000 passengers rate. The new terminal's goal upon its opening, is to be able to accommodate simultaneously two high capacity (A 330 or A 340) aircrafts, two medium capacity (A 320 or B737) and one small capacity (ATR 42) intended for domestic flights.

**Involvement**

*With a strong involvement in the Caledonian airport sector, the CCI also assists in the management and operation of Magenta domestic airport as well as for Moué terminal in the Isle of Pines.*

**Staff situation**

*At the end of 2006, the airport staff consisted in 45 people plus 37 SSIS (Fire Safety & Rescue Service) fire fighters. Operation accounts for 57% of the overall staff, while the technical department uses 24%. These staff members duties are spread over extended working hours which require shiftwork.*

**Air routes**

*La Tontouta international airport was created during WWII. It links New Caledonia directly to Japan, Australia and New Zealand, and through these destinations, to France and other worldwide capitals. The remaining traffic within the Pacific rim area is dedicated to French Polynesia, Vanuatu, Wallis & Futuna and Fiji.*

*Five international airlines attend the airport and own a rep office in Nouméa.*

# ■ Aérogare, fret et parking avion

Outre le réaménagement et l'extension de l'aérogare, les axes majeurs d'investissement concernent également la création d'un nouveau bâtiment de fret et d'un nouvel espace dédié au parking des avions. Trois points stratégiques qui portent le montant total de l'ouverture de la nouvelle structure à 9,5 milliards de francs. Détails.



Parallèlement, le réaménagement de l'espace dédié aux avions doit permettre de respecter les recommandations de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) sur le plan des servitudes aéronautiques, mais aussi de mettre en place des passerelles. Des outils indispensables qui offrent des garanties sur le plan de la sécurité, de la sûreté et du service. Il est en effet devenu impératif de cesser d'acheminer des passagers sur des pistes où circulent des engins potentiellement dangereux, de garantir la séparation des arrivées et des départs et d'offrir des prestations en adéquation avec les grandes plateformes internationales. Des investissements incontournables qui ont été programmés avec le concours d'Aéroport de Paris ingénierie. ■

## Information

En 2005, un schéma directeur des systèmes d'informations (SDSI) a été mis en place afin de fiabiliser les données, à la fois en interne avec les partenaires de l'aéroport, et en externe pour les passagers et les professionnels du tourisme.

**A**lors que l'aérogare destinée à l'accueil des passagers sera entièrement remaniée, un nouveau bâtiment dédié au fret devra être construit pour répondre à des objectifs précis. Il s'agira en effet de prendre en compte les exigences de sûreté en évitant le mélange des flux (personnel/public, piétons/véhicules, fret import/fret export), d'être fonctionnel quant aux différentes étapes de traitement du fret et d'allier souplesse et flexibilité d'extension afin de faire face à l'évolution du trafic.





*Main investment channels*

## **Air terminal, freight and aircraft parking**

*Apart from the air terminal revamping and extension, the main investment channels also aim at creating a new freight dedicated building, as well as a new aircraft parking dedicated area. All three strategic actions are bringing the new structure's opening total cost up to XPF 9.5 billion. Description.*

**W**hile passengers' dedicated terminal will be totally revamped, a new freight dedicated building will be built to meet precise goals. It will indeed be necessary to bear in mind all safety matters while avoiding flows mixing (staff/public, pedestrians / vehicles, import freight / export freight), to be practical regarding the various stages of freight processing and to show extension flexibility in order to cope with traffic increase.

