

## Note : dessertes aériennes de désenclavement en Polynésie Française

### 1) Définition des dessertes de désenclavement

Air Tahiti assure une desserte régulière de toutes les îles de Polynésie Française dotées d'un aérodrome public ouvert à la circulation aérienne.

Au 1<sup>er</sup> novembre 2010, 40 aérodromes desservis sur 46 sont accessibles à l'ATR 42. Ne sont pas accessibles à l'ATR 42 les pistes de Apataki, Takume, Fakahina et Puka-Puka aux Tuamotu (pouvant être desservies en Twin-otter ou en Beech) et les pistes de Ua Pou et de Ua Huka aux Marquises (pouvant être desservies en Twin-otter).

Les graphiques et tableaux fournis en annexe présentent les éléments d'information suivants pour chacune des îles desservies : population de l'île, volume de passagers commerciaux transportés au départ de cette île en 2009, capacité d'emport réelle de la machine pouvant accéder à la piste...

On peut ainsi dénombrer 22 îles sur 46 desservies (hors Tahiti) qui comptent une population comprise entre 80 et 500 habitants et 10 îles desservies une population comprise entre 500 et 1.000 habitants.

On constate par ailleurs que sur 16 îles desservies, le volume de trafic de passagers au départ en 2009 était compris entre 200 et 1.000 passagers par an (soit une moyenne par semaine comprise entre 4 et 20 passagers), et pour 14 îles desservies un volume de trafic passagers compris entre 1.000 et 2.000 passagers pour l'année (soit une moyenne de 20 à 40 passagers par semaine).

On peut enfin souligner que compte tenu des contraintes d'environnement (longueur et largeur de piste, obstacles des trouées d'envol, éloignement des pistes desservies et/ou éloignement des pistes de dégagement induisant des contraintes d'emport carburant, moyens de navigation disponibles, poids des passagers ...), les appareils ne peuvent pas être utilisés à leur niveau standard de productivité.

Ainsi,

- le Twin-otter en inter-Marquises (ou sur Apataki) ne dispose que de 13 (ou 11) places effectives (au lieu de 19) commercialisables pour des passagers (ou du fret) ;
- le Beech sur les Tuamotu est limité entre 6 et 8 places commercialisables (au lieu de 9) ;
- l'ATR 42 est souvent limité à moins de 40 places (au lieu de 48), par exemple seulement 29 sièges commercialisables (dont 4 sièges à conserver pour le quota fret) au départ de Maupiti aux Iles-sous-le-Vent avec une pénalisation maximale sur Takapoto (19 sièges commercialisables dont 4 sièges à déduire pour quota fret). Une note détaillée ci-jointe présente le détail de ces pénalisations ainsi que leur dégradation récente suite à l'augmentation du poids moyen des passagers.

Air Tahiti constate ainsi que les dessertes structurellement déficitaires de son réseau sont celles concernant :

A) Les lignes opérées avec des petits modules (Twin-otter et Beech dont les coûts de production au siège-km-offert sont très supérieurs à ceux des ATR) sur les 6 pistes non accessibles à l'ATR ce qui est le cas : 1) de la desserte inter-Marquises de Ua Pou et Ua Huka ; 2) De la desserte de Twin ou en Beech de Apataki ; 3) de la desserte en Beech de Takume, Fangataufa et Puka-Puka. Pour ces dessertes le niveau des pertes constatées représente en moyenne 150% du chiffre d'affaires

