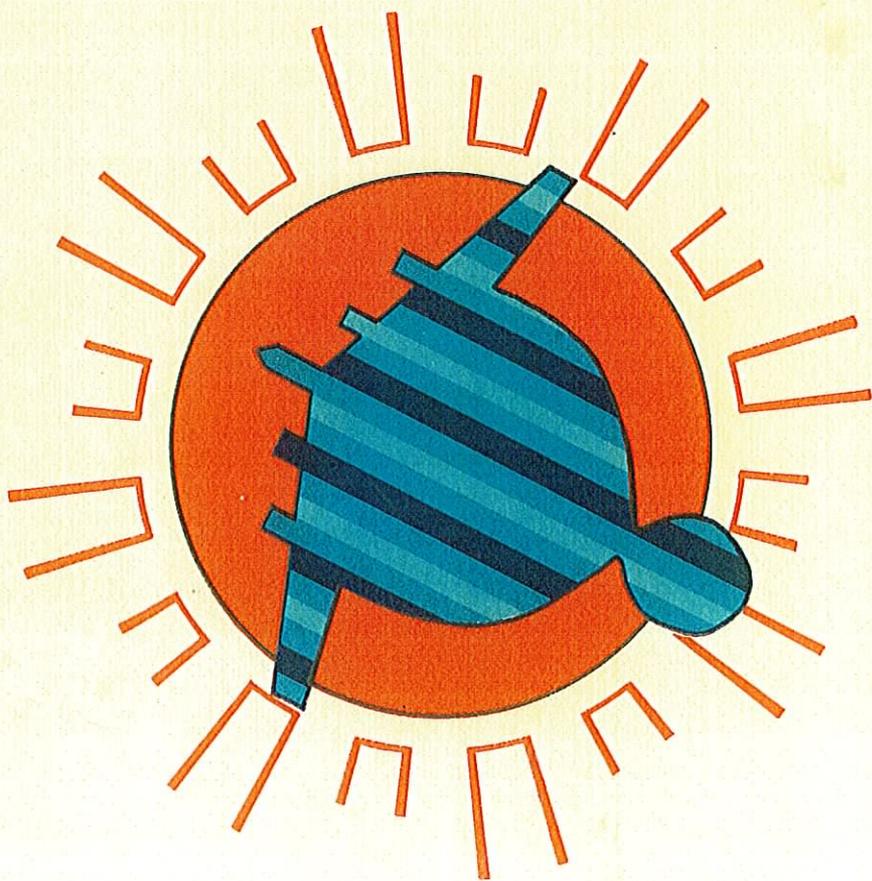


# MANUREVA

## Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



POLYNESIE FRANCAISE



- S O M M A I R E -

---

	<u>Pages</u>
- Editorial .....	3
I - <u>/LE DOSSIER DU TRIMESTRE/</u>	
Le colloque sur le tourisme à Tahiti .....	5
II - <u>/CHRONIQUE DE L'AVIATION CIVILE/</u> .....	31
III - <u>/ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE/</u>	
3.1.- <u>Trafic aérien</u> .....	33
3.2.- <u>Personnel de la direction du service de l'aviation civile</u>	39
3.3.- <u>Activités des services de l'aviation civile</u>	
3.3.1.- <u>Dans les centres d'exploitation</u>	
A - Centre de contrôle régional (CCR) .....	42
B - Centre de coordination de recherche et de sauvetage (CCS) .....	44
3.3.2.- <u>Sur les aérodromes</u> .....	47
A - Aérodrome international de Tahiti-Faaa .....	49
B - Aérodromes d'Etat extérieurs .....	56
C - Aérodromes territoriaux .....	56
D - Aérodromes privés .....	57
3.3.3.- <u>Activités diverses</u>	
A - Section administrative .....	58
B - Service de l'infrastructure .....	59
C - Service de la météorologie .....	63
D - Service de la navigation aérienne .....	65
3.4.- <u>Activités du concessionnaire (SETIL/AEROPORT)</u> .....	68
IV - <u>/INFORMATIONS DIVERSES/</u> .....	71





L'importance prise par l'industrie touristique dans le monde actuel n'est plus à souligner.

En Polynésie, cette industrie est devenue depuis plusieurs années la principale source de revenus (si l'on exclut les transferts des revenus liés aux activités du CEP et des administrations de l'Etat). La part du tourisme dans le produit intérieur brut a été évaluée à près de 15 % en 1978 ; dans le seul secteur hôtelier, il procure 1 830 emplois directs pour une capacité hôtelière de 2 069 unités.

Parce qu'elles représentent la seule industrie exportatrice (prestations de services) d'une certaine importance et que cette situation durera de nombreuses années encore, les activités touristiques doivent faire l'objet d'une attention toute particulière de la part des responsables, y compris ceux du secteur des transports aériens, secteur qui se situe dans la partie amont de la chaîne touristique.

Dans le cadre des réflexions sur le développement du tourisme polynésien, les travaux du récent colloque organisé par le Secrétaire d'Etat aux Départements et Territoires d'Outre-mer, méritent une mention spéciale.

Le BLAC - MANUREVA, dans le numéro de ce trimestre, propose à ses lecteurs de prendre connaissance des principaux passages du rapport qui en a résulté.



I - LE DOSSIER DU TRIMESTRE -

COLLOQUE SUR LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DES TERRITOIRES D'OUTRE-MER  
DU PACIFIQUE (Papeete, les 5, 6, 7 mars 1979)

1.- Discours de Monsieur Francis SANFORD - Vice Président du Conseil de Gouvernemenent : (extraits)

Mesurer ainsi son importance, c'est lui tracer aussi ses devoirs. Un tel phénomène de masse doit être analysé et connu de façon à le contrôler et à le faire jouer en faveur du développement des pays qui en sont le théâtre. Un déferlement touristique incontrôlé, mal préparé, peut certes entraîner de fortes nuisances -des conséquences sociales, psychologiques et culturelles très graves- en mettant en relation, sans préparation, des hommes de culture et de niveaux de vie différents. Mais on ne saurait oublier non plus que le développement du tourisme peut faire connaître à l'ensemble d'une société en voie de mondialisation des cultures diverses, autrefois inconnues et niées et qui deviennent aujourd'hui l'objet même d'un déplacement, d'une curiosité.

Il leur permet ainsi de s'affirmer et de se faire reconnaître comme des éléments à part entière de la culture universelle. On doit avoir aussi à l'esprit ce que peuvent représenter les revenus du tourisme pour des pays auxquels l'Histoire ou la Géographie n'a pas toujours permis de partir bien placé dans la course au développement. Ces revenus rapidement disponibles, souvent encaissés en devises, peuvent permettre -si l'on prend garde à bien les utiliser- de donner à un pays les bases de son développement ou de l'accélérer.

L'avenir de la Polynésie est, sans doute, dans la mer qui l'entoure, mais pour vivre aujourd'hui et préparer ce futur, le tourisme est pour nous une nécessité. Demain, il continuera sans doute à rester une activité importante qui contribuera à faire connaître et aimer notre petite communauté dans le vaste monde.

Pour cela, cependant, il faut savoir ce que l'on veut et ce que l'on peut et il me semble que les ressorts de l'activité touristique sont encore mal connus. Pour nos territoires, en tout cas, l'appareil statistique est bien pauvre et la réflexion à ses débuts. Aussi, ne puis-je que souhaiter que nos travaux soient le point de départ d'une étude continue du phénomène qui conditionne pour une grande part l'évolution de notre développement.

Je crois que ce colloque fera oeuvre utile si au-delà des éclaircissements que les uns et les autres peuvent apporter sur leurs préoccupations et leurs problèmes, il détermine quels sont les différents éléments de l'activité touristique sur lesquels nous pouvons et nous devons agir. Chaque maillon de la

chaîne, qui amène ici nos visiteurs, a son rôle irremplaçable à jouer, et, se polariser sur un seul, serait sans doute aller à l'échec. Il faut, en effet, d'abord se faire connaître sur les marchés par des actions dynamiques et adaptées, puis acheminer et héberger nos clients à des tarifs abordables, enfin, les distraire de façon à ce qu'ils aient envie de revenir et d'inciter d'autres encore à nous découvrir.

Depuis un peu plus de deux siècles, Tahiti est célèbre par sa beauté et le charme de son accueil, mais maintenant, elle n'est plus au bout du monde ; le touriste qui y arrive après quelques heures de vol, est plus exigeant qu'un navigateur après des mois de mer, et il peut en repartir d'un coup d'aile. Si nous voulons que notre chère Polynésie demeure fidèle au mythe, au sens le plus noble du terme, c'est-à-dire une représentation, une référence, qui fasse rêver d'un bout à l'autre de la terre et aide des hommes à vivre, il faut que nous adaptions notre image éternelle à nos nouveaux visiteurs et que nous sachions aussi en présumer l'essentiel, car il ya là un peu de notre âme.

Vous nous y aiderez, j'en suis sûr, et c'est dans cet espoir que je formule tous mes vœux de succès aux travaux qui s'ouvrent aujourd'hui et que nous poursuivons.

## 2.- Discours d'ouverture de Monsieur Paul DIJOU - Secrétaire d'Etat aux Départements et Territoires d'Outre-Mer (extraits)

Je crois que bâtir une véritable économie touristique dans vos trois territoires ne peut pas se faire en regardant seulement ce qui se passe devant nous, immédiatement. C'est en projetant sur les dix ans, et peut être même sur les quinze ans qui viennent vos programmes d'action, que peu à peu vous mettrez au point une véritable politique du développement.

C'est la raison pour laquelle je souhaite qu'à travers tous les départements et dans les territoires de la France outre-mer, inscrire dans la réflexion de chacun, dans les objectifs de chaque responsable, dans l'effort de tous ceux qui portent une partie de la responsabilité, cette préoccupation du long terme, de la planification, des objectifs arrêtés ensemble, longtemps à l'avance. Je sais que c'est notre souci pour beaucoup d'entre vous et je voudrais que ce colloque y contribue quant au tourisme et aux communications aériennes.

Enfin, la dernière préoccupation est d'essayer de démystifier un peu si c'est possible, ce problème difficile des communications aériennes. Nous avons la chance d'avoir parmi nous, à la fois les hauts fonctionnaires du ministère, des transports, et le principal responsable des communications aériennes qui concernent vos territoires. Nous allons pouvoir avec eux, et avec leurs collaborateurs qui nous ont fait l'amitié de les accompagner, nous allons pouvoir ouvrir les dossiers.

Depuis que j'ai été chargé de l'Outre-Mer de la France, j'ai senti partout, non seulement ici mais aussi aux Antilles ou à la Réunion combien le problème des communications aériennes était ressenti profondément par la population elle-même, et combien ce problème préoccupait les responsables, combien ce problème avait pris peu à peu une dimension politique quelquefois explosive. Il est donc essentiel que nous posions ce problème en termes objectifs, que nous le regardions avec sérieux, que nous en connaissions toutes les dimensions, toutes les incertitudes, toutes les possibilités, mais aussi toutes les limites. Demander à la France de renoncer à maintenir dans le Pacifique son pavillon, serait une attitude suicidaire. Qui assurerait les liaisons de service public si les compagnies françaises qui le font jusqu'à maintenant ne pouvaient pas continuer à le faire ?

C'est vrai pour le Pacifique, mais c'est vrai aussi pour la Réunion ou pour les Antilles. Cela étant, vous le savez, aussi, il est essentiel que le ciel s'ouvre, il est essentiel que très largement le tourisme puisse évoluer en s'appuyant sur une adaptation des moyens de communications aériennes. C'est dire qu'il y a là un dialogue nécessaire, mais difficile et l'un des objets de ce colloque est de faire en sorte qu'il soit dépassionné, démystifié, que l'on sorte du secret, que l'on sorte des équivoques pour enfin tenter de mettre les dossiers sur la table, devant nous, de le regarder avec froideur et sérieux pour tenter de trouver les compromis indispensables.

Ce large rassemblement, cette large confrontation de Français qui vivent dans le Pacifique, de fonctionnaires venus de la lointaine Métropole, d'amis étrangers de tous les secteurs, de Français qui servent leur pays à travers le monde comme représentants diplomatiques, d'animateurs économiques métropolitains venus voir ce qui se fait ici, ou prolonge leur activité personnelle, de responsables de compagnies aériennes, qui ont ici des fonctions fondamentales, ce vaste rassemblement doit nous permettre de prendre pleinement la dimension de la présence économique française dans le Pacifique. Une présence qui se développera, une France qui restera, une France qui soutiendra l'essor de ces territoires d'Outre-Mer du Pacifique et qui le fera dans un esprit de collaboration et d'amitié avec tous les peuples vivant dans cette zone du monde.

Nous allons donc faire cette réflexion, nous livrer à cette étude, confronter nos points de vue dans un esprit de large ouverture, de large confrontation et de complète liberté de parole et d'intervention.

Nous voulons le développement touristique parce que nous sommes convaincus que dans ces territoires, les choses sont en train de changer profondément. Je le disais ce matin à certains élus polynésiens, on aurait pu imaginer il y a 150 ans que la France n'apporte que le silence, que la paix et que le respect des choses existantes, à ces territoires du Pacifique. On aurait pu imaginer que la France se contente de mettre son drapeau, quelques soldats, quelques gendarmes dans ces territoires. Mais, qu'on le veuille ou non, que cela plaise ou non, que cela soi bon ou non, la France a apporté ici autre chose. Elle a apporté de nouveaux besoins qui font que de moins en moins les hommes et les femmes se contentent de la vie traditionnelle. Elle a apporté un certain nombre d'exigences qui font que les jeunes refusent de vivre comme vivaient leurs pères. On peut le regretter, mais il est stérile de vouloir refaire l'histoire. Et on ne revient pas en arrière...

Il ne faut pas confondre la recherche authentique de ses racines culturelles et la volonté de puiser dans son passé, les ressources spirituelles, un nouveau courage, des bases pour une civilisation plus humaine, plus profonde et, d'un autre côté, le refus du progrès économique et le regard vers un passé dont la réalité n'était pas, quand on y songe, aussi satisfaisante que quelquefois certains l'affirment.

Au-delà du problème du développement lui-même, c'est le problème des hommes qu'il faut prendre en considération. A travers le développement touristique, c'est à ceux qui en vivront, c'est à ceux qui y trouveront leur raison de vivre, c'est à ceux qui y trouveront un épanouissement personnel qu'il faut songer.

### 3.- Discours de Monsieur Claude ABRAHAM, Directeur général de l'aviation civile

Monsieur le Ministre,  
Monsieur le Président,  
Messieurs les Parlementaires,  
Mesdames, Messieurs,

C'est un bien redoutable honneur que celui qui m'est donné, c'est de faire le premier exposé à l'ouverture de ce colloque, que de vous faire part de quelques réflexions, relatives à l'organisation du transport aérien international, que de vous apporter

quelques éclairages sur ce qu'est la politique de Ministère français des transports en la matière.

Peut être n'est-il pas inutile de rappeler rapidement ce qu'était l'organisation, ou plutôt la base de l'organisation du transport aérien international mondial.

Ce système est né juste à la fin de la guerre d'une série d'accords, le premier signé à Chicago qui organisait essentiellement le transport aérien international sur une base technique, c'est ce système de Chicago qui veut qu'aujourd'hui tous les pilotes du monde utilisent encore les mêmes procédures, les mêmes documents et les mêmes matériels de par le Monde. Il est né également d'une série d'accords aériens bi-latéraux construits pour la plupart sur le modèle de celui qui a été signé entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne aux Bermudes et qui était fondé sur des échanges équilibrés de trafics avec selon les cas, soit une pratique assez libérale de ces droits, soit plus souvent un contrôle assez sérieux des capacités mises en oeuvre. Enfin ce système était complété par le réseau des accords tarifaires conclus entre les compagnies aériennes au sein de leur organisation IATA, soumis à l'approbation des gouvernements concernés et qui avaient pour objet de permettre à un voyageur d'utiliser son billet sans aucune difficulté, de passer de compagnie à compagnie, de réseau à réseau, de pays à pays sans difficultés particulières.

En fait ce système né à Chicago a permis pendant longtemps au transport international d'être le fait d'un petit nombre de transporteurs de grands pays, qui se partageaient un marché en pleine expansion et qui pouvaient très rapidement bénéficier de l'ensemble des aires de productivité que permettait un renouvellement rapide des matériels. En fait très rapidement, les bases qui avaient présidé à l'élaboration de ce système se sont modifiées. La première modification qui s'est fait sentir de façon très progressive a été signée ou ratifiée par 54 états ce sont maintenant 141 ou 142 états qui sont membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Ce sont vraisemblablement maintenant 160 ou 170 compagnies qui pratiquent un trafic international de par l'ensemble du Monde. Il est évident que ceci a modifié considérablement les règles du jeu. Il est évident également que la croissance du nombre des transporteurs, que la revendication des plus jeunes d'entre eux à obtenir une part légitime du trafic qui touche à leur territoire a profondément modifié la part du trafic qui était assurée par les transporteurs les plus anciens et les plus développés, et en particulier par les transporteurs des Etats-Unis. J'y reviendrai dans quelques instants.