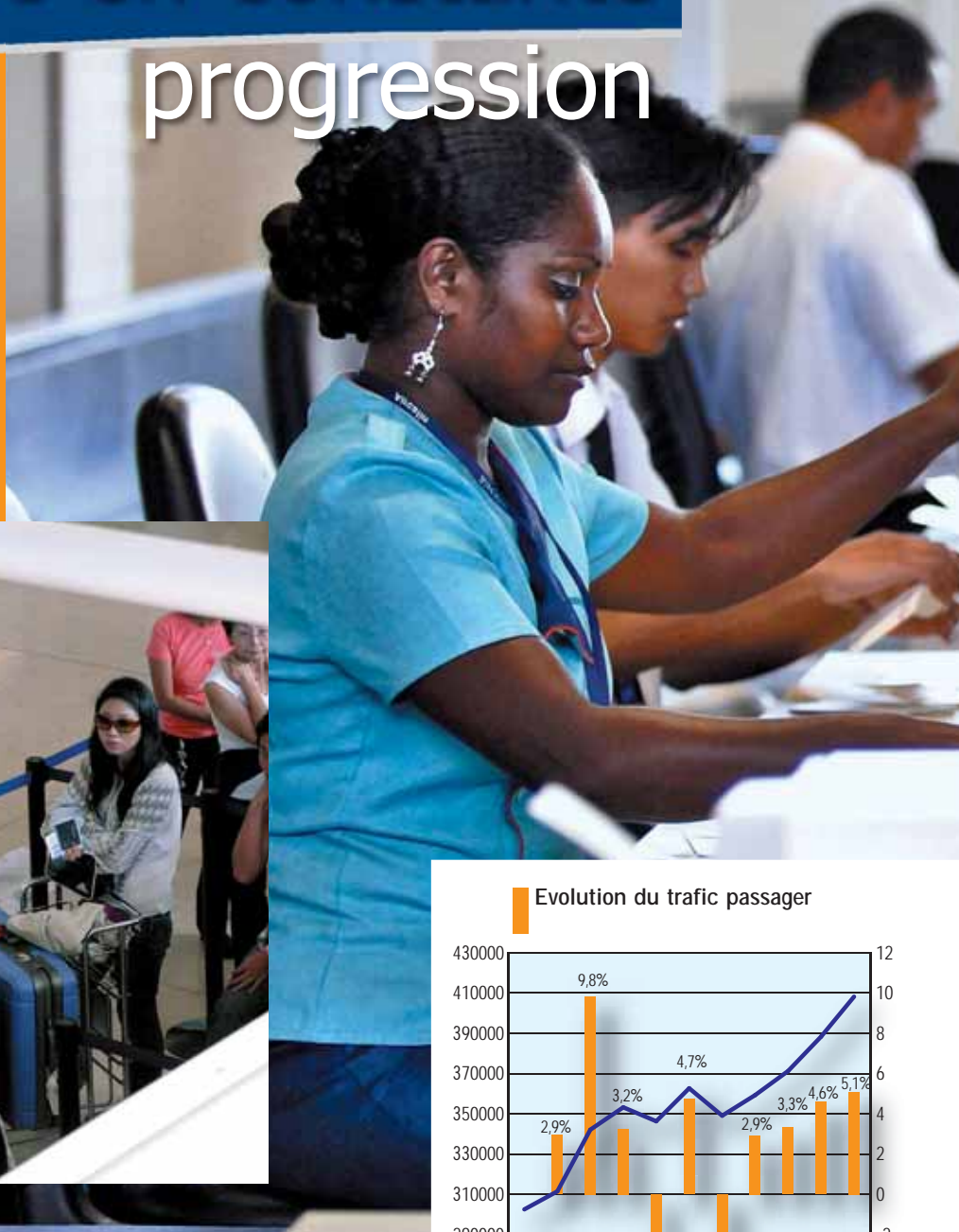
*Requirements of quality, safety and security, aiming at full satisfaction for passengers and users. Meanwhile, the aircraft dedicated space revamping should allow compliance with International Civil Aviation Organisation's (ICAO) recommendations relating to aircrafts logistics but also the installation of jetways. All indispensable tools with guarantees in the fields of security, safety and service. It has indeed become compulsory to cease passenger transit over landing tracks travelled by potentially lethal vehicles, to guarantee a separation between arrivals and departures and to offer services compliant with major international structures. All indispensable investments scheduled with the help of Paris Airport Authority engineering branch.*

### **Information**

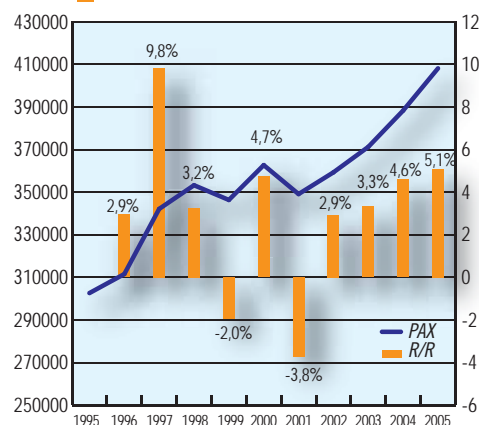
*In 2005, an Information Systems Master Plan (SDSI) was implemented in order to secure data reliability, both internally with the airport's partners, and externally with passengers and tourism industry professionals.*

# Un trafic en constante progression

En 2006, le trafic international de l'aéroport de Nouméa La Tontouta a enregistré une augmentation de 2,1 % du nombre de passagers. Les mouvements commerciaux et le fret sont en légère baisse par rapport à 2005.



### Evolution du trafic passager



une baisse de trafic significative de 9% pour Brisbane et une augmentation de +5% à destination d'Auckland.

