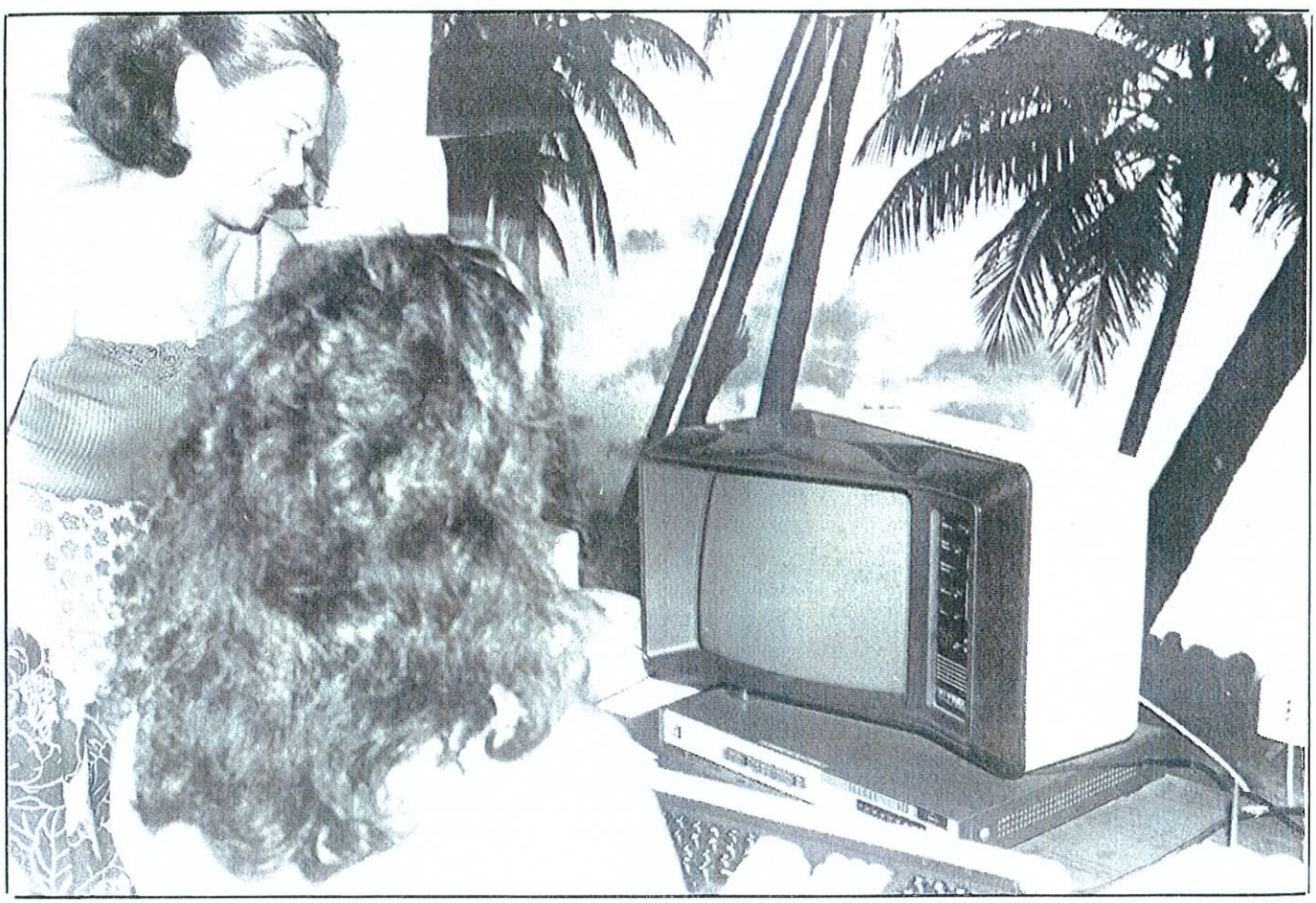
MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile



N° 31 3e Trimestre 1984

POLYNESIE FRANCAISE

MANUREVA

SOMMAIRE

1_ EDITORIAL

2_ LE DOSSIER DU TRIMESTRE

15_ STATISTIQUES TOURISTIQUES

16_ TRANSPORT AERIEN

18_ ACTIVITES DES SERVICES

25_ ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES

26_ NOUVELLES DIVERSES

Rédaction :
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE
B.P. 6404 - Aéroport Faaa
Tahiti

—

Composition : TAHITI COMPO

—

Impression réalisée par
L'IMPRIMERIE DU SERVICE
DE L'EDUCATION
B.P. 104 - Papeete

EDITORIAL

Le transport aérien interinsulaire a pris dans l'actualité territoriale une importance toute particulière, depuis le cri d'alarme lancé par le Directeur Général Adjoint d'Air Polynésie, M. NOUAILLE, en juillet. Les problèmes liés à l'évolution des coûts et des recettes (donc des tarifs), au renouvellement de la flotte et à la passation d'une convention entre le transporteur et le Territoire constituent un ensemble, et ont récemment revêtu un caractère d'urgence et de gravité tel que le Conseil de Gouvernement a chargé un groupe de travail spécial de lui présenter un rapport sur ces questions. L'échéance du 30 septembre ayant été fixée pour cette tâche, et celle du 31 décembre constituant aux yeux du transporteur le terme ultime de son exploitation selon les errements actuels, les mois à venir promettent d'intéressants développements concernant les voies et moyens du transport interinsulaire.