Le trafic aérien s'est néanmoins développé dans ce cadre très rapidement jusqu'en 1970-1971. Il a été alors frappé de plein fouet par la hausse brutale du prix du carburant et par la crise économique mondiale qui en est résultée.

A la suite de deux années de quasi stagnation, si le trafic a recommencé à croître, il le fait maintenant avec des taux qui sont de l'ordre de 7,8 ou 9 % par an, et qui sont sans rapport avec les taux de 15 à 18 % qui étaient courants avec les années 70.

Premier élément donc de perturbation du système, cette diminution du taux de croissance.

Deuxième élément de perturbation, c'est une modification profonde des conditions économiques du transport aérien. Alors que celui-ci entre 1950 et 1970 avait vu ses coûts ne cesser de décroître au point que les tarifs moyens évalués en monnaie constante avaient pratiquement perdu la moitié quand ce n'était pas les deux tiers de leur valeur entre 60 et 70. On a vu naître toute une série d'éléments qui ont pesé en sens inverse sur le coût moyen de l'heure de vol des appareils. Le coût moyen à l'heure de vol n'est pas forcément le coût au siège. J'évoque le fait que les matériels modernes en dépit de leur haute productivité sont des matériels très sophistiqués dans lequel le poids de l'équipement, le poids de l'électronique fait augmenter sensiblement le coût au siège. Je pense qu'il faut également évoquer la montée des coûts sociaux, le fait que de plus en plus de par le Monde, les Etats sont appelés à récupérer sur les transporteurs les charges d'infrastructures ou les charges d'aide à la navigation aérienne. Je pense qu'il faut également évoquer dans ce cadre l'importante que revêt aujourd'hui la lutte contre le bruit, la lutte contre la pollution qui sont également des éléments très coûteux.

Troisième élément de perturbation du système international : l'apparition, la montée des échanges à caractère touristique. Je crois que ceci est évidemment trop connu pour qu'il soit besoin d'insister. Peut-être n'est-il pas mauvais de rappeler cependant que la croissance des trafics touristiques ne s'accompagne pas pour autant d'une croissance des recettes sur un trafic classique qui est celui de l'Atlantique Nord. Aujourd'hui une part du trafic est composée pour la moitié, ou près des deux tiers de voyageurs à des fins personnelles. Mais ces deux tiers de trafic n'assurent encore que moins de la moitié, à peine plus du tiers des recettes. Ce basculement de la clientèle aéronautique est l'un des éléments les plus fondamentaux, les plus caractéristiques de la période que nous sommes en train de vivre.

Augmentation du nombre de facteurs, montée des coûts unitaires, crise économique et changement de la clientèle, tels sont essentiellement les éléments qui ont conduit à ce qu'il est coutume d'appeler la crise des transports aériens, qui a commencé à se développer aux alentours des années 1974 - 1975 et a conduit à une fondamentale remise en question de l'ensemble aéronautique international.

Cette crise a suscité de par le Monde un certain nombre de réactions très contrastées que je vais schématiser par deux politiques très différentes l'une de l'autre et qui se situent à deux pôles extrêmes du spectre.

La première c'est la nouvelle politique américaine dite "politique des cieux ouverts". Je crois qu'il faut prononcer ce mot avec beaucoup de précautions, car lorsqu'on regarde de près la philosophie américaine en matière d'ouverture des cieux, <sup>on s'aperçoit qu'il s'agit avant tout des cieux</sup> des autres et très peu des siens. Les motivations de cette politique sont bien connues, elles reposent essentiellement sur une profession de foi libérale. La concurrence est censée permettre un abaissement des coûts, est censée permettre aux usagers des transports aériens le service de la qualité qu'ils souhaitent, rien de plus et rien de moins. Elle est également censée, il ne faut pas l'oublier, permettre la survie des seules compagnies qui sont armées pour faire face à cette concurrence. La politique américaine des "cieux ouverts" implique par conséquent la disparition à terme des transporteurs les moins bien armés pour y faire face. Je ne surprendrai personne, si je dis que bien entendu la plupart des transporteurs américains sont parmi les mieux armés pour y faire face et que dans ces conditions, un certain nombre d'Etats de par le Monde, ne sont pas disposés à accepter les conséquences d'une politique qui vouerait leurs transports à la disparition.

Je crois qu'il faut également rappeler certaines des motivations moins avouées et moins claires de la politique américaine. En 1957, les transporteurs américains tous trafics confondus : régulier, non régulier, domestique et international, assuraient 80 % du trafic mondial. En 1977, le pavillon américain ne représente plus que 38 %. En 1957, les Américains assuraient 37 % du trafic international mondial, en 1977, ils sont tombés en dessous de 18 %. En 20 ans, les ailes américaines ont perdu la moitié de leurs parts dans le monde, et on ne comprend pas très bien la politique américaine si on ne la considère pas en termes de stratégie de la reconquête.

A l'opposé du spectre, on trouve une politique du style de celle pratiquée par l'Australie, qui est une réaction de défense, une réaction de préservation de ses intérêts fondamentaux contre l'offensive américaine. Plutôt que de pratiquer une politique très libérale, plutôt que de pratiquer une politique très concurrentielle, dans laquelle les transporteurs les moins armés risqueraient de ne pas survivre, le gouvernement australien a décidé de pratiquer à la fois une politique de bas tarifs et une politique extrêmement rigoureuse en matière de droits de trafic et de capacité, recherchant pour le pavillon australien des taux de remplissage extrêmement élevés, courant le risque de ne pas faire face à la demande de pointe, mais espérant ainsi grâce à ces remplissages élevés préserver une recette satisfaisante par avion. Parallèlement le gouvernement australien cherche à se réserver le transport de la totalité des trafics à destination de son territoire.

Nous courons le risque là aussi de voir un certain nombre de transporteurs dont les nôtres s'éliminer progressivement de son marché et perdre une partie des ressources complémentaires dont ils pourraient avoir besoin.

Et les autres ?

Et bien, la réaction des autres pays du Monde est extrêmement variable et je crois qu'on pourrait décrire autant de situations qu'il y a de pays. Disons pour prendre l'exemple de l'Europe que trois pays européens seulement ont accepté dans une certaine mesure la philosophie américaine et l'ouverture de la concurrence. Plus intéressante peut-être est l'attitude de la plupart des pays du tiers Monde, qui sont actuellement très partagés entre l'attraction d'une politique de bas tarifs et le risque mortel qu'une telle politique ferait courir à leur transporteur national. Or ces pays, attachés à la permanence de ces transporteurs, non seulement en fonction du symbole qu'ils représentent, mais surtout et avant tout en fonction de la permanence des dessertes qu'ils leur garantissent ont tendance à leur préférer une politique moins éphémère du point de vue des tarifs, mais beaucoup plus sûre du point de vue de leurs transporteurs. Bien entendu, ceci pourrait évoluer dans les années qui viennent. Mais il semble également que le panorama très pratique et très sommaire que je vous ai dressé soit une représentation correcte de la réalité.

Comment dans ce bilan général se présente le pavillon français, dans cet ensemble très contrasté et face à la crise, et quelle politique avons-nous menée et quels en sont les résultats ?

En matière de politique nous avons jusqu'à présent pratiqué une politique très progressive d'expansion de notre portefeuille de droits de trafic sur des bases aussi équilibrées que possible. Et ce n'est pas un hasard si les compagnies françaises sont présentes dans plus de cent pays du Monde. Nous avons des accords aériens avec un très grand nombre de pays et nous avons un portefeuille de droits de trafic qui est pour l'instant très satisfaisant. Je voudrais d'ailleurs au passage signaler que les territoires français du Pacifique figurent de façon tout à fait honorable dans ce portefeuille. Je rappellerais par exemple que neuf états possèdent des droits de trafic en Polynésie, que huit états possèdent des droits de trafic en Nouvelle-Calédonie et que parmi ces neuf ou huit états, il en est un dont la position doit être rappelée car elle est souvent méconnue. L'accord aérien franco-américain donne, depuis qu'il a été signé, la possibilité au gouvernement américain de désigner n'importe quelle compagnie américaine, au départ de n'importe quelle ville des Etats-Unis pour exercer des droits de trafic vers la Polynésie ou la Nouvelle-Calédonie. Il n'y a aucune restriction d'aucune sorte, ni quant au point d'origine, ni quant au nombre de compagnies. Il dépend des seules compagnies américaines d'en faire la demande. Il dépend du seul gouvernement américain de les désigner. Je pense que c'est un élément qu'il faut garder à l'esprit. ....

Je disais donc un portefeuille de droits de trafic aimable, une politique tarifaire que vous connaissez et que vous serez amenés dans les jours à venir à critiquer. C'est une politique prudente mais qui a permis aux transporteurs français de connaître le développement que nous savons, et une présence très confortable dans le monde.

Je voudrais rappeler à ce propos que nous avons, face aux dégradations de trafic que j'ai signalées tout à l'heure, su conserver de par le Monde une place honorable. Nous sommes encore aujourd'hui le troisième transporteur tout à fait international de passagers. Nous sommes encore aujourd'hui le dixième transporteur international de fret et nous avons depuis vingt ans conservé notre part dans le trafic international mondial, a peu près 7% alors que d'autres pays et en particulier les Etats-Unis ont vu leur part décroître très considérablement. Mais nous avons bien entendu face à ce bilan très réconfortant un certain nombre d'éléments de fragilité qui sont très connus.

Je rappelais les nouvelles données de la concurrence internationale et nous y sommes très sensibles. J'ai rappelé l'offensive américaine et nous y sommes soumis notamment sur l'Atlantique Nord. Je crois qu'il faut souligner et qu'il faut avoir le courage de rappeler, l'infériorité des transporteurs européens dans leur ensemble, parmi lesquels les transporteurs français occupent une place honorable en matière de structure de leurs prix de revient, face aux transporteurs, soit les plus compétitifs des Etats-Unis, soit à certains transporteurs de pays du Tiers Monde, soit à fortiori de pays à commerce d'Etat qui n'ont de leurs prix de revient qu'une notion assez lointaine de la nôtre.

Il est donc certain que dans ce contexte en pleine évolution, les ailes françaises doivent s'adapter et faire face de leur mieux à cette évolution si elles veulent garder la place qui est la leur. C'est en pensant à cette nécessaire évolution que je voudrais dire quelques mots du problème de la desserte aérienne des territoires d'Outre-Mer.

Je crois que c'est une vérité présente à l'esprit de tous ceux qui participent à ce colloque que l'immensité des distances entre les territoires d'Outre-Mer du Pacifique et la France métropolitaine conserve aux transports aériens vers les territoires d'Outre-Mer un caractère vital. La desserte aérienne, nous en avons tous conscience, est un élément primordial de désenclavement économique. C'est par avion et par avion seulement que sont acheminés la quasi totalité des trafics passagers et dans une certaine mesure des trafics de fret de valeur. C'est une constatation d'évidence, mais la question qui se pose aujourd'hui avec le plus de force est de savoir quel type de transport, quelle formule de transport est le mieux adapté à ce lien qu'est le transport aérien, lien en pleine évolution.

C'est le débat sans cesse ouvert et jamais clos, entre les mérites respectifs des services réguliers, <sup>et les vols réguliers,</sup> /ces fameux charters, pour utiliser un anglicisme que tout le monde connaît. On peut penser d'ailleurs que ce débat est dans une certaine mesure un faux débat, ne serait-ce d'ailleurs que parce que la différence fondamentale entre les différentes catégories de vols est en train de s'estomper et qu'on finit par ne plus savoir, aux Etats-Unis en particulier, quelles sont les compagnies qui sont régulières et celles qui ne le sont pas, sans compter celles qui, dites supplémentaires, sont en train de s'inventer régulières, et celles dites régulières qui sont en train de se consacrer aux vols non réguliers. Cette distinction donc a tendance à s'estomper, mais il faut bien connaître qu'elle est encore commode pour le raisonnement.

En vérité, le vrai problème n'est pas celui de la différence entre les mérites des différents types d'exploitation. C'est surtout celui de la réflexion sur ce que l'un et l'autre type de transport apporte aux objectifs que l'on peut se proposer et de ce point de vue là, je pense qu'on ne peut se garder de penser au problème de la permanence ou de la non permanence des services assurés par tel ou tel type de transport.

Je pense pour ma part que les transports aériens ne peuvent contribuer aux objectifs qui seront fixés à l'issue de ce colloque, que s'il assure une permanence raisonnable des services dans des conditions économiques acceptables, s'il offre toute l'année les capacités et les fréquences raisonnablement adaptées. Sinon, faute de ces permanences, faute de ces fréquences, on peut craindre que le trafic de base, le trafic sur lequel le transport aérien établit sa vie et sa subsistance ne finisse par s'étioler et que finalement c'est l'ensemble de l'acheminement qui n'en souffre. Or ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que les types de trafic sur lesquels il existe : le trafic à fins personnelles, le trafic d'affaires et le trafic administratif sont profondément complémentaires l'un de l'autre, à la fois pour assurer des rentabilités et des remplissages acceptables partout où le trafic de liaison n'est pas suffisant pour permettre d'envisager sérieusement leur séparation et ceci est particulièrement vrai du moins pour les territoires qui nous réunissent aujourd'hui.

Ceci ne veut pas dire tant s'en faut que les vols affrétés ne servent à rien et doivent être proscrits. Ceux-ci ont un rôle nécessaire, parfois indispensable, non seulement pour défricher, pour exploiter des liaisons sur lesquelles il n'existe pas de lignes régulières, et elles sont encore nombreuses, mais pour compléter les transports réguliers en tant que de besoin et le

colloque aura à réfléchir sur ce que signifie profondément ce "en tant que de besoin". Je me garderai bien pour ma part d'anticiper sur les conclusions. Cependant, ce que je voudrais dire, c'est qu'il n'apparaît pas, qu'aucune politique touristique, aucune politique de desserte aérienne ne peut se concevoir sur des moyens et des longs termes (Monsieur le Ministre nous y a invités) sans se préoccuper de ces problèmes de permanence de la desserte. Ce sont d'ailleurs des considérations de même nature, et ceci nous est souvent reproché, qui nous conduisent à protéger le transporteur national face aux concurrences que nous jugeons excessives. Car ce transporteur national, à condition que les conditions économiques de son exploitation soient satisfaisantes, est avant tout garant de la continuité du service, de sa permanence et de sa fréquence. Or l'histoire même de la desserte aéronautique de ces territoires, le retrait de la Quantas, la réduction de fréquence de la Panam la disparition d'Air France, sont la preuve à contrario de ce qui se passe lorsque ces conditions ne sont pas respectées.

Voici les quelques réflexions que je voulais faire avant de commencer ce colloque. Je pense que nous aurons à nous interroger sur les raisons qui ont conduit à ces réductions de fréquence, à ces disparitions, il me appartient pas de le dire, mais le transport aérien est une activité fragile. C'est une activité qui est très sensible à de nombreux aléas et il faut prendre garde à toutes les modifications brutales qui pourraient aboutir à des résultats inverses de ceux que l'on veut poursuivre.

Cela étant, je voudrais avant de conclure, faire si vous me le permettez quelques recommandations. La première c'est qu'il faut se garder de schématiser. Bien entendu je suis tombé dans ce travers car j'ai au cours de ce propos déjà trop long certainement beaucoup trop schématisé. Je ne pense pas qu'il existe de solution simple, toute faite, à nos problèmes qui sont extrêmement nombreux et délicats et qui eux mêmes doivent être examinés dans toute leur profondeur.

La deuxième remarque que je voudrais faire, est qu'il faut se défier des analogies qui n'en sont pas. Il est extrêmement tentant de comparer aujourd'hui ce qui se passe en d'autres points du globe avec l'expérience de Fredy LAKER sur Londres New-York, ou avec les tarifs entre l'Australie et la Grande Bretagne ou avec d'autres exploitations également spectaculaires. Faut-il rappeler qu'il y a actuellement 4 millions de passagers par an entre Londres et New York ? Faut-il rappeler qu'il y a 800 000 passagers par an entre l'Australie et la Grande Bretagne et que des trafics de cette importance permettent sans aucun doute des modes d'exploitation que des trafics beaucoup plus ténus ne permettent pas.

J'en veux pour preuve les difficultés du même Monsieur LAKER sur Londres Los-Angeles dont la desserte a peine à dépasser actuellement les 40% ce qui est tout à fait insuffisant pour permettre sa rentabilisation.

La troisième recommandation tiendra en deux mots. Elle pourrait s'appeler "adaptation progressive". J'ai dit tout à l'heure la fragilité du système. J'ai dit aussi bien entendu ses difficultés d'adaptation. Je n'aurai sûrement pas ici le front de prétendre que tout est pour le mieux dans le meilleur des transports aériens français possible.