B) Les lignes à très faibles flux de trafic opérées en ATR 42 (entre 200 et 1.200 passagers au départ par an soit en moyenne 4 à 24 passagers par semaine). Depuis le novembre 2010, on comptabilise 14 îles des Tuamotu de l'Est ou du Nord relevant de ce critère (Vahitahi, Nukutavake, Tatakoto, Pukarua, Reao, Fangatau, Raroia, Napuka, Hikueru, Niau, Faaite, Katiu, Kauehi, Aratika). Sur ces routes, les niveaux de pertes constatées représentent en moyenne 40% du chiffre d'affaires. On peut y ajouter les 3 atolls des Tuamotu du Nord de Takaroa, Takapoto et Ahe lesquels bien que générant respectivement 3 290, 1 740 et 3 480 passagers au départ induisent aussi des dessertes déficitaires de l'ordre de 40%/ CA notamment du fait des fortes pénalisations de charge offertes. Ceci est notamment le cas de Takapoto et de Takaroa aux Tuamotu (respectivement limitées à 19 et 39 passagers (ou fret) au décollage).

Au global on peut donc considérer qu'en 2011, 23 îles sur les 46 desservies par Air Tahiti releveront de la catégorie « desserte de désenclavement ».

Le tableau ci-après établit, en budget 2011, les niveaux de charges, de chiffre d'affaires, de déficit, de volume de passagers ainsi que les niveaux des coupons moyens et des déficits par coupon pour les 5 composantes suivantes classées en desserte de désenclavement :

- 1) Desserte inter-Marquises notamment des îles de Ua-Pou et de Ua-Huka en Twin-otter basé aux Marquises pour un volume budgété de 1.060 heures de vol permettant de desservir Ua Pou 6 fois /semaine et Ua Huka 4 fois /semaine. Cette desserte concerne des trafics entre Tahiti et Ua Pou ou Ua Huka avec correspondance à Nuku hiva entre l'ATR 72 et le Twin (7.000 passagers par an) et des trafics inter îles des Marquises (12.000 passagers par an)
- 2) Desserte de Apataki en Twin (300 heures de vol) ou en Beech (100 Heures de vol) au départ de Papeete permettant de desservir Apataki 3 fois /semaine pour transporter 2.200 passagers / an.
- 3) Desserte en Beech (430 heures de vol) des îles de Takume, Fakahina et Puka Puka une fois par semaine pour transporter 1.500 passagers / an.
- 4) Dessertes en ATR 42 (1.100 heures de vol / an) une fois par semaine des 9 îles suivantes des Tuamotu de l'est : Tatakoto, Pukarua, Reao, Vahitahi, Raroia, Nukutavake, Hikueru, Fangatau et Napuka. Ces dessertes permettent de transporter 9.000 passagers / an.
- 5) Desserte en ATR 42 (1.830 heures de vol / an) des 8 îles suivantes des Tuamotu de l'est : Faaite et Niau une fois /semaine, Katiu, Kauehi et Aratika 2 fois /semaine, Ahe 3 fois par semaine Takapoto 4 fois /semaine et Takaroa 5 fois /semaine. Ces dessertes permettent de transporter 25.400 passagers / an.

Les charges retenues sont les suivantes : coûts coque et assurance, personnels navigants techniques et commerciaux, coûts d'entretien, carburant, opérations, commissariat, taxes diverses (atterrissage, RSTCA, balisage, taxes ADT), coûts des escales et commissions sur ventes (7% du CA) à l'exclusion de toute imputation de frais de structure (direction générale, ressources humaines, informatique, direction financière et comptabilité, direction commerciale et direction de l'exploitation). Pour reconstituer un coût complet, il faut majorer les charges de 5% en moyenne.

Pour l'évaluation des chiffres d'affaires en 2011, il a été retenu les niveaux de tarifs applicables à compter d'octobre 2010 et la conservation d'un taux de dilution moyen entre ces pleins tarifs aller simple et les niveaux de coupons moyens effectifs de 27%. Ce taux de dilution de 27% est celui constaté ces dernières années du fait de nos grilles de réductions tarifaires applicables aux clientèles résidentes permettant notamment de payer un tarif aller retour plein tarif environ 10% moins cher que deux aller simples et surtout du fait des tarifs réduits de niveau blanc (-30%) et bleu (-50%) accessibles aux titulaires de cartes. Les volumes de passagers retenus sont ceux constatés sur ces lignes en 2009.