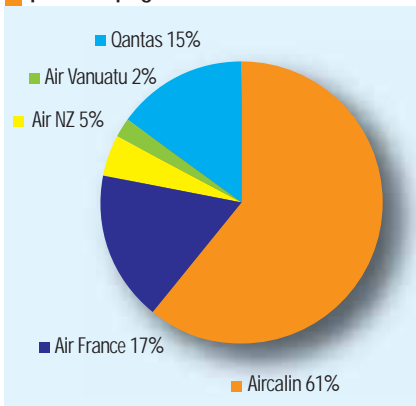
Parallèlement, l'aide pour la continuité territoriale mise en place depuis octobre 2004, a favorisé le développement des lignes desservant la Métropole avec 7 964 billets « aidés ». Alors que 1 107 étudiants et 224 personnes en insertion professionnelle ont pu bénéficier du « passeport Mobilité » qui donne droit, chaque année universitaire, à un aller-retour pour la Métropole. Un trafic a qui affiche une nette corrélation avec le calendrier scolaire. ■

## 416 770 passagers

Après une augmentation significative du trafic international des passagers (+5,1%) en 2005, 2006 se rapproche plus de la moyenne globale enregistrée depuis 1995 avec une augmentation du trafic passagers de 2,1% soit 416 770 passagers.

La troisième rotation hebdomadaire mise en place sur Osaka en 2005, continue de stimuler la demande au pays du Soleil levant (+3% en 2006). Alors que l'Australie a toujours été la destination privilégiée des Calédoniens et que la Nouvelle-Zélande s'affichait en très net retrait dans les deux sens, la tendance s'est inversée en 2006 avec

### Répartition des passagers par compagnie





Passengers and freight  
**An everevolving traffic**

In 2006, Nouméa La Tontouta airport recorded a 2.1 % increase in passengers. Trade operations and freight movements are into light decline compared to 2005.

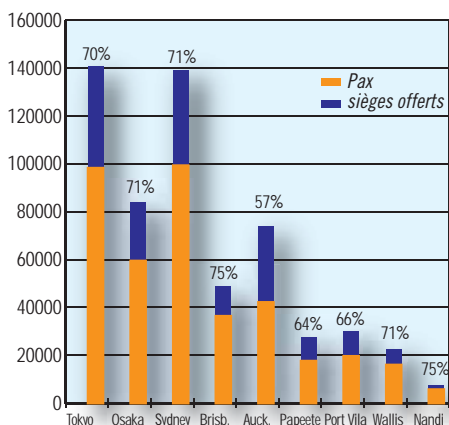
**416 770 passengers**

After a significant increase in the international passengers traffic in 2005 (+5,1%), 2006 tends to approach more total average recorded since 1995 with a 2.1% increase by crossing the 416.770 passengers threshold.

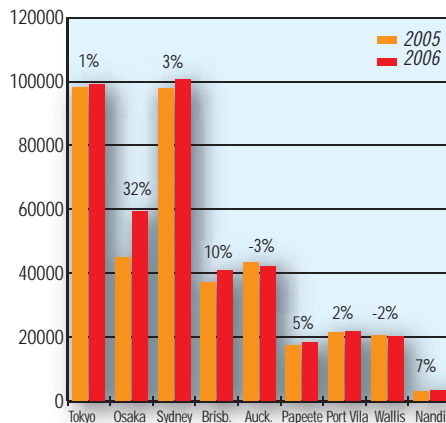
Owing to the third weekly rotation opened to Osaka in 2005, requests for travel have been stimulated in the Land of the Rising Sun (+3% in 2006). While Australia still remains a favourite destination for Caledonians and that New Zealand is clearly receding both ways, the tendency has been reversed in 2006 with a significant 9% decline for Brisbane and a 5% increase for Auckland.

At the same time the « Territorial continuity » subsidy, implemented since October 2005, and whose granting criteria have been softened in August 2005, has boosted the development of air routes to France with 7964 "subsidised" plane tickets. While 1 107 students and 224 people in vocational integration were able to use the "mobility passport" which grants them for every one year in university, a return ticket to France. A category of traffic clearly university vacations related and induced.

**Coefficient de remplissage par ligne**



**Evolution du trafic par lignes**



## ■ Un trafic en constante progression (suite)



### La reprise du fret

Une croissance de 7,2% sur l'ensemble de l'année 2005 : le transport global du fret affiche une belle vitalité avec un total de 5 566 tonnes transportées.