Je pense que nous avons beaucoup de progrès à accomplir. Je pense que nous n'avons certainement pas l'intention de nous replier frileusement sur l'ordre établi, même si au fond le passé donne un bilan satisfaisant. Ceci n'est pas une raison pour s'en satisfaire et je crois effectivement qu'il y a des progrès à faire. Je pense néanmoins que ce serait une erreur de croire que ces progrès peuvent être menés à bien en faisant table rase du passé et en reconstruisant tout au départ. Je crois profondément qu'il faut procéder résolument avec mesure, je pense qu'il faut envisager dans toutes ses dimensions le problème posé. Je pense qu'il faut établir une stratégie d'ensemble et procéder alors aux adaptations qui pourraient se révéler nécessaires.

Croyez bien que Mr Deygout qui représente ici Mr Letheule, Ministre des transports, que mes collaborateurs et moi-même aurons à coeur au cours de ce colloque d'écouter d'apprendre de comprendre et de mieux connaître des problèmes que nous ne connaissons sans doute qu'imparfaitement, de mieux les connaître non pas dans leur globalité mais dans leur détail. Rentrés à Paris, nous aurons à coeur de présenter, de recommander au Ministre des Transports les mesures qui s'avèreraient nécessaires et qu'il aura, je pense, la volonté de faire aboutir pour vous aider à résoudre au mieux vos problèmes.

#### 4.- Rapports des commissions :

Parmi les rapports des quatre commissions qui ont fonctionné durant le colloque, seul a été retenu celui de la commission, "TRANSPORTS".

L'ordre du jour de la commission a été fixé compte tenu des suggestions contenues dans les documents transmis par le Secrétariat d'Etat aux Départements et Territoires d'Outre-Mer et des propositions des membres de la commission.

Tous les thèmes de discussion proposés ont été retenus et ont pu être débattus dans leur entier.

L'ordre du jour définitif a donc été établi comme suit :

I - LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX :

- 1.- Les territoires d'Outre-Mer du Pacifique intéressent-ils les tours operators ?
- 2.- Le produit est-il trop cher ? Est-ce dû aux tarifs aériens dans cette zone ?
- 3.- L'offre de capacité de transport aérien est-elle suffisante :
  - sur les lignes régulières ?
  - par charters ?
- 4.- Peut-on opérer une complémentarité des vols réguliers et des vols charters, en fonction de clientèles différentes ? Trafic charters en provenance de l'Amérique du Nord. Décentralisation des décisions concernant l'autorisation de charters. Fixation des prix planchers pour les charters.
- 5.- Quelles sont les conditions de développement du trafic vacancier ?

II - LES TRANSPORTS LOCAUX ET REGIONAUX :

- 1.- Quelles sont les perspectives de développement de la demande (locale et étrangère) de transport aérien dans les îles et à l'intérieur ?
- 2.- Quels sont les problèmes de financement de l'infrastructure aéronautique (entretien et investissements) ?
- 3.- Quelles sont les options en matière de politique territoriale de desserte aérienne et les modes d'intervention du territoire ?
- 4.- Quels sont les avantages et les possibilités de mettre en place une régionalisation des droits aériens :
  - liens à développer entre compagnies locales (française) et régionales (étrangères) ;
  - intérêts de la mise en place d'une compagnie régionale charter ;
  - maîtrise par le territoire de la totalité du trafic 3e niveau.
- 5.- Quelles sont les perspectives des dessertes maritimes liées à l'activité touristique (comment intéresser un tourisme de croisière aux destinations T O M ?) ?

Séminaire sur le développement touristique des  
territoires français du Pacifique  
Polynésie française - commission n° 3 (transports)

R A P P O R T

Sous la présidence de Monsieur Vanizette, la commission a tout d'abord adopté l'ordre du jour de ses travaux qui ont commencé par l'examen des transports internationaux, puis des transports locaux et régionaux. Ces débats ayant été intégralement enregistrés, un compte rendu analytique sera tenu à la disposition des participants.

I- TRANSPORTS INTERNATIONAUX

I-1.- La première question soumise à la discussion a été la recherche des raisons pour lesquelles les territoires français du Pacifique n'intéressaient pas les organisateurs de voyages. Les représentants de cette industrie ont témoigné qu'au contraire ils ne se désintéressaient pas de ces territoires, même si diverses raisons, notamment l'insuffisance de publicité directe à l'étranger nuisaient à la diffusion du produit.

L'accent a été mis, notamment par le représentant de l'industrie hôtelière, sur la diversité des situations. Un jugement d'ensemble ne peut être porté, il convient de traiter séparément, et dans toute leur spécificité, les marchés nord américain, japonais, sud américain, australien, européen. Cet avis a été partagé par l'ensemble de la commission qui a également conclu que cette première question ne pouvait trouver de réponse que dans celles à apporter aux deux questions suivantes : le produit est-il trop cher ? L'offre de transport aérien est-elle suffisante ?

I-2.- La discussion sur les tarifs s'est engagée sur la base des comparaisons entre les prix d'un séjour en Polynésie et ailleurs dans le monde, dans des hôtels comparables, exprimés en nombre de jours de consommation des ménages. Cette comparaison, mise en doute par certains membres de la commission, n'a pas permis d'établir, sans contestation possible, les parts respectives du transport aérien et des prestations hôtelières, malgré plusieurs questions posées à ce sujet. Les représentants des compagnies ont exposé les efforts déjà consentis par leurs compagnies en matière de tarifs. Ils ont également expliqué les raisons pour lesquelles les tarifs vers la Polynésie pouvaient paraître chers en termes absolus (distance, exiguité des marchés) et ont annoncé qu'on ne pouvait raisonnablement s'attendre à de nouvelles baisses, au-delà de la diminution en cours du tarif

G I T.

La commission a souhaité qu'une grande attention soit portée à l'étude des éléments constitutifs des tarifs des "packages" afin qu'ils soient établis au plus juste coût dans une perspective de développement du trafic.

I-3.- A propos de la capacité, les représentants des compagnies ont émis l'opinion que celle-ci leur paraissait suffisante et qu'elle allait se trouver accrue dans un proche avenir, soit en raison d'évènements dont ils n'avaient pas la maîtrise (par exemple nouvelle politique tarifaire australienne), soit par un accroissement de fréquence de services. Pour eux, le problème est que la capacité hôtelière suive leurs efforts. Une opinion identique a été émise par les organisateurs de voyages, au moins sur certains marchés.

Le problème particulier de relations avec le Japon a été traité et l'abandon de la desserte Tokyo - Papeete par Air France a été déploré ; des explications ont été fournies par les représentants des deux compagnies concernées et par ceux de l'aviation civile. La question a alors été posée par les représentants élus du territoire de la réouverture de cette ligne, ce qui ne saurait aller, depuis la signature de contrat d'entreprise entre l'Etat et Air France, sans une subvention compensatrice du déficit prévu.

I-4.- La complémentarité des vols réguliers et des charters a été longuement débattue. L'opinion la plus largement émise a été que les vols affrétés pourraient servir à défricher de nouveaux marchés, mais que leur coexistence avec des services réguliers existants serait plutôt néfaste, surtout après les récentes baisses des tarifs G I T dont il conviendra d'examiner attentivement les conséquences après quelques mois d'application.

Un certain nombre de questions particulières ont été abordées :

Tout d'abord, celle d'une complémentarité dans le temps, qui s'ajouterait à celle déjà organisée dans l'espace ; là aussi, un système cohérent doit être recherché sans négliger les réelles possibilités qu'offre la modulation saisonnière des tarifs sur vols réguliers.

Ensuite, celle de la décentralisation, voire de la déconcentration des décisions d'autorisation de vols non réguliers, que le représentant de l'Administration de l'aviation civile a enregistrée.

I-5.- L'examen des conditions de développement du trafic vacancier a permis de poser la question des types de tourisme à encourager. Une réponse générale a été apportée à cette question : il doit être une activité la moins perturbatrice

possible, mais qui rapporte le plus possible au territoire. Là aussi, il convient de distinguer selon les origines du trafic : le tourisme en provenance d'Europe demeurant un produit cher, son développement sera limité, celui en provenance des Etats-Unis et du Japon sera davantage un tourisme accessible à un plus grand nombre. La vente du produit sera largement facilitée si les possibilités d'hébergement sont accrues dans les îles et si la durée des séjours est en conséquence allongée.

## II- LES TRANSPORTS LOCAUX ET REGIONAUX

### II-1.- Perspectives de développement de la demande interinsulaire :

#### II-1.1.- Principaux points retenus :

- Une infrastructure bien développée (40 aérodromes, 25 desservis en ligne régulière) ;
- seulement 7 îles équipées d'hôtels ;
- de nouveaux hôtels ne réussiront que si la desserte peut s'adapter (infrastructure, taille des appareils, fréquence) ;
- les touristes demandent toujours à visiter les îles ;
- la croissance de l'activité hôtelière d'une île suppose une grande coordination entre les différents partenaires : hôteliers, transporteurs, fabricants et vendeurs de "tours" ;
- l'ouverture de l'aérodrome de la Terre Déserte est un préalable au démarrage de l'activité touristique aux Marquises ;
- pour les "tours operators", il faut une capacité hôtelière minimale pour qu'une île puisse être intégrée dans un circuit ;
- pour des raisons de notoriété, certaines îles sont plus demandées que d'autres (Bora-Bora) ceci indépendamment de la qualité des installations hôtelières ;
- la commission attire l'attention sur l'importance de la demande locale dans l'évolution des besoins de desserte.

#### II-1.2.- Conclusions et recommandations :

Le rythme et la qualité du développement de la demande de transport aérien dépend pour l'essentiel de la politique de développement économique et touristique et de ses résultats. Sa gestion exige un suivi rigoureux des besoins et une coordination entre les partenaires.

### II-2.- Les problèmes de financement de l'infrastructure aéronautique :

II-2.1.- Principaux points retenus :

- Ces investissements sont coûteux, mais indispensables au désenclavement ;
- un démarrage touristique exige que les îles puissent accueillir au minimum des F 27 ;
- l'allongement des pistes courtes pose des problèmes différents selon les cas. Certains allongements seront très coûteux, voire impossible ;
- il faut prendre en compte les problèmes d'équipements annexes et de communication (téléphone, approvisionnement carburants).

II-2.2.- Conclusions et recommandations :

Après un développement quantitatif rapide (40 pistes existantes) les efforts doivent porter maintenant sur l'amélioration des capacités d'accueil (longueur de piste, équipements annexes).

II-3.- Options en matière de politique territoriale :

II-3.1.- Principaux points retenus :

- La desserte interinsulaire est une activité d'utilité publique
- le caractère d'utilité publique a des implications précises quant aux objectifs à viser, mais laisse le choix des moyens et donc des modes d'intervention du territoire, pour ces derniers, le choix est par essence politique (unanimité des élus) ;
- le choix doit dépendre de l'appréciation relative des risques à accepter (cf document Mc KINSEY chapitre 3) et en particulier du coût final du transport pour l'utilisateur ;
- le territoire ne peut logiquement supporter l'existence de plus de deux compagnies régulières et doit éviter la concurrence directe ;
- le problème de péréquation tarifaire mérite d'être mieux analysé ;
- les élus ne peuvent s'engager à titre définitif dans le cadre de la commission puisque le débat est en cours, tandis que les autres participants reconnaissent qu'il s'agit plus d'un choix politique que d'un choix économique.

II-4.- La régionalisation des droits aériens :

II-4.1.- Principaux points retenus :

- Les participants s'interrogent sur l'origine, le but et le sens de la question posée ;
- les conditions juridiques et techniques de la gestion du portefeuille de droits aériens nationaux sont appréciées différemment ;

- les élus demandent à ce que les droits de trafic non utilisés soient mis à la disposition du territoire en cas de création d'une compagnie territoriale à vocation régionale de façon à ce que le territoire ait une meilleure maîtrise de desserte aérienne ;
- la tutelle estime que la réponse à cette demande ne pourra être fournie sans une étude approfondie sur la viabilité économique de cette compagnie régionale. Si cette viabilité était démontrée, l'Administration de tutelle n'opposerait aucun obstacle juridique à la requête des élus.

#### II-4.2.- Conclusions et recommandations :

- La commission recommande que le dialogue engagé sur les principes se poursuive sur des bases plus précises, l'Administration de tutelle ayant proposé d'assister le territoire dans l'analyse des possibilités de desserte régionale.

#### II-5.- Développement des dessertes maritimes :

##### II-5.1.- Principaux points retenus :

- La desserte maritime interinsulaire de Polynésie française a fait l'objet d'une étude par Monsieur STEHLIN en 1978 - certaines des recommandations ont été déjà suivies d'effets ;
- dans une première analyse, il a été constaté qu'il fallait accorder une attention particulière à la desserte maritime en correspondance avec le réseau aérien (exemples : Bora-Bora, Nuku-Hiva) ;
- dans la navigation maritime à vocation touristique, on doit distinguer la navigation interinsulaire conçue comme un produit touristique supplémentaire offert au visiteur de la Polynésie et la desserte de Polynésie par les navires de croisière qui y seraient basés ;
- la desserte interinsulaire doit être intégrée dans les produits offerts par les "tours operators". Elle exige une très forte coordination entre les différents prestataires (concepteurs et vendeurs de tours, transporteurs aériens hôteliers, transporteurs maritimes) ;
- l'inclusion de la Polynésie française dans les croisières océaniques implique une démarche active de la part de l'Office de développement du tourisme. Il lui faut préparer un dossier complet destiné à convaincre les "operators" susceptibles d'être intéressés.

##### II-5.2.- Conclusions et recommandations :

- Dans ce domaine comme dans les autres, la commission souhaite que l'ensemble des analyses et informations échangées soit repris par les responsables nationaux et territoriaux publics ou privés et se traduisant par des plans d'action concrets, réalistes et finalement mis en oeuvre. ....

5.- Synthèse générale des travaux des commissions  
de la Polynésie française

(Discours de Monsieur Alec ATA) - Extraits

Ces structures tarifaires, nous les avons accueillies, Monsieur le Ministre, avec satisfaction. Je n'ai pas dit avec une satisfaction totale. Pourquoi ? Les commissions l'ont noté avec moi : ces tarifs, s'ils favorisent et privilégient la destination, risquent de priver la Polynésie d'une partie de son potentiel touristique que constitue le trafic de "stop over", qui n'est pas négligeable, puisqu'il entre pour trente cinq à trente six pour cent du total du trafic. Ce qui convient de dire à cette place sans doute, c'est la recherche d'un équilibre entre les vols nolisés d'une part, la desserte régulière de l'autre, est un travail de recherche continu qu'il faut suivre de très près, et notamment comme on l'a dit en commission ; suivre de très près les nouvelles structures tarifaires qui ont été proposées, tout de même d'ailleurs que d'autres tarifs transpacifiques qui sont en cours d'examen à l'heure actuelle, et qui risquent de porter atteinte à la Polynésie en tant que telle, par la faveur qu'elles sembleraient apporter à d'autres territoires voisins, y compris les COOK d'ailleurs, qui risqueraient de présenter pour nous un réel danger de compétition, dans l'avenir tout au moins.

Les commissions, pour travailler, se sont données quelques hypothèses de croissance, et notamment la commission numéro un, la commission de marketing, des hypothèses de croissance à la fois réalistes et je crois raisonnables. L'accord s'est réalisé autour du chiffre de 160 000 touristes au total en 1984. Ce ne sont pas des prévisions bouleversantes, cela n'entraîne en chiffre absolu que 70 000 touristes supplémentaires. Cela entraîne du point de vue du réceptif hôtelier. Toutefois, un doublement de la capacité existante ; nous passerions ainsi de 2 068 chambres à environ 4 200 chambres.

A l'orée de 1984, c'est donc environ 10 % de la population de ce pays qui vivra directement ou indirectement du tourisme : voilà qui est je crois l'une des conséquences les moins contestables de l'évolution du phénomène dans les cinq années qui viennent.

La Polynésie sera-t-elle, comme on l'a dit, le pays des vacances de l'an 2000 ? Nous n'en savons rien, mais nous en avons peut-être le pressentiment. Et pour que cette échéance ne soit pas un rendez-vous manqué, il y faut quoi ? Et bien, tout simplement, l'affirmation d'une volonté politique, de bâtir un programme de développement touristique concerté, réaliste, et jusqu'à son terme. Aussi bien, le départ de ce programme est-il donné, comme vous l'avez souhaité Mr le Ministre ? Nous le poursuivrons.

6.- Discours de clôture de Mr Paul DIJOU - Secrétaire d'Etat aux

DOM/TOM - (Extraits)

Je me suis efforcé moi-même d'apporter ma contribution à cette synthèse et j'ai noté en vous écoutant, en réfléchissant, un certain nombre d'observations que je veux vous communiquer maintenant.

Je les ai rassemblées en seize conclusions qui pourraient être, si vous en êtes d'accord, celles de ce colloque sur le développement du tourisme dans les territoires français du Pacifique.