Les chiffres d'affaires fret ont été intégrés aux mêmes niveaux que ceux constatés en 2009.

### Budgets 2011 Dessertes de désenclavement ( 23 îles)

**Note :** seuls les coûts directs opérationnels et commissions sur ventes sont imputés; aucun coût de structure n'est imputé

Dessertes en Twin ou Beech	charges (en millions Fcp)	Chiffre d'affaires (en millions Fcp)	Déficit (en millions Fcp)	Passagers par an	coupon moyen (en Fcp)	déficit/coupon (en Fcp)
Inter-Marquises en Twin-otter	260	100	-160	19 000	5 000	-8 400
Apataki en Twin et Beech	88	33	-55	2 200	13 600	-25 000
Tuamotu est en Beech	90	40	-50	1 500	25 600	-33 300
<b>Cumul dessertes Twin - Beech</b>	<b>438</b>	<b>173</b>	<b>-265</b>	<b>22 700</b>		
population 6 îles 3 625 habitants	<b>Note :</b> déficit estimé en coût complet en retenant coûts de structure de 5% des charges ( soit 22 M) - 287 Millions Fcp					
Dessertes en ATR 42	charges (en millions Fcp)	Chiffre d'affaires (en millions Fcp)	Déficit (en millions Fcp)	Passagers par an	coupon moyen (en Fcp)	déficit/coupon (en Fcp)
Tuamotu est en ATR 42	375	275	-100	9 000	25 600	-11 100
Tuamotu Nord en ATR 42	625	445	-180	25 400	15 600	-6 900
<b>Cumul dessertes en ATR 42</b>	<b>1 000</b>	<b>720</b>	<b>-280</b>	<b>34 400</b>		
population 17 îles 5 240 habitants	<b>Note :</b> déficit estimé en coût complet en retenant coûts de structure de 5% des charges ( soit 50 M) - 330 Millions Fcp					
<b>Cumul dessertes désenclavement</b>	<b>1 438</b>	<b>893</b>	<b>-545</b>	<b>57 100</b>		
population 23 îles 8 865 habitants	<b>Note :</b> déficit estimé en coût complet en retenant coûts de structure de 5% des charges ( soit 72 M) - 617 Millions Fcp					
déficit / an / habitant 61 000 Fcp	Le déficit cumulé représente (hors frais de structure) 61% du chiffre d'affaires et environ 9 700 Fcp par passager					

En Inter Marquises, on constate que le déficit par coupon s'établit à 8 400 Fcp pour un coupon moyen de 5.000 fcp soit un niveau de 168% du ratio déficit par coupon / coupon. Le déficit global est évalué en 2011 à hauteur de 160 millions Fcp.

En cumul, les dessertes effectuées avec des modules Twin ou Beech pour desservir les 6 îles non accessibles à l'ATR 42 génèrent 265 millions de déficit annuel, ce déficit représentant 153% du chiffre d'affaires et en moyenne 11.700 Fcp par passager.

On peut constater entre Tahiti et les atolls des Tuamotu de l'est un coût de production par passager en ATR 42 de 37.000 Fcp alors que le coupon moyen facturé est d'environ 25.600 Fcp par passager (le plein tarif se situant à 35.100 Fcp et le taux de dilution induit par les grilles de réduction de tarif étant de 27%).

Entre Tahiti et les atolls des Tuamotu du nord, le coût de production par passager en ATR 42 est en moyenne de 22 500 Fcp alors que le coupon moyen facturé est de 15 600 Fcp par passager (le plein tarif se situant à 21 400 Fcp avec un taux de dilution de 27%).

Les dessertes en ATR 42 classées « de désenclavement » de 17 îles des Tuamotu génèrent un déficit annuel évalué à 280 millions Fcp, ce déficit représentant près de 40% du chiffre d'affaires sur ces routes et induisant un déficit moyen par passager de 8.100 Fcp.