4 445 tonnes à l'importation (+7,5%) et 1 121 à l'exportation (+6,2%). Les fournisseurs privilégiés de la Nouvelle-Calédonie restent le Japon et la France (40,7%) ainsi que l'Australie (30%) et la Nouvelle-Zélande (24%). Quant à l'exportation, marquée par des tonnages plutôt faibles, les Nippons et les Métropolitains tiennent également le haut du pavé (45% à eux deux) tout en régressant de 12,5%, alors que les Kiwis pointent plus loin derrière à 16,7%. En 2006, le transport global du fret est relativement stable. ■

### *The freight recovery*

A 7.2% growth rate over the year 2005: Overall freight transportation displays a healthy result with a total of 5566 tons transported. 4455 of which for import (+7.5%) and 1121 for export (+6.2%). New Caledonia's favoured suppliers remain Japan and France (40.7%) as well as Australia (30%) and New Zealand (24%). Regarding exports, displaying rather minimal tonnage, the Japanese and the French are holding majority (45% together) while regressing by 12.5% while New Zealanders are hanging much farther behind at 16.7%. Let's not forget that a new freight dedicated building will be erected before 2009 to hoist the airport to the level of international structures with whom Tontouta might be competing. In 2006, overall freight transportation displays still remain stable.

# Un indice en hausse



Pour accompagner le développement de sa politique de qualité, la CCI a mis en place une enquête de satisfaction annuelle afin d'évaluer et de mieux prendre en compte les attentes des utilisateurs de l'aéroport.

*User's survey*

## An increasing index

*In order to follow up the development of its quality policy, the CCI has led an annual user's survey in order to evaluate and better take into account the airport users' expectations.*

*Since the implementation of this tool in 2003, users are revealing an increasing satisfaction and Tontouta airport thus enjoys for 2005 a positive image with 9 passengers out of 10 giving an overall score of 16.8 out of 20 for both arrivals and departures. Australians and New Zealanders have progressed with 9% of very satisfied passengers, while the Japanese remain globally satisfied up to 96%, even though the very satisfied travellers have dropped by 9%. As for the French, 57% feel very satisfied (against 29% in 2004 and 23% in 2003) and 43% adequately satisfied. This tendency is mirrored by residents.*

### *The assets*

- Easy orientation and easily accessible information media.
- A privileged contact with airline companies, information and registration staffs.
- Fast registration procedures as well immigration and security checks good conditions and swiftness.
- An arrival that is a good souvenir from the airport.

### *Improvements to be brought*

- The snack-bar within the public area, as well as the one in the boarding area, should improve their prices as well as the quality and diversity of snacks on offer.
- The terminal's aesthetic environment should be revised and the sitting arrangement over the public area seems inadequate by far.
- The installation of a jetway for landing passengers would bring them more comfort and safety.
- Luggage sorting as well as claim service need also to be improved.
- Duty free users wish for a surface increase of the area and a wider range of products.

Depuis la création de cet outil en 2003, les usagers révèlent une satisfaction à la hausse et l'aéroport de Tontouta bénéficie ainsi, en 2005, d'une image positive auprès de neuf voyageurs sur dix avec une note globale de 16,8 sur 20 à l'arrivée comme au départ. Les Australiens et les Néo-Zélandais affichent une progression de 9% de passagers très satisfaits par rapport à 2004, alors que les Japonais restent globalement satisfaits à 96%, avec toutefois une baisse de 9% des voyageurs très satisfaits. Quant aux Métropolitains, 57% d'entre eux s'estiment très satisfaits (contre 29% en 2004 et 23% en 2003) et 43% assez satisfaits. Une tendance suivie par les résidents.

## Enquête

L'étude a été réalisée en deux phases auprès de 602 personnes. Un échantillon composé à partir de la méthode des quotas sur la base des chiffres de l'ISEE relatifs à la population des touristes. Deux populations distinctes ont été définies : les résidents et les non-résidents, ceci en fonction de deux critères : le pays de résidence et la destination du vol.