La première conclusion a trait aux communications aériennes. Mon impression est qu'une certaine approche commune de ce problème s'est dégagée. Entre les responsables des grandes compagnies, les responsables des territoires et les agents du développement touristique, il semble qu'un certain consensus se soit dégagé. On est loin de ce fossé qui semblait séparer les uns des autres. Au contraire, il semble qu'en examinant les faits, en regardant l'avenir, et en le faisant d'une façon critique et objective, on ait pu assez rapidement se mettre d'accord.

Cela ne signifie aucunement que les problèmes n'existent pas. Cela ne signifie aucunement qu'il sera possible dans l'action maintenant, de faire plaisir à tout le monde sur les mêmes points. Il est clair que le gouvernement gardera pleinement sa mission d'arbitrage et que des choix sur certaines questions devront être faits, au nom des intérêts supérieurs de la France, et au nom de l'efficacité dans l'effort du développement touristique.

Mais une approche commune, au fond, semble se dégager autour de trois thèmes. Il apparaît nécessaire d'établir un certain parallélisme entre la capacité hôtelière, la clientèle et sa recherche, et l'offre de sièges à des tarifs adaptés. Au fond, chacun a compris que les avions vides n'apportent pas de touristes. Et chacun, je crois, a pris conscience qu'il n'y a pas de vrai blocage en matière de capacité de transport. A aucun moment, un véritable blocage n'a été mis en évidence.

Le deuxième thème, c'est la priorité que chacun semble reconnaître aux transports réguliers. Le transport régulier, parce qu'il est permanent, parce qu'il participe à la promotion, parce que les tours-operators les préfèrent, présentant moins de risques et d'un maniement plus simple, paraissent devoir bénéficier d'une priorité. Il faut veiller à ce que les transports réguliers demeurent viables. Tout le monde est d'accord, semble-t-il, sur ce point. Bien sûr, les vols nolisés ont aussi leurs avantages. Ils présentent des conditions de souplesse et des possibilités de défri-  
.../...

chement des marchés, que chacun a pu mesurer. Il semble donc que vous soyez d'accord pour considérer qu'il faut utiliser le vol nolisé, d'abord et surtout sur les régions qui ne sont pas accessibles aisément au transport régulier.

Le troisième thème, c'est le voeu qui s'est exprimé, d'un instrument régional capable d'exploiter les droits non utilisés. Le Ministre des transports, s'est déclaré par ses représentants, prêt à explorer cette idée avec les territoires intéressés. Je crois que c'est un point important de vos conclusions.

Cette réflexion commune sur les transports aériens peut être ramassée en une idée qui me paraît déterminante, et qui sera la conclusion de cette réflexion en matière de transports aériens : si le tourisme se développe, les compagnies régulières s'efforceront de suivre et le Ministère des transports responsable, de ce secteur, fera en sorte que le transport ne soit pas un obstacle à ce développement touristique.

La deuxième conclusion, c'est la nécessité d'une planification à long terme, du développement touristique. Tous ceux d'entre vous qui se sont exprimés, et particulièrement vos rapporteurs, ont je le crois, mis en évidence clairement qu'il était nécessaire de planifier et de planifier à long terme, le développement touristique. On ne bâtit pas une industrie touristique en laissant faire, en planifiant pour les trois à quatre ans à venir. Il faut dépasser ce niveau. C'est donc de véritables plans de développement touristique à long terme qu'il faut préparer dans chaque territoire.

La troisième conclusion que l'on peut dégager de vos travaux, c'est qu'il faut donner un nouvel élan à la promotion du tourisme. Il faut préciser d'abord l'image de nos territoires du Pacifique. Ils doivent s'appuyer sur leur spécificité, proposer l'image du tourisme en milieu mélanésien, proposer une bonne image de la Polynésie traditionnelle. Il faut s'appuyer sur la spécificité, mais l'image de nos territoires du Pacifique doit bénéficier aussi de l'image générale de la France. Il faut accueillir des touristes chez nous, en pays français, : proposer la cuisine française, accueillir les touristes dans une atmosphère "à la française" à laquelle ils sont attachés et que, généralement, ils connaissent. Servez-vous à cet égard, du prestige que garde la France.

La quatrième conclusion de vos travaux est qu'il est indispensable de créer pour chaque territoire une structure d'orientation, de concertation permanente et de réflexion sur le développement touristique.

La cinquième conclusion que je dégage de vos travaux, est qu'il est indispensable d'améliorer très substantiellement la qualité de l'animation, et de l'accueil.

La sixième conclusion est qu'il faut étudier minutieusement les structures d'hébergement à mettre en place. N'importe quel moyen d'hébergement ~~ne~~ convient pas. Il faut étudier la clientèle potentielle, et à partir de là, répondant à sa demande, il faut lui fournir un hébergement adapté.

La septième conclusion, est qu'il faut donner une grande importance à la formation des collaborateurs du développement touristique. Tous ces jeunes, ces garçons et ces filles qui vont entrer dans la vie professionnelle, dans le secteur touristique, doivent être qualifiés. Ils doivent connaître leur métier à la fois pour ceux qu'il accueillent, et pour eux-mêmes. Il y a donc un considérable effort de formation, de qualification, qu'il faut préparer. Chaque territoire, sur ce point, doit se donner des objectifs chiffrés.

La huitième conclusion, est qu'il faut associer étroitement la politique du développement touristique et la protection des sites. Construire n'importe où, n'importe comment, laisser se dégrader les sites, laisser polluer les plages, aboutirait à des catastrophes. Le développement touristique auquel vous allez assister et qui dépassera dans les vingt ans qui viennent toutes vos espérances et tout ce que vous pouvez imaginer, pourra détruire si vous n'y prenez garde tout ce que vous avez de plus cher et qui constitue votre capital le plus précieux. Il faut donc, partout, mettre en place des plans d'aménagement. Il faut donc étudier méthodiquement l'intégration dans les paysages et dans les sites, des moyens d'hébergement que vous créerez. Il faut sur ce plan, très étroitement, planifier, dessiner les actions à venir, bien mesurer l'impact des réalisations, savoir quelles zones vous urbanisez et quelles zones vous préservez. Il y a une politique des réserves naturelles à développer. C'est certainement une des priorités de l'action.

La neuvième conclusion, est qu'il faut répartir le développement touristique sur l'ensemble des territoires. Il faut associer en Polynésie par exemple, un effort pour créer des moyens d'hébergement lourd à Tahiti et dans certaines îles, et des moyens très légers dans certains archipels plus lointains pour accueillir en relais des touristes de passage soucieux de trouver le calme, le recueillement et la solitude des atolls.

La dixième conclusion, est qu'il faut effectuer, assurer, découvrir, développer les investissements nécessaires dans un climat de confiance. Il n'y aura pas de développement touristique durable des territoires français du Pacifique, dans un climat de problèmes permanents et dans un climat de doute sur l'avenir

.../...

politique de ces territoires.

La onzième conclusion, est qu'il faut appuyer cet effort sur les civilisations locales. Rien ne serait plus absurde que de bâtir chez vous un tourisme anonyme, tel qu'on le trouve partout ailleurs.

La douzième conclusion, est qu'il faut mettre en place dans nos territoires, une politique résolue d'encouragement aux investissements.

La treizième conclusion, est que le tourisme exige une certaine attitude de tous, un certain état d'esprit, une certaine façon d'agir. Il faut créer un état d'esprit d'accueil, de fraternité avec les visiteurs. Il faut accepter les servitudes inévitables du développement touristique.

La quatorzième conclusion, est qu'il faut s'appuyer dans votre promotion touristique sur la présence culturelle et technique de la France dans le monde.

La quinzième conclusion, est que d'une façon générale, les infrastructures préalables au développement touristique demeurent insuffisantes et doivent être rapidement mises en place. Une autre conclusion qui se rattache à celle-là est que le tourisme nécessitera dans tous les domaines, un effort d'infrastructures d'accompagnement. Vous ne pouvez pas envisager le développement touristique sans, au même moment, créer un certain nombre de structures de logement pour ceux qui vont travailler dans le secteur touristique, de structures d'éducation pour les enfants des populations qui vont aller vivre dans ces zones touristiques, de structures sociales pour ces mêmes travailleurs.

La dernière conclusion, elle est importante, est qu'il faut que le Ministère du tourisme se sente pleinement concerné par le développement touristique du Pacifique français.

Ma conviction, et c'est un pari que je fais et sur les possibilités de nos territoires et sur votre volonté et sur notre action commune, ma conviction est que les territoires français du Pacifique possèdent un capital touristique sans aucune commune mesure avec leurs voisins, avec leurs concurrents, et avec d'autres territoires français. Demain, j'en suis sûr, la Polynésie, comme la Nouvelle-Calédonie, comme Wallis et Futuna et les Nouvelles-Hébrides aussi, seront des lieux de vacances privilégiés, s'ouvrant à une population de plus en plus large. Evitons les erreurs de ceux qui ont bâti chez eux

un tourisme de masse non contrôlé, trop spéculatif, destructeur de l'environnement, mais mesurons pleinement aussi ce que le tourisme a apporté à certains de nos voisins. Nous avons ici, en Polynésie française, comme en Nouvelle-Calédonie, un capital considérable qui doit encore. Il faut pour cela, pour réveiller, pour aller de l'avant, il faut réunir quelques conditions. Elles sont peu nombreuses. Il faut d'abord avoir une ferme volonté d'aller de l'avant, avoir une ambition collective. C'était l'objet de notre rencontre. Ce que votre Secrétaire d'Etat souhaite d'abord faire passer dans le message que nous apportons à nos populations comme dans l'esprit des responsables, c'est qu'une grande ambition se dessine et qu'il faut pleinement l'assumer. Il faut donc que cette grande ambition touristique soit pleinement acceptée, pleinement voulue, pleinement assumée par chaque responsable. C'est la première condition.

La deuxième condition est qu'il faut intéresser à notre entreprise des investisseurs. Sans capitaux, sans technicité, sans accès aux marchés, on ne fait rien dans le monde moderne. Nous avons besoin des spécialistes du marché japonais, du marché américain, australien ou des marchés européens. Nous avons besoin d'investisseurs expérimentés, compétents et solides. Nous ne les attirerons pas avec nos incertitudes. Nous les attirerons parce que la France est ici chez elle, parce que nous sommes tous ici dans le Pacifique des français résolus à le rester et que nous garantissons de ce fait à ceux qui investiront chez nous, la stabilité, le sérieux, la sécurité. Il est donc essentiel que ces capitaux, que ces moyens techniques, que ces efforts de promotion, s'appuient sur une volonté résolue de la France et des populations des territoires, de rester ensemble, définitivement, et d'en tirer toutes les conséquences. C'est bien sûr une autre condition, mais elle est fondamentale.

L'autre condition est que les populations doivent être associées sans cesse à cet effort. On ne bâtira pas une grande économie touristique dans nos territoires en faisant subir aux populations cet effort. Il faut que chacun en prenne sa part et en retire son profit. Il y a donc un énorme effort de sensibilisation de nos populations, d'information et de mobilisation à fournir.

Voilà, je crois, trois conditions fondamentales. Chacun mesure combien elles sont déterminantes. Nous travaillons pour nos populations, nous travaillons pour l'avenir et nous travaillons pour les jeunes. Cette jeunesse nombreuse des territoires d'Outre-Mer, nous rejettera tous, la France comme les responsables territoriaux, si nous ne savons pas fournir des réponses à ses aspirations. S'imaginer qu'en l'an 2000 quatre jeunes sur cinq, ou même trois jeunes sur cinq accepteront l'idée qu'ils seront des chômeurs au moins partiels à vie, c'est commettre une erreur considérable. Dans le monde

moderne, le droit à l'emploi est une priorité. Il est évidemment douloureux qu'au moment où cette priorité s'affirme, nous soyons en pleine crise économique avec tout ce que cela comporte de mutilations et d'épreuves.

Nous devons sans cesse penser à ceux qui vont tirer parti de nos efforts.

Soyons donc sûrs que le gouvernement de la France, pleinement conscient de ses responsabilités vis-à-vis de la jeunesse des territoires d'Outre-Mer, fera son devoir en la matière et que nous ne nous retrancherons pas derrière l'autonomie pour laisser périliter les espérances des populations. Nous ne nous retrancherons pas derrière les responsabilités que nous vous avons données pour vous laisser vous débrouiller tout seuls et perdre cette grande bataille.

\*

\* \*



II - CHRONIQUE AERONAUTIQUE DU 1er TRIMESTRE 1979 -

2.1. - EVENEMENTS MARQUANTS

- 8 JANVIER :

Départ à la retraite de Mr ARBELOT, directeur de l'agence LAN CHILE à TAHITI.

- 17 JANVIER :

Premier atterrissage à TERRE DESERTE effectué par l'avion du Haut Commissaire F O C H S.

- 25 JANVIER :

\* Arrivée du premier vol à TAHITI de la compagnie JAPAN AIR LINES ; vol de reconnaissance de ligne avec une centaine de personnes à bord, pour préparer les charters que la "J A L" doit programmer sur TAHITI.

\* Madame Jacqueline AURIOL, chargée des relations publiques à AIR FRANCE, vient assister au colloque sur le tourisme dans le Pacifique.

- 4 FEVRIER :

Venu présider le colloque sur le tourisme dans le Pacifique, arrive Mr Paul DIJOURD, Secrétaire d'Etat aux DOM/TOM. Par le même avion, sont arrivés Messieurs ABRAHAM, directeur général de l'aviation civile, A. VEIL, directeur général de l'UTA, et d'autres personnalités.

- 8 MARS :

Visite de Mr K.B. GRAINGER, expert ATS/SAR à la direction de la navigation aérienne de l'OACI/MONTREAL.

- 12, 13 et 15 MARS :

Exercices d'entraînement pour le personnel SSIS de l'aérodrome de TAHITI-FAAA : embrasement puis extinction du feu à bord d'un Neptune de l'Aéro-navale à bout de potentiel.

- 22 MARS :

Mr A. ATA, Conseiller de gouvernement visite les services de l'aviation civile.

2.2.- PASSAGE DE PERSONNALITES CIVILES ET ETRANGERES

- 1er JANVIER :

Arrivé le 31 décembre, Mr JAVIER OSTOS, avocat mexicain et président de la Fédération internationale de natation séjourne à TAHITI jusqu'au 4 JANVIER.

- 13 JANVIER :

Le Premier ministre des COOK, Mr Tom DAVIS est à TAHITI pour une visite officielle, il y séjournera jusqu'au 18 JANVIER.

- 18 JANVIER :

L'Amiral LEENARDT accueille à FAAA une délégation de la Commission de la Défense nationale, conduite par le député Y. LANCIEN.

- 29 JANVIER :

Après une escale de 24 heures à MORUROA, le porte hélicoptère JEANNE d'ARC et l'escorteur d'escadre FORBIN franchissent la passe de PAPEETE pour venir accoster au quai des paquebots. Ils resteront à TAHITI jusqu'au 4 février, date de leur appareillage pour RAIATEA.

- FEVRIER :

Mr Bruno RAIFAUD, successeur de Mr DEWATTE comme directeur de cabinet du Haut-Commissaire arrive à TAHITI.

- 25 FEVRIER :

Arrivée à FAAA, pour un séjour de travail, d'une délégation de patrons formosans (Pêche).

- 18 MARS :

Le Lieutenant-Colonel HULLO arrive pour succéder le 27 mars au Lieutenant-Colonel DE MAXIMY à la tête de la Gendarmerie.