On peut noter par ailleurs que sur ces routes, notamment à cause des dégradations induites par le caractère « laitier » des vols pour offrir plus de fréquence de desserte par île et par l'impact des fortes saisonnalités de la demande (très forte en période de vacances scolaires mais faible hors vacances scolaires), le remplissage économique constaté égal au ratio PKT / SKO ( mais fret non inclu) s'est établi en 2009 à 55 % sur les Tuamotu de l'est et à 52% sur les Tuamotu du nord.

En cumul général, les dessertes classées « de désenclavement » génèreront en 2011 un déficit annuel de 545 millions (617 millions en coûts complets) pour Air Tahiti.

Ces dessertes supposent la production de 1.500 heures de vol en Twin et 600 heures de vol en Beech assurées grâce à une dizaine de pilotes d'Air Moorea ou d'Air Archipels et à une large proportion des effectifs du centre technique d'Air Moorea. Elles requièrent 3.000 heures de vol d'ATR 42 par an soit la production d'environ 1,3 ATR 42 et 13% de la production globale en ATR 42 ou 72 mobilisant 10 PNT, 5 PNC et 12 agents du centre technique d'Air Tahiti.

Ces dessertes permettent de transporter environ 8% des passagers totaux transportés par Air Tahiti. Les effectifs d'escale nécessaires au traitement de ces passagers dans les 23 escales et à Papeete représentent 158 agents (pour 50 agents équivalent plein temps/an) compte tenu de l'ampleur chez ces personnels d'escale des contrats de travail à temps partiel. Pour les autres métiers (commissariat, fret, opérations, moyens généraux) il est comptabilisé que 24 postes de travail (pour 20 EPT) se justifient pour assurer le traitement de ces dessertes.

A l'échelle du groupe Air Tahiti, ce sont donc 230 agents (118 agents EPT) qui sont nécessaires pour assurer le traitement de ces dessertes de désenclavement.

## 2) Evolution des dessertes de désenclavement

Le tableau ci-après présente l'évolution des dessertes réalisées par Air Tahiti entre 2003 et 2010 à destination des 23 îles classées par Air Tahiti en réseau de désenclavement. La seconde colonne indique le niveau de fréquence minimale de desserte par île sur lequel Air Tahiti s'était engagée en 1990 dans le cadre de la convention cadre n° 90 0970 du 5 octobre 1990 pour le développement harmonieux du transport aérien inter-insulaire.