### Survey

*A two-phase study has been performed with 602 people. A sample was extracted, according to the quota method, based upon ISEE (NC's statistics institute) figures relating to tourist population. Two types of populations were defined : residents and non-residents, upon two criteria: the country of residence and the flight's destination.*

## Les atouts

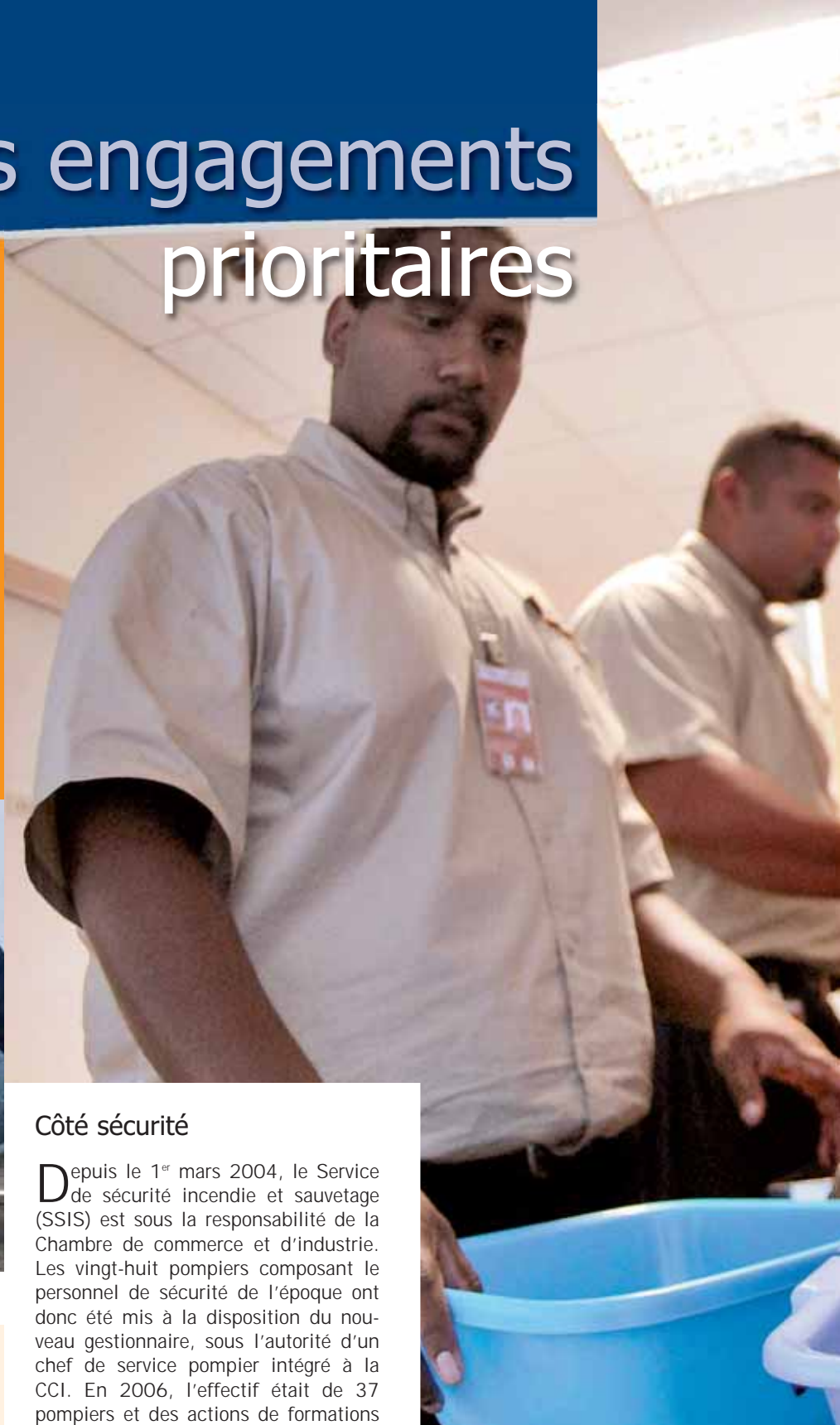
- Une orientation facile et des moyens d'information accessibles.
- Un bon contact avec les personnels des compagnies aériennes, d'information et d'enregistrement.
- Des enregistrements rapides ainsi que de bonnes conditions de passage aux contrôles d'immigration et de sûreté.
- Une arrivée qui laisse un bon souvenir de l'aéroport.

## Les améliorations à apporter

- Le snack-bar de la zone publique et celui de la salle d'embarquement devraient améliorer leurs prix ainsi que la diversité et la qualité des encas proposés.
- Le cadre esthétique de l'aérogare doit être revu et le nombre de sièges de la zone publique paraît nettement insuffisant.
- La mise en place d'une passerelle à la descente de l'appareil apporterait davantage de confort et de sécurité aux passagers.
- Le traitement des bagages ainsi que le service des litiges sont des points à améliorer.
- Les utilisateurs du duty-free souhaitent un agrandissement de la zone et un choix plus large de produits. ■

# ■ Des engagements prioritaires

Depuis la convention signée en 2003, la CCI assure de nouvelles missions en tant que gestionnaire d'aéroport. Sécurité, entretien du balisage et sûreté font désormais partie de ses obligations premières, encadrées par des plans relevant de la compétence de l'État.