III - ACTIVITES DE L'AVIATION CIVILE -

3.1. - TRAFFIC AERIEN

TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL

(Période du 01.01. au 31.03.1979)

COMPAGNIES	CHARTERS			TRAFFIC REGULIER						VARIATION AVEC 1er TRIMESTRE 1978		
	VOLS	P A X	TRA	VOLS	P A X	TRA	S. O	C M R	FRET en Kg		Poste en Kg	
<u>U T A</u>	A:	:	:	89	16 217	2 893	23 443	81,5	580670	86 907	PAX + 2,2	
	D:	:	:	89	16 995	2 893	23 443	84,8	106543	30 235	FRE + 26,6	
	T:	:	:	178	33 212	5 786	46 886	83,2	687213	117 142	POS + 36,4	
<u>PANAM</u>	A:	:	:	25	3 463	0	10 216	33,9	41427	6 125	PAX + 25,9	
	D:	:	:	25	4 031	0	10 311	39,1	11058	4 421	FRE + 42,5	
	T:	:	:	50	7 494	0	20 527	36,5	52 485	10 546	POS x 3,9	
<u>AIR NEW ZEALAND</u>	A:	:	:	65	7 390	4 943	15 950	77,3	552807	2 881	PAX + 12,3	
	D:	:	:	65	6 970	4 943	15 938	74,7	2155	4 968	FRE - 18,8	
	T:	:	:	130	14 360	9 886	31 888	76,0	554962	7 849	POS + 4,4	
<u>L A N C H I L E</u>	A:	:	:	35	2 602	1 377	5 504	72,3	4476	87	PAX + 20,9	
	D:	:	:	35	2 110	1 377	5 498	63,4	4066	452	FRE - 12,3	
	T:	:	:	70	4 712	2 754	11 002	67,9	8542	539	POS - 10,0	
<u>JAPAN AIRLINES</u>	A:	2	82	0	:	:	:	:	:	:	:	
	D:	2	74	0	:	:	:	:	:	:	:	
	T:	4	156	0	:	:	:	:	:	:	:	
<u>PACIFIC WESTERN AIRLINES</u>	A:	6	1 027	0	:	:	:	:	:	:	:	
	D:	6	1 061	0	:	:	:	:	:	:	:	
	T:	12	2 088	0	:	:	:	:	:	:	:	
<u>TRANS IN- TERNATIO- NAL AIR- WAYS</u>	A:	13	3 741	290	:	:	:	:	:	:	:	
	D:	13	3 584	290	:	:	:	:	:	:	:	
	T:	26	7 325	580	:	:	:	:	:	:	:	
<u>WESTERN AIRLINES</u>	A:	1	371	0	:	:	:	:	:	:	:	
	D:	1	372	0	:	:	:	:	:	:	:	
	T:	2	743	0	:	:	:	:	:	:	:	
<u>TOTAL</u>	A:	22	5 221	290	214	29 672	9 213	55 113	70,6	1179380	96 000	PAX + 8,4
	D:	22	5 091	290	214	30 106	9 213	55 190	71,2	123822	40 076	FRE + 2,4
	T:	44	10 312	580	428	59 778	18 426	110 303	70,9	1303202	136 076	POS + 40,8

A = Arrivée

TRA = Transit

SO = sièges offerts

D = Départ

Pax = passagers

CMR = Coefficient moyen de remplissage

.../...

- PARC AERIEN de POLYNESIE FRANCAISE -

- 30 MARS 1979 -

EXPLOITANT	Immatriculation	T Y P E	Masse maxi au décollage	Equipement	O B S E R V A T I O N S
II- POLYNESIE	FOCVY	FA 27	20 tonnes	TPP 1 IFR	FAIRCHILD
	FOCVZ	FA 27	20 tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FOCYA	FA 27	20 tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FODBY	FA 27	20 tonnes	TPP 1 IFR	- d° -
	FODLV	DH 6	6 tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	FODBN	DH 6	6 tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FODRB	BN 2 A	3 tonnes	TPP 2 IFR	BRITTEN NORMAN
II- TAHITI	FOCCY	PA 23	3 tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFA	PA 23	3 tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCFJ	DH 6	6 tonnes	TPP 2 IFR	DE HAVILLAND
	FOCGU	C 206	2 tonnes	TPP 2 IFR	CESSNA
	FOCIT	PA 23	3 tonnes	TPP 2 IFR	PIPER
	FOCMN	BN 2 A	3 tonnes	TPP 3 VFR	BRITTEN NORMAN
	FOCMO	BN 2 A	3 tonnes	TPP 3 VFR	- d° -
	FOCOY	BN 2 A	3 tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCOZ	BN 2 A	3 tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
	FOCUU	BE 8 S	5 tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT
TAHITI AIR TOUR SERVICE	FOGRV	BE 95	2 tonnes	TPP 2 IFR	BEECHCRAFT
	FODCT	BE 8 S	5 tonnes	TPP 2 IFR	- d° -
AEROCCLUB DE TAHITI	FOCAB	PA 28	2 tonnes	Privé VFR	PIPER
	FOCYK	PA 28	2 tonnes	Privé VFR	PIPER
	FODHT	PA 28	2 tonnes	Privé VFR	PIPER
CERCLE AERONAUTIQUE	FOCMJ	C 182	2 tonnes	Privé VFR	CESSNA
	FOCTB	C 150	2 tonnes	Privé VFR	CESSNA
	FOGPR	PA 28	2 tonnes	Privé VFR	PIPER
	FODFC	C 150	2 tonnes	Privé VFR	CESSNA
AEROCCLUB U T A	FOGAY	DR 150	2 tonnes	Privé VFR	JOEEL
	FOGKA	DR 22	2 tonnes	Privé VFR	ROBIN
AEROCCLUB DES ILES SCUS LE VENT	FOBOJ	PA 18	2 tonnes	Privé VFR	PIPER
	FCCNK	C 172	2 tonnes	Privé VFR	CESSNA
Interfly	FCCZC	BE 50	3 tonnes	Privé VFR	BEECHCRAFT
Moulène	FODEY	BH 47	2 tonnes	HELICO Pvt/VFR	
Lejeune J-F.	FAZAG	P 51 D	4 tonnes	Privé VFR	NORTH AMERIC.
Bres	FOCLJ	PA 32	2 tonnes	Privé VFR	PIPER
Brouillet	FOCTQ	PA 31	2 tonnes	Privé IFR	PIPER
Brel (Balny)	FODBU	BE 50	3 tonnes	Privé IFR	BEECHCRAFT
Chanteloup	FCCZB	PA 30	2 tonnes	Privé IFR	PIPER
Lejeune M.	FODAO	PA 31	3 tonnes	Privé IFR	PIPER NAVAJO
Etat	FOCHS	PA 31	3 tonnes	IFR	PIPER NAVAJO
Piccot	FOCIA	DR 25	2 tonnes	Privé VFR	ROBIN
Léty	FCCMV	PA 32	2 tonnes	Privé IFR	PIPER
Touitou/Janvier	FCCSF	DR 10	2 tonnes	Privé VFR	ROBIN
Klima	FODAP	PA 34	3 tonnes	TPP 2 IFR	PIPER

(+) MENTION d'EMPLCI :

- TPP 1 : Tout avion multimoteur, quelle que soit sa masse, possédant un CDN de type et les équipements pour les vols aux instruments, les vols de nuit et les vols en conditions givrantes.

- TPP 2 : Tout avion multimoteur, masse inférieure ou égale à 5 700 Kg possédant 1 CDN de type et les équipements pour les vols aux instruments et les vols de nuit.

- TPP 3 : Tous les monomoteurs ou multimoteurs, masse inférieure ou égale à 5 700 Kg, régime VFR exclusivement.

- IFR : Règles de vol aux instruments.

- VFR : Règles de vol à vue.

- TRAFIC INTERINSULAIRE (Période du 01.01.79 au 31.03.79) -

AIR TAHITI : TRAFIC COMMERCIAL

T Y P E	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
AZTEC	182	272	385	178 000	363 600	48,9 %
BEECH	28	42	82	25 800	70 000	36,8 %
BRITTEN	3 486	529	19 595	425 700	689 800	61,7 %
TWIN 200	1 559	245	19 074	424 400	595 900	71,2 %
<u>T O T A L</u>	5 255	1 088	39 136	1 053 900	1 719 300	61,3 %

AIR POLYNESIE : TRAFIC COMMERCIAL

T Y P E	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
F 27	2 397	1 682	49 644	12 537 000	20 543 000	61,0 %
TWIN 300	907	420	8 249	1 154 000	1 579 000	73,1 %
RWIN 200	1 168	302	12 524	508 000	827 000	61,4 %
BRITTEN	854	155	4 792	95 000	153 000	62,1 %
<u>T O T A L</u>	5 326	2 559	75 209	14 294 000	23 102 000	61,9 %

TOTAL DU TRAFIC COMMERCIAL INTERINSULAIRE DES 2 COMPAGNIES

COMPAGNIES	Nombre de mouvements	Heures de vol	PASSAGERS	Sièges/Km réels	Sièges/Km offerts	C M R
A. T.	5 255	1 088	39 136	1 053 900	1 719 300	61,3 %
A. P.	5 326	2 559	75 209	14 294 000	23 102 000	61,9 %
<u>T O T A L</u>	10 581	3 647	114 345	15 347 900	24 821 300	61,8 %

EVACUATIONS SANITAIRES ( E V A S A N )

Au cours de ce 1er trimestre 1979, la compagnie Air Tahiti et l'avion d'Etat F O C H S ont effectué 31 évacuations sanitaires (Moorea exclue) qui se répartissent comme suit :

- Iles-Sous-le-Vent ..... 7
- Tuamotu ..... 20
- Marquises ..... 3
- Australes ..... 1

OBTENUS AU GISEC DU 1er TRIMESTRE 1979  
EFFETS DE FAUCES NON REPRODUCTION

Province	Nombre de patients	Nombre de lits	Nombre de jours	Nombre de soins	Nombre de médicaments	Nombre de consultations	Nombre de prescriptions	Nombre de certificats	Nombre de décès
Iles-Sous-le-Vent	7	0	0	0	0	0	0	0	0
Tuamotu	20	0	0	0	0	0	0	0	0
Marquises	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Australes	1	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

ACTIVITES des AERO-CLUBS de POLYNESIE FRANCAISE

(1er TRIMESTRE 1979)

/AERO-CLUB de TAHITI/

Type d'aéronef	Immatriculation	Heures de vol	Distances (Km)
PA 28	FOGAB	20	3 600
PA 28	FODHT	260	46 800
PA 28	FOCYK	186	29 800
		466	80 200

/CERCLE AERONAUTIQUE/

FRA 150	FOCTB	164	28 500
C 150	FODFC	233	37 300
C 182	FOCMJ	110	24 200
PA 28	FOGPR	76	14 500
		583	104 500

/AERO-CLUB CIP UTA/

DR 150	FOCAY	-	-
DR 22	FOCKA	31	5 300
		31	5 300

/AERO-CLUB DES ILES-SOUS-LE-VENT/

PA 18	FOBOJ	65	12 000
C 172	FOCNX	25	3 000
		90	15 000

TOTAL HEURES DE VOL = 1 170

TOTAL DISTANCES/KM = 205 000

TITRES DE PILOTES NON PROFESSIONNELS

OBTENUS AU COURS DU 1er TRIMESTRE 1979

TITRE	Parti- culiers	Aéroclub UTA	Aéroclub de Tahiti	Cercle aé- ronautique	Aéroclub I S L V	TOTAL
Cartes de stagiaires	0	9	8	7	2	26
Licences élémentaires	1	0	0	2	0	3
Brevets de pilotes privés	1	0	0	0	0	1
<u>TOTAL</u> .....	2	9	8	9	2	30

3.2.- PERSONNEL de la DIRECTION du SERVICE de l'AVIATION CIVILE

- MOUVEMENTS de PERSONNEL -

D E P A R T S

PERSONNEL RAPATRIE EN METROPOLE

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
25 JANVIER	NICOLAS Jean	AC/1 48-1018	S I A
4 FEVRIER	REVERSAT Georges	T E S M A C	S N A
1er AVRIL	NAZARETIAN Richard	VAT/I E E A C	S N A

- L I C E N C I E M E N T -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
10 FEVRIER	TERINATOOPA Antonina	AC/5	A D M
22 FEVRIER	HONOURA Claudette	AC/5	M E T

A R R I V E E S

- PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
07 JANVIER	GARIBALDI Roger	O C C A / 1	S N A
19 FEVRIER	LILIN Pierre	E S A / 1 Résident	S N A
23 MARS	PUY Jean	T E S M A C	S N A

- RETOUR de CONGE ADMINISTRATIF -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
5 JANVIER	TSCHELLER André	Sec. Adj <sup>t</sup> Chef section	ADM
5 JANVIER	MARCHISONE Noël	Chef section TPE	SIA
5 FEVRIER	CHANTELOUP Georges	ESA/P	SNA
23 FEVRIER	PASCAL René	ITM	MET/PREVI
26 FEVRIER	SALMON Moses	TSA C/Résident	SNA

- RETOUR DE FORMATION EN ECOLE -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
12 MARS	LEU Véronique	TAC/CEAPF	SNA
12 MARS	PERETTI Charles	TAC/CEAPF	SNA
12 MARS	LEE Oscar	TAC/CEAPF	SNA
12 MARS	CHIU J-François	TAC/CEAPF	SNA

- RECRUTEMENT -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
1er JANVIER	TERIINOHO Isaac	AC/5	SNA/Nuku-Hiva
12 FEVRIER	DOUCET Gérard	AC/2	SNA
12 FEVRIER	TERINO Louise	AC/5	ADM
8 MARS	MOPI Lafi	AC/5	METEO

- REINTEGRATION APRES SERVICE NATIONAL -

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	SERVICE
1er JANVIER	AN Pierre	AITM	MET/Atuona
1er AVRIL	PROKOP Libor	TAC/CEAPF	SNA
1er AVRIL	REY Olivier	TAC/Résident	SNA/Raiatea

MUTATIONS

DATE	NOMS et PRENOMS	CORPS et GRADES	STATION/AERODROME	
			Ancien	Nouveau
26 MARS	CHANT Willy	T A C/CEAPF	FAAA	RAIATEA
	PAPARU Maui	AC/5	MET/ MopeHa	MET/FAAA
	BENNETT Christian	AC/5	MET/FAAA	MET/ Mopelia

RESULTATS DE CONCOURS

A été admis en qualité d'agent contractuel de 2e catégorie - agent technico-administratif au SNA : Mr DOUCET Gérard.

3.3.- ACTIVITES DES SERVICES -

(1er trimestre 1979)

3.3.1.- DANS LES CENTRES D'EXPLOITATION

- /CENTRE DE CONTROLE REGIONAL/ - (C C R)

- Statistiques mensuelles de trafic "en route" -

M O I S	MOUVEMENTS INTERINSULAIRES		MOUVEMENTS INTERNATIONAUX		T O T A U X	
	Nombre	Temps de contact (heures)	Nombre	Temps de contact (heures)	Nombre	Temps de contact (heures)
JANVIER	1 128	985	193	382	1 321	1 367
FEVRIER	1 143	995	188	427	1 331	1 422
MARS	1 135	934	216	489	1 351	1 423
<u>TOTAUX</u>	3 406	2 914	597	1 298	4 003	4 212
<u>TRIMESTRIELS</u>						

137 mouvements de plus qu'au cours du 1er trimestre 1978, soit une augmentation de trafic de 3,5 %.

Temps de contact : Interinsulaires : 51 minutes

Internationaux : 2H 17 minutes

Le temps de contact est le temps pendant lequel le CCR a en compte l'aéronef et demeure en liaison avec lui.

Ce temps représente le temps "en route" depuis l'instant où l'avion est transféré au CCR Tahiti, soit par un CCR voisin, soit par une tour d'un aéroport de Polynésie française, soit par l'aéronef lui-même, jusqu'à ce qu'il soit transféré à un autre organisme de circulation aérienne (CCR ou tour) ou qu'il ait clôturé son vol.

- PHASES d'URGENCE :

1 phase d'alerte (ALERFA) déclenchée par le CCR au cours du 1er trimestre 1979, au profit d'un F27 d'Air Polynésie sur le trajet Rangiroa - Tahiti, suite à la mise en drapeau d'un moteur.

- INCIDENTS EN ROUTE :

4 compte-rendus d'incident rédigés par le CCR qui ont eu pour conséquence 3 demi-tours vers l'aérodrome de départ, tous étaient dus à des incidents techniques à bord.

- PROCEDURES :

Rien à signaler.

/CENTRE DE COORDINATION DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE/ - /C C S/

- INCIDENTS :

\* 23 MARS :

Suite à une panne du pilote automatique, le Twin Otter qui assure la ligne régulière des Tuamotu fait une arrivée quelque peu mouvementée à Fakarava. Un blessé léger à bord.

- OPERATIONS S A R :

\* 4 JANVIER :

Le service des affaires maritimes de Papeete informe en fin d'après-midi le C C S que l'on est sans nouvelles du bonitier FARE UTE parti de Papeete le 27 décembre 1978 à destination de APATAKI via MAKATEA ; deux personnes sont à bord.

Les recherches sont entreprises par un Neptune dès le 5 janvier au matin et vont se poursuivre durant 5 jours. Elles seront arrêtées le 10 mars après que de vastes zones aient été explorées sans résultat.

- ASSISTANCE MEDICALE :

\* 19 MARS :

Un message reçu du Ministère des transports maritimes de Nouvelle-Zélande, via la Cabinet du Haut Commissaire signale que l'état d'une enfant habitant ATAFU (archipel TOKALOA - Cook du Nord) requiert son évacuation sur les Iles SAMOA.

Vu l'éloignement de Tahiti, il est demandé au CCS de Wellington si tous les centres pouvant concourir à l'opération ont été avisés.

Dans le même temps un nouveau message émanant de Wellington indique que le navire américaine GLACIER navigant dans les parages se charge d'effectuer l'évacuation sanitaire.

- EXERCICE SAR :

\* 14 FEVRIER :

Exercice SAR entre Huahine et Raiatea. Il avait pour thème la recherche à vue d'un canot de sauvetage déposé en mer quelques heures avant le début de l'exercice afin de déterminer la valeur de la dérive et pour parfaire l'entraînement

des équipages au largage de chaînes de secours.

- PHASES d'URGENCE :

Le 1er trimestre 1979 a vu le CCS traiter 9 phases d'urgence déclenchées par les CCR adjacents.