	Programme minimal Arrêté 1136 CM du 25/10/1990	Evolutions de la desserte entre 2003 et 2010
<b>Marquises</b>		
- Ua Pou	1/semaine en DO 228	3/semaine en DO 228 en 2003; 5 /semaine en Twin à compter de novembre 2003; 6/semaine à compter de 2006
- Ua Huka	1/semaine en DO 228	1/semaine en DO 228 en 2003; 3 /semaine en Twin à compter de novembre 2003; 4/semaine à compter de 2006
<b>Tuamotu du Nord</b>		
- Apataki	1/semaine en DO 228	Dessertes en Twin ou en Beech à raison de 2 vols /semaine jusqu'en 2006 puis 3 vols /semaine à compter d'avril 2006
- Takarua	1/semaine en ATR 42	3 / semaine en ATR 42 en 2003 ; 3 /semaine en ATR 42 en 2010
- Takapoto	1/semaine en DO 228	3 / semaine en ATR 42 en 2003 ; 3 /semaine en ATR 42 en 2010
- Ahe	0	4 / semaine en ATR 42 en 2003 ; 3 /semaine en ATR 42 en 2010
- Aratika	0	0 vol en 2003 ; 1 vol /semaine en ATR 42 à compter de novembre 2006 ; 2 vols /semaine en ATR 42 en novembre 2007
- Faaite	0	3 vols /mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en ATR 42 en avril 2006 ; 1 vol /semaine en ATR 42 en Novembre 2007
- Kauehi	0	0 vol en 2003 ; 1 vol /semaine en ATR 42 à compter de novembre 2006 ; 2 vols /semaine en ATR 42 en novembre 2007
- Katiu	0	0 vol en 2003 ; 1 vol /semaine en ATR 42 à compter de novembre 2006 ; 2 vols /semaine en ATR 42 en novembre 2007
- Niau	0	0 vol en 2003 ; 1 vol /semaine en Twin à compter d'avril 2006 ; 1 vol /semaine en ATR 42 en octobre 2007
<b>Tuamotu de l'est</b>		
- Fangatau *1	1/mois en DO 228	3 vols /mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en Beech en avril 2006 ; 1 vol /semaine en Beech en novembre 2007
- Fakahina	1/mois en DO 228	3 vols /mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en Beech en avril 2006 ; 1 vol /semaine en Beech en novembre 2007
- Puka Puka	1/mois en DO 228	3 vols /mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en Beech en avril 2006 ; 1 vol /semaine en Beech en novembre 2007
- Napuka *1	0	2 vols /mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en Beech en avril 2006 ; 1 vol /semaine en Beech en novembre 2007
- Raroia	0	0 vol en 2003; 1 vol /semaine en ATR 42 en avril 2006 ; 2 vols /semaine en ATR 42 en novembre 2007
- Takume	0	2 vols /mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en Beech en avril 2006 ; 1 vol /semaine en Beech en novembre 2007
- Hikueru	0	0 vol en 2003; 1 vol /semaine en ATR 42 à compter de novembre 2005 ; 2 vols /semaine en ATR 42 en novembre 2007
- Nukutavake	1/mois en DO 228	3 vols / mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en Beech en avril 2006; 1 vol / semaine en ATR 42 en avril 2008
- Vahitahi	1/mois en DO 228	3 vols / mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en Beech en avril 2006; 1 vol / semaine en ATR 42 en avril 2008
- Tureia	1/mois en DO 228	3 vols / mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en ATR 42 en avril 2008 ; 1 vol / semaine en ATR 42 en novembre 2007
- Tatakoto	1/mois en DO 228	3 vols / mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en ATR 42 en avril 2008 ; 1 vol / semaine en ATR 42 en novembre 2007
- Pukarua	1/mois en DO 228	3 vols / mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en ATR 42 en avril 2008 ; 1 vol / semaine en ATR 42 en novembre 2007
- Reao	1/mois en DO 228	3 vols / mois en DO 228 en 2003 ; 3 vols /mois en ATR 42 en avril 2008 ; 1 vol / semaine en ATR 42 en novembre 2007

\*1 à compter de novembre 2010, la desserte de Napuka et de Fangatau sera effectuée en ATR 42 1 vol /semaine

### Commentaires :

Jusqu'en 2003, la desserte des îles de Polynésie Française dotées d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique mais non accessibles aux ATR 42 ou 72 était assurée par Air Tahiti au travers de vols exécutés en Dornier 228.

Air Tahiti disposait alors de deux Dornier 228 (pouvant offrir 19 places au maximum) basés à Papeete. Ces appareils étaient entretenus par le centre technique d'Air Tahiti et étaient pilotés par des équipages d'Air Tahiti.

Environ 2.000 heures de vol par an étaient alors mises en œuvre pour permettre de desservir en Dornier 228 les îles des Marquises (notamment Ua Pou 3 fois /semaine et Ua Huka 1 fois / semaine) et des Tuamotu disposant d'une piste non accessible à l'ATR 42 (soit en 2003 les îles de Faaite 3 fois /semaine, Apataki 2 fois /semaine, Fangatau, Fakahina, Puka Puka, Nukutavake, Vahitahi, Tureia, Tatakoto, Pukarua et Reao 3 fois / mois et Napuka et Takume 2 fois / mois).