## Côté sécurité

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2004, le Service de sécurité incendie et sauvetage (SSIS) est sous la responsabilité de la Chambre de commerce et d'industrie. Les vingt-huit pompiers composant le personnel de sécurité de l'époque ont donc été mis à la disposition du nouveau gestionnaire, sous l'autorité d'un chef de service pompier intégré à la CCI. En 2006, l'effectif était de 37 pompiers et des actions de formations ont été engagées alors qu'une plateforme d'entraînement a été mise en place.

## Mission prioritaire

Directement sous la responsabilité de l'État – et mise en œuvre par la police, la gendarmerie, les douanes et l'Aviation civile – cette mission vise prioritairement à contrôler la sûreté des bagages de soute, l'inspection-filtrage des passagers et des bagages à main, ainsi que l'accès du personnel et des véhicules autorisés à pénétrer en zone

réservée. Parallèlement, la CCI est chargée de l'entretien des équipements de sûreté. Elle veille donc aux appareils, aux systèmes de contrôle d'accès et procède à l'aménagement des bâtiments. Un ensemble de procédures qui implique plusieurs acteurs, et qui est régulièrement contrôlé par l'État. Les compagnies aériennes et l'assistant compagnies sont également habilitées à mener des actions similaires en matière de sûreté. Air Calédonie international et la TAS emploient d'ailleurs un responsable de sûreté permanent. ■

## Quid de la sûreté ?

La sûreté aéroportuaire consiste à mettre en place les moyens humains et techniques permettant d'assurer la protection des opérations de transport aérien de nature civile contre des actes d'intervention illicites.

## Budget

Le financement des actions de sécurité et de sûreté est assuré intégralement par des subventions. Les fonds proviennent des usagers du transport aérien, ils alimentent le budget de l'Etat, dont une partie est reversée aux gestionnaires d'aéroport pour couvrir ses charges de sécurité et de sûreté.



Safety and security  
**Priority commitments**

Since the agreement signed in 2003, the CCI has been performing new tasks in its capacity as airport manager. Safety, lightings & markings maintenance, and security are now part of its primary duties, framed by plans coming under State jurisdiction.

**Safety concerns**  
As of March 1<sup>st</sup>, 2004, the Fire Safety and Rescue Service (SSIS) comes under the authority of the Chamber of Commerce & Industry. All 28 fire fighters representing safety staff at that time were thus put at the new management's disposal, under the supervision of a Head of Fire

Department belonging to the CCI. In 2005 the staff number soared to 40 fire fighters and training schemes were undertaken while a training structure was implemented.

**Security concerns**  
Directly under State jurisdiction – and implemented by the police, the « gendarmes », the Customs and by Civil Aviation – this mission aims primarily at checking the baggage hold content's security, inspection-screening of passengers and hand luggage, as well as authorized personnel and vehicles access to sensitive areas. This competence will be progressively passed on to the Chamber of Commerce and Industry starting from 2007. Meanwhile, the CCI is in charge of all security equipments' maintenance, it checks the access control devices and deals with the building's fitting out. This means a set of procedures involving several parties and regularly checked by the State. The Airlines and airlines assistant are also authorized for the performance of security procedures. For that matter, Air Calédonie international and TAS (Tontouta Air Service) employ a permanent head of security.



**What about security ?**  
Airport's security is about devoting human and technical means enabling to ensure full protection of civilian air transportation operations against illicit intervention actions.

**Budget**  
The funding for safety and security actions is provided in full through subsidies. Funds are coming from air transportation users, feeding the State's budget, a part of which is paid back to airport managers to cover safety and security expenses.

# Les produits d'exploitation en augmentation

En 2006, les produits d'exploitation augmentent de 9,3% par rapport à 2005, hors produits calculés (reprise sur provisions pour gros entretien).

Le ratio chiffre d'affaires par passager a augmenté de 28% entre 2002 et 2006, ce qui révèle une forte augmentation de la productivité. Il se situe au-dessus de la moyenne des Dom-Tom.

Le chiffre d'affaires comprend les produits aéronautiques et les produits non aéronautiques.