Phases d'urgence qui se répartissent comme suit :

- 6 ALERFA (phase d'Alerte) émanant de Nandi (FIDJI)
- 2 INCERFA (phase d'Incertitude) émanant de Nandi (FIDJI)
- 1 INCERFA (phase d'Incertitude) émanant de Honolulu (HAWAI)

- AUTRES ACTIVITES :

\* 5 JANVIER :

MANDI (FIDJI) relaie un message de WALLIS indiquant qu'un catamaran a été découvert le 3 janvier sur la côte nord de Futuna, sans personne à bord, et demande au CCS de Tahiti s'il peut fournir des renseignements sur ce bateau.  
Réponse négative, après enquête.

\* 16 JANVIER :

Réception d'un AVURNAV émanant du service des affaires maritimes de Papeete :

Une embarcation type MARK TWAIN a rompu son amarrage le 13 janvier sur le récif de TAKAPOTO et est partie à la dérive sans personne à bord. Il est demandé à tout navigateur rencontrant cette embarcation de tenter de la récupérer pour remise au service de la Pêche à qui elle appartient.

\* 7 FEVRIER :

Le C C S TAHITI est alerté par le C C S HONOLULU au sujet du navire de plaisance américain FREE LIFE parti de SAN DIEGO (Californie) à destination des Iles HAWAI via BCRA-BCRA et TAHITI.

De l'enquête menée à TAHITI, il ressort que le FREE LIFE a fait successivement escale à MOOREA, RAIA TEA, BCRA-BCRA, puis est reparti directement pour HAWAI ; toutes informations communiquées au C C S HONOLULU.

Quelques heures plus tard, HONOLULU informe le C C S TAHITI que le navire a été retrouvé à HILO HARBOR (HAWAI).

\* 20 MARS :

Un message émanant des garde-côtes américains de PAGO-PAGO nous avise que la dernière liaison radio avec le bateau de pêche Sud-Coréen "SAM SONG N°15" remonte au 24 février et que le navire se trouvait alors en panne de moteur à l'ouest de BELLINGSHAUSEN.

En l'absence de renseignements autres que la position indiquée le 24 février, la Marine Nationale et le service des affaires maritimes ne peuvent entreprendre de recherches avec les moyens disponibles.

De nombreux navires de pêche sud-Coréens au voisinage de la dernière position connue se mettent à la recherche du SAM SONG N° 15.

Le 28 mars, le M/V KAWAMEE signale que le bateau recherché est à la dérive dans la zone de responsabilité de Nandi. Trois bateaux sud-Coréens se rendent au rendez-vous du KAWAMEE et du SAM SONG N° 15 et les équipages s'efforcent de relancer son moteur.

Finalement, un message en date du 4 avril informe que le SAM SONG N° 15, escorté du KAWAMEE et du SAM SONG N° 16 est bien arrivé à RAROTONGA.

3.3.2.- SUR LES AERODROMES

- /LISTE DES AERODROMES DE POLYNESIE FRANCAISE AU 31.03.1979/ -

STATUT	ARCHIPEL	USAGE	Date mise en service (ouv. CAP)	EXPLOITANT	Contrôle aéro. ou AFIS	Long. piste (M)
<u>AERODROMES D'ETAT</u>						
		Ouvert à la				
BORA-BORA/Motu-Mute	Société (ISLV)	C.A.P	Depuis 1958	D S A C	X	1 500
Raiatea-Uturoa	Société (ISLV)	" "	08.02.64	D S A C	X	1 400
RANGIROA	Tuamotu	" "	27.08.67	D S A C	X	2 100
TAHITI-FAAA	Société (IDV)	" "	21.07.67	D S A C	X	3 416
<u>AERODROMES TERRITOIRES</u>						
<u>RIAUX</u>						
		Ouvert à la				
APATAKI	Tuamotu	C.A.P	06.12.77	D S A C	-	840
ANAA	Tuamotu	C.A.P	28.12.76	D S A C	X	1 500
ATUONA/HIVA-OA	Marquises	Us. Restreint	29.01.73	D S A C	X	1 125
FANGATAU	Tuamotu	C.A.P	18.10.78	D S A C	-	900
HUAHINE/FARE	Société (ISLV)	" "	30.03.71	D S A C	X	1 500
MAKEMO	Tuamotu	" "	23.08.76	D S A C	X	1 500
MANIHI	Tuamotu	" "	15.09.69	D S A C	-	1 200
MAUPIITI	Société (ISLV)	" "	10.07.72	D S A C	-	815
MOOREA-TEMAE	Société (IDV)	" "	06.10.67	D S A C	X	880
NAPUKA	Tuamotu	" "	16.05.77	D S A C	-	1 250
PUKA-PUKA	Tuamotu	" "	19.03.79	D S A C	-	900
PUKARUA	Tuamotu	" "	19.03.79	D S A C	-	900
RURUTU	Australes	" "	07.04.76	D S A C	X	1 500
REAO	Tuamotu	" "	30.01.79	D S A C	-	900
TAKAPOTO	Tuamotu	" "	29.08.73	D S A C	-	900
TATAKOTO	Tuamotu	" "	30.01.79	D S A C	-	900
TIKEHAU	Tuamotu	" "	29.06.77	D S A C	-	1 250
TOTELEGIE	Gambier	" "	Mil. conc. territ.	D S A C	X	1 250
TUBUAI/MATAURA	Australes	" "	27.06.72	D S A C	X	1 700
UA-HUKA	Marquises	Us. restreint	29.01.73	D S A C	X	775
UA-POU	Marquises	Us. restreint	25.11.76	D S A C	-	833
<u>AERODROMES PRIVES</u>						
				Sté Perle		
ARATIKA	Tuamotu	Us. restreint	21.05.75	ARATIKA	-	800
ARUTUA	Tuamotu	" "	11.02.73	Sté Pol Perl.	-	680
FAKARAVA	Tuamotu	" "	14.04.77	M. Klima	-	900
HIKUERU	Tuamotu	" "	19.03.76	Sté Pol Perl.	-	800
KAUKURA	Tuamotu	" "	07.05.75	Gooding Klima	-	700
Manutea-SUD	Tuamotu	" "	04.09.75	Sté Pol Perl.	-	1 200
MATAIVA	Tuamotu	" "	01.09.76	Commune	-	1 000
TETIAROA	Société (IDV)	" "	31.07.73	M. Brando	-	660
TUPAI	Société (ISLV)	" privé	-	Sté Tupai	-	790
<u>AERODROMES MILITAIRES</u>						
FANGATAUFA	Tuamotu	Militaire	-	Armées	-	2 000
HAO	Tuamotu	Militaire	-	Armées	X	3 450
MORUROA	Tuamotu	Militaire	-	Armées	X	2 400

- /AIDES RADIOELECTRIQUES A LA NAVIGATION/ -

AIDES RADIO CIVILES (au 31.03.79)

STATION	Indicatif	FREQUENCE	Puissance	Portée notifiée	HEURE	UTILISATION
ANAA	AA	332,5 KHZ	25 W	25 NM	H. 24	L
ATUONA	HV	383 KHZ	100 W	80 NM	O/R	NDB
BORA-BORA	BB	384 KHZ	25 W	20 NM	H. 24	L
HUAHINE	HH	345 MHZ	25 W	20 NM	H. 24	L
MAKEMO	MK	383 KHZ	25 W	20 NM	LS/CS	L
MANIHI	MH	284,5 KHZ	100 W	120 NM	0600/2200	NDB
MAPUKA	MP	272 KHZ	400 W	250 NM	LS/CS	NDB
RATATEA	RU	372 KHZ	50 W	50 NM	H. 24	L
RANGIROA	OA	358 KHZ	25 W	20 NM	H. 24	L
RANGIROA	RAN	112,3 MHZ	50 W	50 NM	H. 24	VCR
RURUTU	RT	282,5 KHZ	100 W	100 NM	O/R	NDB
TAHITI	FXI	393 KHZ	400 W	250 NM	H. 24	NDB
TAHITI	PW	337 KHZ	25 W	20 NM	H. 24	L
TAHITI	TS	377,5 KHZ	25 W	20 NM	H. 24	L
TAHITI	TAF	112,1 MHZ	200 W	200 NM	H. 24	VCR
TAHITI		Channel 58 X		200 NM	H. 24	DME
TAKAPOTO	TP	349 KHZ	100 W	100 NM	LS/CS	NDB
TOCEGEGIE	MG	341 KHZ	100 W	100 NM	H. 24	L
TUBUAI	TB	347 KHZ	100 W	150 NM	O/R	NDB
UA HUKA	UK	372 KHZ	400 W	200 NM	O/R	NDB
UA POU	PO	352,5 KHZ	25 W	20 NM	O/R	L

AIDES RADIO MILITAIRES (au 31.03.79)

HAO	HA	367 KHZ	5 W	400 NM	H. 24	NDB
HEREHERETUE	HT	379 KHZ	25 W	25 NM	H. 24	L
MURUROA	MU	400 KHZ	50 W	80 NM	H. 24	L
REAO	RE	327,5 KHZ	50 W	25 NM	H. 24	NDB
TUREIA	TR	355 KHZ	50 W	25 NM	H. 24	L

AIDES RADIO ETRANGERES (au 31.03.79)

AITUTAKI	AI	320 KHZ		250 NM	O/R	NDB
RAROTONGA	RG	352 KHZ		250 NM	H. 24 ACC/ NANDI	NDB
RAROTONGA	RG	113,5 MHZ		150 NM	H. 24 ACC/ NANDI	VCR
RAROTONGA	RG	Channel 58 X		150 NM	H. 24 ACC/ NANDI	DME

A - AERODROME INTERNATIONAL de TAHITI -FAAA/ -

TRAFIC COMMERCIAL des COMPAGNIES LOCALES (Période du 01.01.79 au 31.03.79)

COMPAGNIES	T R A F I C R E G U L I E R						Variation avec 3e trimestre 1978	
	VOLS	P A X	S O	C M R	F R E T en KG	P O S T E en KG		
<u>IR</u> POLYNESIE	A :	2 096	38 189	55 752	68,5	63 047	3 060	PAX + 15,0
	D :	2 098	34 040	55 797	61,1	91 593	11 325	FRE + 29,9
	T :	4 194	72 269	111 549	64,8	154 640	14 385	POS - 6,7
<u>IR</u> TAHITI	A :	2 480	21 727	29 928	72,6	0	0	PAX + 21,0
	D :	2 486	17 547	30 018	58,5	0	0	FRE
	T :	4 966	39 294	59 946	65,5	0	0	POS
<u>TOTAL</u>	A :	4 576	59 916	85 680	69,9	63 047	3 060	PAX + 17,1
	D :	4 584	51 627	85 815	60,2	91 593	11 325	FRE + 29,9
	T :	9 160	111 543	171 495	65,1	154 640	14 385	POS - 6,7

TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL (Période du 01.01.79 au 31.03.79)

	CHARTERS		T R A F I C R E G U L I E R				FRET en KG	POSTE en KG	Variation avec 1er trim. 1978	
	VOLS	P A X	VOLS	P A X	T R A	S O				C M R
A :	22	5 221	210	29 572	9 213	55 193	70,8	1 249 320	96 000	PAX + 8,5
D :	22	5 091	714	30 106	9 213	55 190	71,2	1 238 22	40 076	FRE + 2,4
T :	44	10 312	428	59 778	18 426	110 303	70,9	1 303 202	136 076	POS + 40,8

Note : pour le détail du trafic commercial international, se reporter en 3.1-

TRAFIC COMMERCIAL TOTAL ENREGISTRE SUR L'AERODROME DE TAHITI -FAAA

- 1er TRIMESTRE 1979 -

	CHARTERS		T R A F I C R E G U L I E R				FRET en KG	POSTE en KG	Variation avec 1er trim. 1978	
	VOLS	P A X	VOLS	P A X	T R A	S O				C M R
A :	22	5 221	4 790	89 588	9 213	140 793	70,2	1 242 427	99 060	PAX + 14,5
D :	22	5 091	4 798	81 733	9 213	141 005	64,5	1 215 415	51 401	FRE + 4,8
T :	44	10 312	9 588	171 321	18 426	281 798	67,3	1 457 842	150 461	POS + 34,3

TRAFIC de l'AERODROME :

M O I S	MOUVEMENTS COMMERCIAUX		MOUVEMENTS <sup>non</sup> COMMERCIAUX	
		dont IFR		dont IFR
JANVIER	3 087	820	2 634	208
FEVRIER	3 144	727	3 515	208
MARS	3 360	776	3 756	244
<u>T O T A U X</u> .....	9 591	2 323	9 905	660

TOTAL TOUT TRAFIC = 19 496

TOTAL TRAFIC IFR = 2 767

Parmi les aéronefs ayant fréquenté l'aérodrome en trafic commercial, il a été enregistré :

M O I S	Aéronefs étrangers	J E T S	+ de 20 tonnes
JANVIER	105	163	737
FEVRIER	95	148	654
MARS	97	161	716
<u>T O T A L</u> TRIMESTRIEL	297	472	2 107

Mouvements des aéronefs (non commerciaux)

M O I S	Aéro-club de Tahiti	Cercle aéronautique	Aéro-club U T A	Privés	Autres mouvements	TOTAL
JANVIER	1 114	962		194	364	2 634
FEVRIER	1 142	1 552		448	373	3 515
MARS	1 182	1 260	316	380	618	3 756
<u>T O T A L</u> :	3 438	3 774	316	1 022	1 361	9 905

RELEVÉ TRIMESTRIEL DES MOUVEMENTS  
D'APPAREILS DES AÉRO-CLUBS BASES A TAHITI

J A N V I E R /

<u>AÉRO-CLUB DE TAHITI</u>		<u>AÉRO-CLUB U T A</u>		<u>CERCLE AÉRONAUTIQUE DE TAHITI</u>	
FOCYK	580	FOCKA		FOCTB	404
FODHT	534	FOCAY		FODFC	398
				FOCMY	136
				FOCPR	24
	<hr/>				<hr/>
	1 114				962

F E V R I E R /

FOCYK	586	FOCKA		FOCTB	338
FODHT	556	FOCAY		FODFC	1 034
FOCAB				FOCMY	100
				FOCPR	80
	<hr/>				<hr/>
	1 142				1 552

M A R S /

FOCYK	708	FOCKA	316	FOCTB	302
FODHT	348	FOCAY		FODFC	716
FOCAB	126			FOCMY	156
				FOCPR	86
	<hr/>		<hr/>		<hr/>
	1 182		316		1 260

LICENCES DE PERSONNEL NAVIGANT VALIDEES

(Période du 01.01 au 31.03.79)

<u>PROFESSIONNEL :</u>	
- Pilote de ligne (PL)	1
- Pilote professionnel 1re classe (PP1)	14
- Pilote professionnel (PP)	19
- Qualification IFR	14
- Certification secours sauvetage (CSS)	29
- Mécanicien navigant (MN)	2
	<hr/>
<u>TOTAL .....</u>	79
<u>NON PROFESSIONNEL :</u>	44

EFFECTIFS P.N BASES en P.F au 31.03.1979

<u>PROFESSIONNEL :</u>	
- P L	1
- P P 1	16
- P P	21 + 6 privés
- C S S	89
	<hr/>
<u>TOTAL .....</u>	133
CORPS TECHNIQUES	4
PRIVES	167



PROTECTIONS METEO (Période du 01.01 au 31.03.1979)

PROTECTIONS DES EQUIPAGES au départ, élaborées par le Centre météorologique principal de FAAA

- REPARTITION DES PROTECTIONS SUIVANT DESTINATIONS :

LONGS COURRIERS	JANVIER	FEBVRIER	MARS	TOTAUX
POINTE A PITRE	2	2	2	6
LOS ANGELES	37	32	36	105
AUCKLAND	17	18	19	54
NANDI	5	4	0	9
HONOLULU	3	4	4	11
PAGO-PAGO	5	4	5	14
RAROTONGA	6	4	4	14
NOUMEA	4	4	6	14
SANTIAGO	9	8	10	27
<b>T O T A U X =</b>	<b>88</b>	<b>80</b>	<b>86</b>	<b>254</b>

MOYENS COURRIERS	JANVIER	FEBVRIER	MARS	TOTAUX
<u>CIVILS</u>				
- I S LV/TUAMOTU du NORD	246	243	247	736
- MARQUISES	15	12	11	38
- AUSTRALES	15	10	15	40
- TOTEPEGLE	3	4	3	10
<u>MILITAIRES</u>				
- S I T E S	55	54	56	165
<b>T O T A U X =</b>	<b>334</b>	<b>323</b>	<b>332</b>	<b>989</b>

- OBSERVATIONS D'AVIONS EN VOL SUIVANT DESTINATION -

( A I R E P )