En novembre 2003 fut mis en service un Twin-otter (QF) acquis par le Pays, financé par la DGDE et confié en exploitation à Air Tahiti au travers de la convention n°30648 du 23 octobre 2003 laquelle laissait à la charge d'Air Tahiti tous les éventuels déficits d'exploitation constatés du fait de l'exploitation de cet appareil pour la desserte inter-Marquises. Avec la mise en service de cet appareil basé, la fréquence de desserte de Ua Pou allait être portée à 5 puis 6 jours par semaine et celle de Ua Huka à 3 puis 4 jours par semaine.

Air Tahiti sous-traita alors à sa filiale à 100% Air Moorea la partie opérationnelle technique du marché, Air Moorea exploitant déjà à Tahiti des Twin pour desservir Moorea et disposant donc des pilotes et des mécaniciens qualifiés pour opérer ce type de machine. Par ailleurs c'est Air Moorea qui pouvait lors des périodes de maintenance à Tahiti du Twin du Pays procurer un Twin de substitution pour garantir la continuité des dessertes inter-Marquises ce qui a été assuré sans discontinuité jusqu'en 2010 et qu'il est programmé d'assurer encore en 2011 avec le Twin-otter F OIQP conservé par Air Moorea.

Au début de l'année 2006, Air Tahiti a mis fin à l'exploitation des appareils Dornier 228. Les îles des Tuamotu ne pouvant pas accueillir les ATR 42 ont alors été desservies en Twin d'Air Moorea (cas de Apataki) mais majoritairement en Beech d'Air Archipels, Air Archipels se dotant alors d'un troisième Beech pour pouvoir assurer ces dessertes de désenclavement pour le compte d'Air Tahiti en sus de son activité d'évacuations sanitaires et de charters privés.

Le tableau ci-après retrace l'évolution des heures de vol par type de machine (hors ATR 42) mises en œuvre à l'échelle du groupe Air Tahiti pour assurer la poursuite de l'intégralité des dessertes de désenclavement notamment des îles des Tuamotu de l'est. Ainsi de 2006 à 2010, entre 750 et 1.130 heures de vol par an ont été produites en Beech pour assurer des dessertes de désenclavement ou des charters scolaires à destination de ces îles. En 2008, le niveau record atteint de 1.130 heures de vol en Beech s'explique par le fait que cette année-là la quasi-totalité de la desserte de Apataki a été assurée en Beech et non en Twin car Air Moorea n'avait plus de Twin disponible.

6 îles (Hikueru, Raroia, Kauehi, Katiu, Aratika et Niau) non desservies en 2003 ont été équipées de pistes ATR 42 et ont été desservies par Air Tahiti à compter de 2005 ou 2006. Les 5 îles suivantes : Tatakoto, Pukarua, Reao, Nukutavake et Vahitahi ont vu leur desserte assurée par des Beech d'Air Archipels puis par des ATR 42 au fur et à mesure de l'extension des pistes de ces îles pour les rendre accessibles aux ATR. La desserte de Tureia est passée du Beech à l'ATR 72 en 2008. A compter du programme hiver 2010 – 2011, il est programmé de desservir les îles de Fangatau et de Napuka en ATR 42 une fois par semaine à la place de la desserte de ces îles en Beech. En novembre 2010, il ne restera plus que les îles de Takume, Fakahina et Puka Puka à desservir en Beech et Apataki en Twin ou en Beech.