## en augmentation

### Produits d'exploitation en KF

	Chiffre d'affaires	Subvent° FIATA	Subvent° exception.*	Autres	Pdts exception.	Reprise sur prov.	Total	K€
2004	780 867	245 818	-	69 870	2 356	19 152	1 118 063	9 369
2005	819 233	311 538	-	69 733	5 338	38 310	1 244 152	10 426
2006	850 305	369 012	-	75 126	11 121	76 684	1 382 248	
2006 (K€)	7 126	3 092	-	630	93	643	11 584	

\* subventions exceptionnelles de l'État pour les travaux de resurfacement de la piste

### Evolution des produits aéronautiques en KF

	Passagers	Atterris.	Redevances en KF			Carburant	€ Total	K€
			Station¹	Balísage	Fret			
2004	302 353	69 122	7 555	3 320	14 876	5 420	402 646	3 374
2005	320 038	71 456	7 332	3 255	15 806	7 046	424 933	3 561
2006	331 160	72 849	9 695	3 252	15 809	7 236	440 001	
2006 (K€)	2 775	610	81	28	132	60	3 686	

### Les produits aéronautiques

Représentant environ 32% des produits d'exploitation, ils proviennent des passagers et des compagnies aériennes.

L'augmentation de la redevance passager s'explique par la progression du trafic passager de 1,8% en 2006.

La comparaison de la redevance d'atterrissage à Nouméa avec la moyenne pratiquée en Métropole et dans les Dom-Tom montre que, quel que soit le type d'avion, le coût est inférieur à Nouméa.

Il en est de même pour les redevances de balísage, stationnement et carburant.

Globalement, le coût d'un atterrissage à la Tontouta est inférieur de 37% au coût moyen de la Métropole, et de 17% au coût moyen des Dom-Tom.

### Evolution des produits extra-aéronautiques en KF

	Redevances commerciales	Redevances domaniales	Usage	Autres	Total	K€€
2004	162 841	87 391	31 043	93 999	375 274	3 145
2005	167 807	92 993	36 991	94 674	392 465	3 289
2006	166 607	94 615	40 963	108 118	410 303	
2006 (K€)	1 396	793	343	906	3 438	

La redevance acquittée par les passagers s'établit en 2006 à 1620 XPF/personne. Par rapport aux autres zones, elle se situe presque au double de la moyenne métropolitaine, mais est inférieure de 12,8% à la moyenne des Dom-Tom.

### Les produits extra-aéronautiques

Ils augmentent de 4,5% par rapport à 2005. Les redevances commerciales correspondent aux commissions versées par les commerces et services de l'aéroport en contrepartie de leur droit d'exercice. Les boutiques sous douane représentent environ 70% de ces recettes.





Les redevances domaniales concernent la location des emplacements commerciaux et d'exploitation et les recettes d'usage l'utilisation des installations (parcs de stationnement, comptoirs d'enregistrement). Les autres recettes sont constituées de la refacturation des prestations fournies dans le cadre des locations : eau, électricité, climatisation, nettoyage, téléphone.

## Les charges d'exploitation

Elles sont en augmentation de 11,6% par rapport à 2005. Hors gros entretien et dotation aux amortissements et provisions, l'augmentation est de 9,38%. La variation importante du montant des charges externes d'une année sur l'autre s'explique principalement par les dépenses de gros entretien (en KF : 17 131 en 2004, 37 709 en 2005 et 76 676 en 2006) et par la progression de la part des charges liées à la sûreté

et à la sécurité (en KF : 203 373 en 2004, 253 759 en 2005 et 298 153 en 2006) couvertes par la subvention du FIATA.

Les charges de personnel progressent de 20,8%. Elles sont liées aux nouvelles missions relatives au passage en concession (sécurité et balisage principalement) et traduisent la volonté de l'aéroport d'améliorer la qualité du service offert aux passagers (création du service de coordination de vol). Le ratio charges de personnel par passager augmente ainsi de 46% entre 2002 et 2006, mais le ratio chiffre d'affaires sur

charges de personnel est en hausse de près de 28% dans la même période et reste au-dessus de la moyenne des aéroports de l'Outre-mer.

## Les résultats

Les variations de la valeur ajoutée, de l'excédent brut d'exploitation, du résultat net et de la capacité d'autofinancement sont fortement liées aux aléas des dépenses de gros entretien.