VENANT DE ou ALLANT A	J A N V I E R	F E V R I E R	M A R S	T O T A U X
POINTE A PITRE	32	33	27	92
LOS ANGELES	370	320	360	1050
AUCKLAND	68	72	76	216
NANDI	20	16	0	36
HONOLULU	30	40	40	110
PAGO-PAGO	20	16	20	56
RAROTONGA	24	16	16	56
SANTIAGO	16	16	24	270
NOUMEA	16	16	24	56
T O T A U X ....	670	609	663	1 942

- INTERVENTIONS DU SERVICE DE SECURITE INCENDIE ( S S I S ) -

(Période du 01.01 au 31.03.79)

- Feux d'avion .....	0
- Feux extérieurs à l'aérodrome .....	0
- Alerte pour avions en difficulté à l'atterrissage ....	19
- Evacuations de blessés ou malades .....	8
- Surveillance des pleins avec passagers à bord .....	204
- Interventions diverses .....	14
- Participation aux exercices SAR avec la vedette SSIS ...	0
- Surveillance mise en route et atterrissage .....	408
	<hr/>
	653

B - /AERODROMES D'ETAT EXTERIEURS/ -

1er TRIMESTRE 1 9 7 9

T R A F I C

AERODROMES	M O U V E M E N T S			P A S S A G E R S	F R E T (en KG)	P O S T E (en KG)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
BCRA-BCRA	1 051	115	1 166	23 226	30 562	1 553
RAIATEA	993	472	1 465	16 445	38 004	3 246
RANGIROA	284	36	320	3 617	37 651	1 145

C - /AERODROMES TERRITORIAUX/ -

1er TRIMESTRE 1979

T R A F I C

AERODROMES	M O U V E M E N T S			P A S S A G E R S	F R E T (en KG)	P O S T E (en KG)
	Commer- ciaux	Non com- merciaux	TOTAL			
ANAA	54	4	58	186	2 136	83
ATUONA	82	30	112	393	764	382
APATAKI	84	4	84	100	10 212	6
HUAHINE	886	144	1 030	10056	22 076	1 071
MAKEMO	56	22	78	214	2 558	23
MANIHI	92	14	106	1163	1 945	68
MAUPI TI	280	26	306	976	7 669	269
MOOREA	6 996	2 077	9 073	61883	2 319	6
NAPUKA	66	22	88	39	236	57
RURUTU	82	0	82	859	21 179	1 366
TAKAPOTO	150	31	181	250	1 889	89
TIKEHAU	50	10	60	65	989	73
TOTELEGIE	14	27	41	114	794	329
TUBUAI	56	2	58	1273	7 138	1 834
UA HUKA	47	12	59	264	1 431	1 555
UA POU	4	2	6	18	0	0

D - AERODROMES PRIVES -

T R A F I C

AERODROMES	M O U V E M E N T S			Mvts commerciaux
	Commerciaux	Non commerciaux	T O T A L	PASSAGERS
ARATIKA	18	0	18	9
ARUTUA	0	14	14	0
FAKARAVA	52	2	54	0
HIKUERU	0	24	24	0
KAUKURA	84	0	84	83
MARUTEA SUD	0	30	30	0
MATAIVA	34	30	64	127
TETIAROA	276	10	286	1 788
TUPAI		65	65	0

3.3.3.- ACTIVITES DIVERSES

A - /SECTION ADMINISTRATIVE/

AVIS DE STAGE

En Métropole :

Stage de météorologie aéronautique pour les techniciens de la météorologie du 8 mai au 1er juin 1979 à Paris.

Stage "hygiène et sécurité" pour les techniciens d'encadrement, les membres des CTP et CHS toutes personnes intéressées par ces questions, du 15 au 18 mai à l'ENAC Toulouse.

RENOUVELLEMENT DE CAP

La procédure de renouvellement des mandats des représentants du personnel aux commissions administratives paritaires des corps des aides techniciens de la météorologie du CEAPT d'une part, et des techniciens de la météorologie du CEAPT d'autre part est actuellement en cours.

En ce qui concerne les aides techniciens, aucune liste n'ayant été présentée, c'est par voie de tirage au sort que seront désignés le représentant titulaire et le représentant suppléant des personnels de ce corps.

Quant au corps des techniciens, la date de dépôt des listes a été fixée au 20 avril et les élections auront lieu le 30 mai 1979.

VISITES ANNUELLES de PREVENTION des FONCTIONNAIRES de la D S A C

Ces visites qui revêtent, répétons le, un caractère obligatoire se dérouleront pour les agents en fonction à Tahiti en deux phases, entre le début avril et la première quinzaine de juillet.

Tout d'abord, les agents se présenteront au CLCT pour un examen radio puis à partir du 2 mai, chaque mercredi après-midi, à raison de dix par séance, ils se rendront au dispensaire de Faaa.

En ce qui concerne les agents en fonction dans les îles, des dispositions spéciales seront prises pour qu'ils puissent subir également une visite annuelle.

.../...

B - SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE -

Le bilan ci-après fait le point des principales activités du service de l'infrastructure aéronautique au cours du 4e trimestre 1978 et du 1er trimestre 1979.

/AERODROMES D'ETAT/

1.- AERODROME DE TAHITI-FAAA

1.1.- Construction de bureaux pour la direction du service de l'aviation civile et la brigade des transports aériens :

Les travaux commencés le 23 mai se poursuivent. Le gros-oeuvre est en cours et pratiquement achevé. On peut estimer l'avancement des travaux à 90 %. Les locaux seront habitables pour le 1er mai.

1.2.- Remplacement des barrières de sécurité :

Les câbles et les plots support des barrières sont en place. L'entrepreneur attend la livraison des barrières pour le 15 avril.

1.3.- Déplacement du dépôt de carburant :

La SOMCAT a donné son accord de principe pour la construction d'un dépôt de 2 385 m<sup>3</sup> sur le remblai déjà réalisé au Motu Tahiri. Un contact récent avec la SOMCAT permet de penser que la capacité sera portée à 3 340 m<sup>3</sup>. De son côté, la MOBIL est en train de réaliser un dépôt de distribution essence avion situé près de l'aire de stationnement Air Tahiti. Ce dépôt devrait également servir à l'avitaillement de tous les usagers civils de l'aéroport.

1.4.- Plan de composition générale :

Le service des bases aériennes a donné son accord le 11 octobre 1978 sur le plan qui lui avait été soumis sous réserve du déplacement du bâtiment S S I S vers la tour de contrôle.

1.5.- Extension de l'aire de stationnement des avions :

Un marché a été passé par la Sétil le 13 novembre 1978 avec l'entreprise LECAILL pour une extension des aires de stationnement devant l'actuel bâtiment S S I S. Les travaux ont été exécutés sous le contrôle technique du service de l'infrastructure aéronautique et sont achevés.

1.6.- Centre de réception déporté :

Les négociations pour l'acquisition d'une parcelle de la terre TEPA se poursuivent. Le décret déclarant l'utilité publique a paru en décembre au Journal Officiel de la Polynésie française. Un arrêté déclarant l'urgence de la prise

de possession de la parcelle a été visé le 19 mars 1979. La réunion de la Commission arbitrale d'évaluation est prévue courant mai. L'alimentation électrique du centre se fera à partir de la ligne du Mont MARAU. Les plans des servitudes radioélectriques ont été modifiés conformément aux instructions du S T N A. Une enquête de commodo incommodo est lancée pour l'installation d'un groupe électrogène.

1.7.- Balisage lumineux :

L'avant-projet sommaire des travaux de génie civil a été transmis au service des bases aériennes en novembre.

1.8.- Radar météo :

L'avant-projet sommaire correspondant à l'étude de l'installation d'un radar ORP 330 sur la tour de contrôle a été adressé pour avis à la direction de la météorologie en octobre.

1.9.- Logements pour gendarmes :

Un levé topographique d'une zone libre de la Cité de l'Air de Faaa a été réalisé ainsi que l'étude d'implantation de logements pour les gendarmes de la brigade des transports aériens.

2.- AERODROME DE RANGIROA :

L'aménagement de la nouvelle aérogare construite en début d'année est devenu urgent depuis le passage de la dernière dépression tropicale, le bâtiment qui servait jusqu'à présent d'aérogare provisoire étant devenu inutilisable. Le dossier a été transmis au service des bases aériennes en décembre et a reçu un avis favorable. Le 30 janvier, l'abri provisoire ayant subi un fort coup de vent, a été "déstabilisé" de manière dangereuse et l'exploitation a dû être abandonnée immédiatement. Les opérations des compagnies s'effectuent désormais sous la toiture de la nouvelle aérogare, mais dans des conditions précaires. Un appel d'offres a été lancé. C'est l'entreprise BARTF qui a été retenue ; les travaux doivent commencer courant mai.

3.- AERODROME DE RAIATEA :

Le marché concernant la construction d'un logement de fonction a été passé avec l'entreprise CAHN, les travaux sont actuellement en cours.

4.- AERODROME DE BORA-BORA :

L'avant-projet sommaire concernant le bloc technique est en préparation en vue du financement de l'opération en 1979. Il proposera un phasage d'exécution des travaux en 1979 et 1980.

5.- INSTALLATIONS HORS AERODROME :

5.1.- Station météorologique de TOTELEGIE

L'avant-projet sommaire de la nouvelle station a été mis au point en collaboration avec le service de la météo et a été envoyé à la DMN en novembre. Une étude pour l'implantation des logements est en cours en vue de la présentation du projet à la commission des sites.

/AERODROMES TERRITORIAUX/

1.- AERODROME DE NUKU-HIVA/TERRE DESERTE :

1.1.- Les terrassements généraux sont en cours. L'avenant n° 3 a permis de notifier à l'entrepreneur l'allongement de la piste à 1 700 m et a prolongé le délai jusqu'au 30 mai 1979.

Travaux exécutés fin mars :

- déblai : 575 000 m<sup>3</sup>  
- remblai : 422 000 m<sup>3</sup>

1.2.- L'assainissement se poursuit par la mise en place des ouvrages ARMCO, 2 buses sont déjà posées.

1.3.- Zone des installations : les plans des bâtiments techniques et de logements ont été étudiés et un appel d'offres pour leur construction a été lancé. Il s'est conclu par un marché passé avec l'entreprise FIUMARELLA. Les matériels et matériaux ont été approvisionnés sur le chantier fin mars. Le début des travaux est prévu en avril.

**2.- AERODROME DE MANIHI :**

L'entreprise LABORDE a commencé le 1er septembre la construction du bloc technique, d'un abri pour passagers, d'un abri pour groupe électrogène et d'un logement de fonction.

Les équipements électriques et le balisage nocturne ont été étudiés en liaison avec le service de la navigation aérienne et les travaux ont été confiés à NORELEC.

**3.- AERODROME DE MAKEMO :**

L'entreprise FIUMARELLA a entrepris depuis octobre la construction d'un abri-passagers et d'un bloc technique. Les travaux sont terminés.

**4.- AERODROME DE MAUPITI :**

La reconstruction de l'abri-passagers a été exécutée.

**5.- AERODROME DE TATAKOTO :**

Travaux de construction terminés

**6.- AERODROME DE REAO :**

Travaux de construction terminés

**7.- AERODROME de PUKARUA :**

Travaux de construction terminés

**8.- AERODROME DE PUKA-PUKA :**

Travaux de construction terminés

C - /SERVICE DE LA METEOROLOGIE/

RESUME MENSUEL DU TEMPS

- JANVIER :

Mois très pluvieux sur l'Ouest du territoire en bordure d'un couloir dépressionnaire s'étendant du Nord des COOK du Sud jusqu'aux AUSTRALES.

Janvier 1979 se caractérise essentiellement par une pluviométrie extrêmement irrégulière.

En effet, alors que les TUAMOTU du Centre et du Sud et surtout les GAMBIER enregistrent des précipitations très déficitaires, les AUSTRALES (535 mm à TUBUAI, valeur mensuelle pour janvier la plus élevée depuis la création de la station en 1952) et la SOCIETE (869 mm à FAAA, soit presque 3 fois la moyenne et deuxième valeur mensuelle depuis le début des mesures en 1958, record absolu 956 mm en 1965) ont connu des pluies exceptionnellement abondantes.

Corrélativement l'insolation, fortement déficitaire sur l'Ouest et le Centre, est légèrement excédentaire sur l'extrême Est du territoire.

Les températures enfin, sont, à l'exception de la Société et des AUSTRALES, égales ou légèrement supérieures à la moyenne.

- FEBVRIER :

Mois chaud, ensoleillé et très sec sur la SOCIETE, pluvieux sur les TUAMOTU du Sud GAMBIER.

Le trait le plus caractéristique du temps de février est l'énorme déficit pluviométrique sur l'archipel de la SOCIETE. Il est particulièrement important à TAHITI-FAAA où la hauteur d'eau recueillie : 21 mm atteint seulement 9 % de la normale et est très inférieure à la valeur la plus faible précédemment relevée : 47 mm en 1966. Le record de sécheresse est également dépassé, mais moins largement à BCRA-BCRA et il est égal à MOPELIA.

La pluviométrie est aussi déficitaire aux TUAMOTU du Nord et du Centre ainsi qu'aux AUSTRALES. Elle est normale aux MARQUISES grâce aux précipitations du 1er qui représentent la moitié du total. Elle est excédentaire dans une zone

englobant REAO, les TUAMOTU du Sud, les GAMBIER et venant border HENEHERETUE.

L'insolation est très forte sur les régions peu arrosées et un peu inférieure à la normale sur les TUAMOTU du Sud et les GAMBIER.

Les températures moyennes dépassent la normale d'un demi degré sur les régions ensoleillées. Elles sont égales à la normale ou en sont très voisines sur les TUAMOTU du Sud, les GAMBIER et aussi les AUSTRALES.

- MARS :

Mois très pluvieux sur l'extrême Sud et Sud-est du territoire en liaison avec la circulation rapide de nombreuses petites dépressions du voisinage des AUSTRALES au large Sud des GAMBIER.

Les précipitations sont largement excédentaires de RAPA (mois de mars le plus pluvieux depuis 1951 avec 699 mm, précédent record 520 mm en 1968) aux GAMBIER (mois de mars le plus pluvieux depuis 1969 avec 285 mm, précédent record 194 mm en 1973) et sur l'extrême Sud-est des TUAMOTU (mois de mars le plus pluvieux à TUREIA depuis 1967 avec 240 mm, précédent record avec 238 mm en 1977). Elles sont excédentaires dans des proportions allant de 20 à 80 %, d'une part des AUSTRALES au Centre des TUAMOTU, et d'autre part des MARQUISES au Nord-est des TUAMOTU.

Elles sont déficitaires sur la SOCIETE et le Nord-ouest des TUAMOTU. A REAO enfin, elles sont très voisines de la moyenne et il en résulte un "gradient pluviométrique" exceptionnel entre cette dernière station et celles de TUREIA et TOTELEGIE.

Les températures sont très voisines des moyennes et les durées d'insolation faiblement excédentaires sur le Nord des TUAMOTU, déficitaires ailleurs. Le champ de pression est relativement bas, en particulier sur le Sud-ouest du territoire (AUSTRALES à RAPA) où l'écart négatif par rapport aux valeurs moyennes mensuelles est compris entre 1 et 2 millibars.

D - /SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE/ -

EXPLOITATION

TECHNIQUE

- TAHITI-FAAA :

- Mise en service des émetteurs existants sur de nouvelles antennes ;
- Travaux préparatoires à l'installation du Glide-Path ;
- Fin d'installation de la radioborne middle-marker PW ;
- Fin des travaux de branchement de la station émission/réception VHF déportée du Mont Marau sur le réseau EDT ;
- Début des travaux d'installation du réseau téléphonique de sécurité ;
- Contrôle en vol des installations radioélectriques (VCR et ILS) par l'avion de calibration néo-zélandais ;
- En cours, remplacement des télécommandes et des barrières d'arrêt de traversée de piste ;
- Fin de l'installation d'un déport BF du BCT vers le CCR (Coordination ATS/SAR entre PAPEETE et RAROTONGA) ;
- Mise en service de la liaison HF ELU avec dispositif à appel sélectif entre PAPEETE et HAO (aérodrome de dégagement).

- HUAHINE :

- Fin des travaux d'installation technique du VCR en route des Iles-Sous-le-Vent ;
- Calibration du VCR par l'avion néo-zélandais et mise en service pour essais à compter du 18 janvier.

- BCRA-BCRA :

- Remplacement de câbles défectueux du balisage lumineux.

- RANGIROA :

- Transfert de la radiobalise OA sur l'aérodrome ;
- En cours, réception des matériels nécessaires à l'installation d'un AVASIS.

- MANIHI :

- En cours, installation du balisage lumineux et du VASIS.

- NUKU-HIVA :

- En cours, acquisition des matériels VHF, météo, radiobalise 400 W, antenne, etc... ;
- Installation d'un ensemble BLU 30 W pour les besoins de communications entre le chantier et l'Infra à Faaa.