### **Evolution des heures de vol par type de machine pour assurer les dessertes de désenclavement et les charters scolaires sur îles non accessibles aux ATR**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	est 2010	Bud 2011
<b>Heures de vol en Dornier</b>	2 031	1 915	1 581	320	0	0	0	0	0
<b>Heures de vol en Twin-otter</b>	189	1 057	1 174	1 449	1 220	1 101	1 483	1 209	1 500
dont : - Marquises	177	924	1 048	1 056	901	1 012	1 121	1 000	1 110
- Tuamotu du Nord	3	29	70	235	136	30	240	166	290
- Tuamotu Est	0	2	23	69	0	0	7	0	0
- Charters scolaires	9	102	33	89	183	59	115	43	100
<b>Heures de vol en Beech</b>	0	0	71	753	1 031	1 136	857	871	748
dont : - Tuamotu Est	0	0	17	506	592	557	546	498	432
- Tuamotu Nord	0	0	5	176	244	359	156	200	136
- Charters scolaires	0	0	49	71	195	220	155	173	180

### 3) Evolution des résultats des dessertes de désenclavement

Le tableau ci-après présente les résultats entre 2007 et 2009 pour Air Tahiti des dessertes de désenclavement et des vols charters scolaires exécutés avec des moyens spécifiques (Twin ou Beech) affrétés à ses filiales Air Moorea et Air Archipels pour les exercices 2007 à 2009.

**Note** : Air Moorea a été déficitaire sur les 3 exercices et Air Archipels à l'équilibre en 2007 est devenue déficitaire en 2008 et 2009.

#### Déficits des dessertes Air Tahiti en Twin et Beech

**Note** : les charges ont été comptabilisées en coûts complets

Données en millions de Fcp	Dessertes en Twin			Dessertes en Beech		
	2 007	2 008	2 009	2 007	2 008	2 009
Heures de vol	1 220	1 101	1 483	1 031	1 146	857
- dont Marquises	901	1 012	1 121	0	0	0
- dont Tuamotu	136	30	247	836	926	702
- dont charters scolaires	183	59	115	195	220	155
Sièges - Km - offerts	3 956	3 546	4 696	2 354	2 615	2 111
Passagers - km - transportés	2 255	1 924	2 736	1 812	1 861	1 500
Remplissage (PKT / SKO)	57%	54%	58%	77%	71%	71%
Chiffre d'affaires	111	87	132	113	126	84
- dont vols réguliers	71,2	70,3	98,3	44,2	48,9	39,1
- dont charters	40	17,1	33,4	68,5	76,7	45,3
Charges d'exploitation	291	264	428	262	273	219
Carburant (à charge VT)	20,1	29,2	26,3	0	0	0
Coût affrètement Air Moorea ou AA	170,6	135,7	281	183	196	165
Coûts des escales	52,7	54,5	60,5	38,8	39,5	28,4
Autres coûts opérationnels	23,2	23,7	27,6	17,5	13,6	8,7
Commissions sur ventes	9,5	6,9	10,3	9,8	10,3	6,8
Frais de structure adm. et com.	15,1	14,4	22	12,6	13,2	10,5
Résultat d'exploitation	-180	-177	-296	-149	-147	-135

**Note** : l'année 2009 a été exceptionnelle pour l'exploitation des Twin aux Marquises car pendant deux mois de travaux d'extension sur la piste de Hiva Oa, la totalité de la desserte de Hiva Oa a été assurée par des rotations en Twin ( 2 appareils mobilisés).

Il n'a pas été comptabilisé de manière distincte les résultats générés par les dessertes en ATR 42 des îles classées en réseau de désenclavement. On peut néanmoins estimer que ces dessertes en ATR 42 génèrent chaque année de l'ordre de 350 millions Fcp de déficit en coût complet.

Les déficits globaux générés pour Air Tahiti par les dessertes de désenclavement opérées en Twin, Beech ou ATR 42 ont été proche de 680 millions en 2007 et 2008 et de 770 millions Fcp en 2009.

Aucune subvention d'exploitation n'a été versée par les pouvoirs publics à Air Tahiti pour assurer ces dessertes de désenclavement de 1990 à 2010 alors que ces dernières donnaient lieu au versement de subventions d'équilibre avant 1990.