Le véritable indicateur de la santé financière de l'aéroport reste la capacité d'autofinancement avant gros entretien. Bien qu'à un niveau relativement élevé au regard du chiffre d'affaires de l'aéroport, elle était en constante diminution depuis 2001. Son redressement de 2004 à 2006 est un indicateur déterminant à la veille du projet d'extension des infrastructures aéroportuaires. ■

### Les charges d'exploitation KF

	Charges externes	Frais de personnel	Impôts taxes	Autres charges	Charges financières	Amort. provision	Charges except.	Total	K€€
2004	524 451	195 055	6 297	47 693	25 565	298 055	3 591	1 100 707	9224
2005	600 113	208 017	7 514	49 405	26 246	343 232	5 402	1 239 929	10 391
2006	674 240	251 362	8 024	51 046	26 289	367 682	4 842	1 383 484	
2006 (K€)	5 650	2 106	67	428	220	3 081	41	11 594	

### Résultats d'exploitation en KF

	Valeur ajoutée	Excédent brut d'exploitation	Résultat net	Capacité d'autofin.	CAF avant gros entr. et dotations
2004	502 233	300 881	17 355	295 164	312 295
2005	532 388	316 857	3 993	303 583	341 292
2006	545 076	285 690	- 1 237	280 636	357 312
2006 (K€)	4 568	2 394	- 10	2 352	2 994

# ■ La vie aéroportuaire

Lieu d'activités multiples, l'aéroport regroupe de nombreux partenaires issus de secteurs très variés. Commerces, services, compagnies aériennes et divers intervenants participent ainsi quotidiennement à la vie de la structure.



## Les commerces

Dans la zone publique, une librairie papeterie, qui fait aussi boutique de souvenirs, côtoie les représentations de six sociétés de location de voitures ainsi qu'une entreprise artisanale de colliers et autres bouquets. Deux établissements proposent leurs services aux usagers : « Le Saint-Exupéry » bar restaurant et « Le Frangipanier » self-service rénové en 2004.

Dans la zone sous douane, hormis le snack-bar installé à l'étage, deux magasins hors taxes « Galleria » proposent leurs produits. L'un se trouve à l'arrivée des passagers, alors que l'autre, plus important, se situe dans la zone d'embarquement. Par ailleurs, le comptoir « duty-free collect » gère la restitution des articles détaxés achetés en ville aux passagers embarquants.

## Les services

- Un comptoir de l'Office des postes et télécommunications ainsi qu'un distributeur de billets de banque se trouvent dans la zone publique de l'aérogare.
- Dans la zone sous douane, une agence bancaire de la BCI assure le service de change.

- Cinq parkings payants, dont deux réservés aux transporteurs touristiques et aux loueurs de voitures, sont gérés par la CCI.

## Les autres partenaires

- Neuf transitaires assurent le traitement du fret.
- Trois compagnies pétrolières implantées en Nouvelle-Calédonie fournissent le carburant et gèrent le dépôt à tour de rôle.
- Six sociétés de transport touristique et deux taxis assurent les acheminements.
- L'Office du tourisme participe à l'accueil traditionnel d'une centaine de vols par an.

## Les compagnies aériennes

Air Calédonie international, Air France, Qantas, Air New Zealand et Air Vanuatu. ■



The partners  
**Airport life**

*As a place of many activities, the airport gathers many partners coming from varied sectors. Trade, services, airlines, and various contributors taking a daily part in the structure's life.*

**The shops**

**W**ithin the public area, a stationery/books shop also selling curio stands alongside six car rental representatives as well as a craft shop selling greeting garlands and other flowers. Further on, restaurants are offering services to passengers : The "Saint Exupery" a bar/restaurant, and the "Frangipanier", a self-service snack place renovated in 2004.

Within the area under customs control, apart from the upstairs snack-bar, two duty

free shop are offering products. One is located within the arrivals area, while the other, a larger one, is within the boarding area. On the other hand, the "duty-free collect" counter deals with the remittance to boarding passengers of tax free goods.

**The services**

- 1 Post Office counter together with an ATM are located within the air terminal's public area.
- Within the area under customs control, 1 BCI bank branch performs currency exchange operations.
- 5 charged parking lots, 2 of which dedicated to tourism professional transport and to car rentals, all managed by the CCI.

**The other partners**

- 9 shipping agents are dealing with freight management.
- 3 New Caledonia based oil companies are providing fuel and are taking turns at managing the fuel storage depot.
- 6 Tourist transportation companies et 2 taxis are performing transfers to the city.
- The Tourist Office contributes with a traditional welcome show for approximately a hundred flight per year

**The airlines**

Air Calédonie International, Air France, Qantas, Air New Zealand and Air Vanuatu.





AÉROPORT INTERNATIONAL  
DE NOUMÉA-LA TONTOUTA  
BP 2 - 98840  
TONTOUTA  
NOUVELLE-CALÉDONIE  
Tél (687) 35 25 00  
Fax (687) 35 25 35  
tta@cci.nc

Chambre de commerce et d'industrie  
de Nouvelle-Calédonie  
[www.cci.nc](http://www.cci.nc)



*Agir pour la performance des entreprises*