FORMATION AERONAUTIQUE

Au cours du 1er trimestre 1979, la Division des transports aériens a délivré 30 titres de pilotes non professionnels :

- Cartes de stagiaires	=	26
- licences élémentaires	=	3
- brevets de pilotes privés	=	1

CIRCULATION AERIENNE

- Etude d'une demande de modification de la convention SAR Etat/Air Polynésie ;

- Etablissement de procédures d'approche ADF à MAKEMO ;
- Etude sur les conditions d'utilisation de l'avisurface de TERRE DESERTE ;
- Mise en service à la Tour de FAAA d'une nouvelle platine de télécommande balisage et VASIS ;
- Reconnaissance d'hélistructures à proximité des hôpitaux Jean Prince et Mamao ;
- Etude comparative de sites pour la radiobalise de TERRE DESERTE ;
- Etudes de révision du Manuel d'information Aéronautique Pacifique ;
- Etude sur les risques d'accident à la barrière de traversée de la piste de FAAA ;
- Poursuite des stages de formation locale pour techniciens de l'aviation civile en instance d'affectation sur les aérodromes extérieurs ;
- Etude sur les heures d'ouverture des aérodromes de RAIATEA, BCRA-BCRA et HUAHINE ;
- Réajustement des heures d'ouverture des services de la circulation aérienne sur les aérodromes extérieurs.

3.4. ACTIVITES DU CONCESSIONNAIRE (SETIL-AEROPORTS)

TRAVAUX REALISES EN 1978 SUR LES AEROPORTS DE

TAHITI-FAAA - RAiatea - BORA-BORA

3.4.1.- AERODROME DE TAHITI-FAAA

Le plan de composition générale de l'aérodrome de Tahiti-Faaa, soumis à l'approbation des usagers lors de la Commission consultative aéronautique du 27 avril 1978 a été transmis au service des bases aériennes qui a décidé sa prise en considération le 11 octobre 1978.

Dans l'attente de son approbation, aucun investissement important d'extension des installations aéroportuaires ne peut être entrepris.

Les travaux réalisés en 1978 ont donc essentiellement porté sur l'amélioration des structures d'accueil des passagers :

- extension de l'aire de stationnement du trafic international ;
- étude de la nouvelle salle d'embarquement ;
- réaménagement des installations de restauration, des sanitaires de la zone commerciale et d'enregistrement des bagages.

Divers autres travaux ont été réalisés concernant les installations électriques, l'extension de l'entrepôt SETIL et le hangar de maintenance des aéronefs affecté à UTA.

1.- L'extension de l'aire de stationnement du trafic international

Rendue nécessaire en raison du trafic de pointe du vendredi matin, elle a nécessité également la mise en place de barrières anti-souffle pour B 747 ; les travaux seront achevés début 1979.

Le montant des travaux réalisés en 1978 est de : 7 304 588 CFP.

2.- Nouvelle salle d'embarquement :

Les études concernant l'aménagement de la nouvelle salle d'embarquement sont terminées. Les plans ont été soumis à l'approbation de l'Autorité de Tutelle. Les travaux devraient commencer en 1979.

3.- Réaménagement des installations de restauration :

- Au rez-de-chaussée de l'aérogare internationale : aménagement de la terrasse du bar du trafic local ;
- Au premier étage : achèvement des travaux d'aménagement du bar-restaurant hors-douane.

Les anciennes installations du bar-restaurant hors-douane étant particulièrement vétustes, les locaux ont été transformés et rénovés pour réaliser un bar, un snack et une salle de restaurant.

Toutes les salles sont climatisées et la décoration résolument moderne fait appel à l'utilisation de matériaux faciles d'entretien tels que l'aluminium et le stratifié. Des agrandissements de vieilles photos de la Polynésie décorent le snack.

Une galerie de service a été aménagée sur la terrasse extérieure et l'escalier d'accès du hall au bar a également été rénové. L'alimentation en eau chaude est assurée par du matériel fonctionnant à l'énergie solaire.

La mise en service a eu lieu le : 16 février 1978 (réception provisoire)  
Montant des travaux : 28 911 909 CFP  
dont 13 446 362 CFP réalisés en 1978.

4.- Réfection des sanitaires hors-douane et sous-douane :

dont l'alimentation en eau chaude est assurée par un chauffe eau solaire.  
Montant total des travaux réalisés en 1978 : 764 031 CFP.

5.- Amélioration des halls d'accueil des passagers :

tant à l'arrivée qu'au départ :

- en zone sous-douane pour un montant de 786 685 CFP ; décoration et amélioration de la boutique sous-douane.

- en zone hors-douane en particulier :

- a) la zone d'enregistrement des bagages dont les travaux se sont élevés à 1 288 748 CFP pour le trafic local et sont en cours de réalisation pour le trafic international ;

- b) la zone commerciale et le standard téléphonique : mise en place d'un plafond et d'une climatisation du type SPLIT SYSTEM pour un montant total de : 1 967 829 CFP ;
- c) le hall d'accueil : mise en service de chariots et de consignes à bagages supplémentaires pour 2 895 158 CFP et d'un mobilier plus adapté et surtout plus résistant pour 2 137 771 CFP.

6.- Autres travaux :

- achèvement des travaux d'aménagement et d'assainissement du carrefour de l'aviation générale : station d'épuration et de relèvement des eaux usées pour un montant total de : 2 311 884 CFP ;
- mise en service d'un transformateur de 630 KVA pour l'alimentation de l'aérogare en remplacement du 325 KVA qui alimentera dorénavant le hangar UTA - coût de l'opération : 4 858 638 CFP.;
- extension de l'entrepôt du concessionnaire pour un montant de : 1 191 463 CFP  
1 191 463 CFP ;
- travaux réalisés au hangar longue portée UTA affecté à la maintenance des aéronefs en particulier la réfection sol, une soute à ingrédients et des aménagements intérieurs pour un montant total de 4 611 236 CFP ;
- amélioration des éclairages extérieurs et du vide sanitaire.

3.4.2.- AERODROME DE RAIATEA

Le montant total des investissements réalisés en 1978 s'élève à 1 116 589 CFP dont un reliquat de : 132 912 CFP sur le marché des voiries et réseaux divers réalisés en 1977.

Les travaux réalisés ont consisté essentiellement en des remblais de la zone de dégagement de la bretelle d'accès à la piste et à la fermeture de la zone d'enregistrement des bagages par des panneaux.

3.4.3.- AERODROME DE BORA-BORA

Le montant total des investissements s'est élevé à 5 776 497 CFP dont 5 000 000 CFP au titre de notre participation à l'achat du matériel maritime pour le transport des passagers de l'aérodrome à VAITAPE.

L'essentiel des travaux a consisté en des aménagements intérieurs (vitrines, enseignes, centrale d'énergie) et en l'achat de matériel.

IV - INFORMATIONS DIVERSES -

1. - RELEVEMENT DES TAUX DE L'INDEMNITE D'ISOLEMENT

Par arrêté du 16 janvier 1979, les taux mensuels de l'indemnité allouée aux personnels de l'aviation civile et la météorologie en service dans les postes isolés de la Polynésie française ont été notablement augmentés.

Pour les fonctionnaires de la catégorie B :

- Catégorie I : îles très isolées : ils ont été portés de 5 672 FCP à 9 908 FCP
- Catégorie II îles déshéritées : de 6 807 FCP à 11 912 FCP

Pour les fonctionnaires de la catégorie C :

- Catégories I îles très isolées : de 4 538 FCP à 7 941 FCP
- Catégorie II îles déshéritées : de 5 672 FCP à 9 908 FCP

Rappelons que sont classées en catégorie I, les îles ci-après : Takarua - Puka-Puka  
en catégorie II : Mopelia - Horeheretue - Rapa

2. - NOUVEAU REGIME INDEMNITAIRE EN FAVEUR DES CORPS TECHNIQUES COMMUNS D'ETUDES ET DE TRAVAUX (TESMAC SOUS-INGENIEURS ET INGENIEURS DESSINATEURS) :

Par décrets en date du 14 mars 1979, parus au J O R F du 27 mars 1979, ont été institués en faveur des corps techniques communs d'étude et de travaux (TESMAC sous-ingénieurs et ingénieurs dessinateurs) de la D G A C et de la Direction de la météorologie d'une part une indemnité de technicité mensuelle uniforme de 350,00 FF et d'autre part une prime de rendement semestrielle aux taux moyens ci-après :

- Chefs de service du dessin et de la reproduction : 6 % du traitement moyen
- Ingénieurs dessinateurs - techniciens chefs : 5 % "
- Sous-Ingénieurs - techniciens : 4 % "

La prime effectivement allouée à un agent ne peut excéder annuellement le double du taux moyen.

Elle est exclusive de toute prime ou indemnité de même nature.

Les taux de ces indemnités sont abondés du coefficient de majoration applicable au territoire.

### 3.- PENSION DE REVERSION :

Le code des pensions civiles et militaires de retraite a été modifié par la loi n° 78 753 du 17 juillet 1978.

C'est ainsi que le droit à pension de reversion est désormais reconnu au conjoint séparé de corps et à l'ancien conjoint divorcé non remarié, même si la séparation de corps ou le divorce a été prononcé à leurs torts ou "contre eux".

Les modalités de répartition de la pension entre le conjoint survivant et l'ancien conjoint divorcé demeurent les mêmes.

Est désormais autorisé le rétablissement en cas de nouveau veuvage, divorce, séparation de corps en cessation de concubinage, le droit à pension précédemment suspendu à la suite d'un remariage ou d'un concubinage notoire du conjoint de la femme fonctionnaire (ou ancien conjoint).

Toutefois, l'interdiction de cumuler des pensions acquises du chef d'agents différents est étendue au conjoint ou ancien conjoint de la femme fonctionnaire.

Ces dispositions ne sont applicables qu'aux pensions de reversion qui ont pris effet postérieurement à la date de publication de la loi.

### 4.- RELEVEMENT DES SALAIRES DU PERSONNEL CONTRACTUEL

Par décision n° 1 202/ELS du 15 mars 1979, les salaires et indemnités des personnels contractuels relevant de la convention collective des agents non fonctionnaires du 10 mai 1968 ont été relevés pour compter du 1er avril 1979.

Rappelons que ces salaires qui n'avaient pas varié depuis le 1er août 1978, ne sont plus/dépuis le 1er janvier 1978 sur le SMIG mais sur l'indice des <sup>indexés</sup> prix de détail à la consommation et qu'ils font l'objet d'un coefficient d'ajustement modérateur.

### 5.- VALIDATION DE SERVICE AUXILIAIRE POUR LA PENSION

Jusqu'à présent, la renonciation par un fonctionnaire à la validation de ses services auxiliaires était irrévocable et entraînait la perte définitive du droit à validation et au dépôt d'une nouvelle demande.

Il est dorénavant admis qu'une telle renonciation à la validation de services auxiliaires ne mettra pas obstacle à la prise en considération d'une

nouvelle demande, étant précisé que les retenues rétroactives seront calculées sur la base du traitement en vigueur au jour du dépôt de ladite demande et que la validation portera sur la totalité desdits services, continus ou discontinus, effectués antérieurement à l'affiliation au régime du code des pensions.

6.- ABAISSMENT DE L'AGE DE LA RETRAITE POUR LES ANCIENS DEPORTES ON INTERNES

- FONCTIONNAIRES

Le décret n° 78 1025 du 11 octobre 1978 précise que les anciens déportés ou internes, titulaires de la carte de déporté ou d'interné de la Résistance ou politique, et bénéficiaires d'une pension militaire d'invalidité accordée à un taux au moins égal à 60 % ont droit, sur leur demande après l'âge de 55 ans, quelle que soit la durée de leurs services à la pension à jouissance immédiate prévue à l'article L 29 du code des pensions.

Cette pension est cumulable sans limitation avec la pension militaire d'invalidité.

Cependant, son paiement est suspendu lorsque le bénéficiaire perçoit une rémunération au titre d'une activité professionnelle quelconque avant d'avoir atteint la limite d'âge de son ancien emploi.

7.- MAJORATION SPECIALE POUR TRAVAIL INTENSIF DE NUIT :

Par arrêté du 16 janvier 1979, le taux de la majoration pour travail intensif de nuit a été porté de 2,40 FF à 2,60 FF à compter du 1er janvier 1979, ce qui compte tenu de l'indemnité horaire de travail de nuit fixée à 0,60 depuis le 1er janvier 1976, porte le montant de l'heure de nuit à 3,20 FF, sans l'application du coefficient de majoration.

8.- INDEMNITE POUR TRAVAUX DANGEREUX, INSALUBRES, INCOMMODES OU SALISSANTS

Créée par l'arrêté du 17 janvier 1979, se reporter au n° 4 - Avril 1979 de SPG information pour en connaître les modalités et les taux d'attribution.

CHRONIQUE DE L'ASSOCIATION SPORTIVE DE L'AVIATION CIVILE

SECTION FOOT-BALL

La saison officielle de foot-ball se terminant, l'équipe corporative de l'aviation civile va retrouver ses meilleurs éléments pour affronter les tournois corporatifs.

A ce titre, elle a engagé une équipe dans le tournoi du "BEACHCOMBER" qui se déroulera du 16 juin au 28 juillet 1979 et réunira 12 équipes réparties en 2 poules.

Les matchs auront lieu chaque samedi soit sur le terrain de TEFANA, soit sur celui de PATER (annexe).

Dans le cas où ces terrains seraient occupés à d'autres activités sportives, ils se dérouleront sur le terrain d'EXCELSIOR.

Chaque match comprendra 2 mi-temps de 30 minutes.

Ce tournoi est richement doté. La remise des prix aura lieu au BEACHCOMBER lors d'une soirée-repas à laquelle dores et déjà, nous vous convions à assister.

La date en sera précisée ultérieurement mais vous pouvez retenir votre table auprès des responsables de la section.

SOIREE D'INAUGURATION A L' A S A C

SECTION TENNIS

Le 10 mars 1979, le bureau directeur de l'A S A C organisait une soirée d'inauguration des installations sportives et annexes, de la Cité de l'AIR.

A ce propos, il convient de signaler qu'en 1976, n'existaient que deux courts de tennis vétustes et sérieusement délabrés. Depuis, différents travaux ont été réalisés, à savoir :

- reprofilage et peinture des courts

- électrification

- réaménagement du bloc sanitaire et édification d'un ensemble Faré-Bar -  
Salle ping-pong.

Précédant cette soirée, un tournoi de tennis "à la mêlée" dans une ambiance bonne et détendue (il serait souhaitable que de telles réunions se multiplient, naturellement cela implique la participation de "bonnes volontés" qui demeurent hélas toujours les mêmes).

Simultanément, se déroulait un tournoi de ping-pong destiné à décoller d'éventuelles "vocations" dans cette discipline et, qui sait, à susciter chez certains le goût de la pratiquer.

Le temps ne permet pas, hélas, de respecter la totalité du programme des rencontres.

Au tennis, dans la catégorie simple "enfant", c'est Marc VINCENZI qui l'emporta tandis qu'en "double adulte", la victoire revient à l'équipe LUX/Mlle PERROY.

Au ping-pong, c'est Mme GELEBART qui s'imposa.

Au cours de la soirée qui suivit et à laquelle Mr Francis SANFORD, Vice-Président du Conseil de gouvernement, nous fit l'honneur d'assister, le Président de l'A S A C s'attacha à remercier tous ceux, membres, adhérents ou non, qui, à des titres divers, ont participé efficacement à la réalisation des travaux et au bon fonctionnement de l'association.

Les coupes furent remises aux vainqueurs des différentes disciplines par Mr SANFORD, qui a bien voulu accepter le titre de vice-président d'honneur de l'A S A C.

Un copieux cocktail, préparé par la S H R T fut offert à tous les invités, en même temps que se déroulait, sur l'un des courts de tennis, le spectacle présenté par un groupe folklorique.

De la musique et des danses égayèrent cette soirée qui se termina fort tard.

CHRONIQUE AERONAUTIQUE

DECORATIONS

Par arrêté du 13 décembre 1978, publié au bulletin officiel des décorations, médailles et récompenses du 23 janvier 1979, la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique a été décernée à :

MEDAILLE D'ARGENT

MM :	RAPP	Paul	- I T M
	VEILLOT	Georges	I P E E A C
	BOSC	Jean	I E E A C
	PASQUI	Jean	O C C A / P
	KILIAN	Robert	C T M / C E A P F
	VAIRAROA	Gérard	T S M / C E A P F

MEDAILLE DE BRONZE

Mr : TEURI Tiamuhu Agent contractuel du service de la navigation aérienne

- TOUTES NOS FELICITATIONS -

DECES

C'est avec consternation que nous avons appris la disparition de Bruno ESTAIL, fils aîné de Coquinette FROGIER, secrétaire à la section administrative.

Sergent de carrière en Métropole, c'est au cours d'une manœuvre qu'il a trouvé la mort, se sacrifiant délibérément pour sauver des camarades.

Les nombreux amis que compte sa maman dans notre maison se joignent à la rédaction du BLAC pour lui présenter, ainsi qu'à sa famille, leurs très sincères condoléances à l'occasion de ce deuil cruel.