★
★ ★

Le temps est venu de l'achat des crayons, cahiers et cartables et des écoliers étrennant leurs tabliers neufs ; dans les salles de réunion et les écoles professionnelles d'autres écoliers, d'âge moins tendre, iront comme chaque année rafraîchir ou compléter leurs connaissances.

La formation permanente est reconnue aujourd'hui comme une nécessité absolue, à la fois pour l'employeur qui doit s'assurer de la "mise à jour" des qualifications de ses agents et pour ces derniers qui, faute de se plier de temps à autre à cette gymnastique, verraient se périmer à la fois et rapidement leurs compétences et leurs perspectives de carriere ; des scribes du haut empire aux ronds-de-cuir de la Direction des Dons et Legs immortalisée par Courteline, le métier de fonctionnaire avait sans doute moins changé qu'il ne le fait de nos jours tous les dix ans.

Les domaines d'action sont nouveaux — l'aviation par exemple — et de plus en plus nombreux quels que soient les avis et les arguments échangés à propos de la notion d'Etat-providence ; les moyens matériels et intellectuels à mettre en œuvre sont d'une complexité croissante, et changent au même rythme que ceux du secteur privé. Il est désormais évident que, plusieurs fois au cours de sa carrière, l'agent public comme tout autre professionnel aura à renouveler entièrement ses connaissances et ses méthodes. Il est du devoir et de l'intérêt de son employeur de le lui permettre, et le "dossier du trimestre" évoque les moyens mis en œuvre à cet égard par la Direction de l'Aviation Civile.

LE DOSSIER DU TRIMESTRE

LA FORMATION CONTINUE DES PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

« Il n'est plus possible aujourd'hui à un agent de l'Etat, quel que soit son niveau de responsabilités, de parcourir les étapes d'une carrière sans recevoir périodiquement une information complémentaire sur l'évolution rapide des sciences et des techniques, dont les applications pénètrent profondément les services, et sur les grands problèmes du monde où il vit et qui conditionnent son action.

En second lieu, la formation professionnelle continue est un important facteur de démocratisation. Elle doit permettre aux agents des catégories les plus modestes que leur statut social a empêchés de poursuivre des études avancées d'accéder, par la promotion interne, aux responsabilités que justifient leurs capacités et leurs qualités de caractère. »

Ainsi s'exprime dans une brochure* consacrée à la formation professionnelle continue dans la Fonction publique, le Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre chargé de la Fonction publique et des réformes administratives.

L'entretien et le perfectionnement des connaissances d'une part, la promotion du personnel d'autre part, constituent les principaux objectifs qui sont généralement assignés à la formation continue, aussi bien dans le secteur privé d'ailleurs que dans le secteur public.

Au ministère des Transports (Aviation Civile et Météorologie), si la formation initiale est encore privilégiée, ce qui somme toute paraît normal compte tenu de sa nature de département éminemment technique, les actions relevant de la formation continue engagées depuis longtemps — grâce sans doute à l'existence des grandes écoles que sont l'ENAC et l'ENM — ont bénéficié d'une croissance très significative au cours des dernières années.

Malgré le double handicap que constituent l'éloignement des centres de formation métropolitains et l'absence quasi totale de centres locaux, la Direction de l'Aviation Civile en Polynésie Française s'est efforcée de mener à bien une politique de formation de ses personnels se caractérisant par une grande diversité tant en ce qui concerne les objectifs assignés que les moyens pour la mettre en œuvre.

Avant d'exprimer ce qui a pu être fait et d'évoquer ce qui reste à faire en matière de formation continue, il n'est pas inutile de rappeler succinctement la façon dont s'opère la formation initiale des personnels : on pourra constater que de ce point de vue les personnels de l'Aviation Civile et de la Météorologie en fonctions en Polynésie Française n'ont rien à envier à leurs collègues métropolitains.

** « Formation et Fonction publique » guide réalisé en 1982 par le Centre INFFO.*

Plan du dossier

I. - FORMATION INITIALE DES PERSONNELS

I.1 - Formation en école

I.2 - Formation « sur le tas »

II. - OBJECTIFS ET MOYENS DE LA FORMATION CONTINUE

II.1 - Entretien et perfectionnement des connaissances

II.2 - Promotion du personnel

III. - ACTIONS D'ADAPTATION A L'EMPLOI, DE MAINTIEN DES CONNAISSANCES, DE SPECIALISATION

III.1 - Personnels de la Navigation Aérienne

III.2 - Personnels de la Météorologie

III.3 - Personnels des Bases Aériennes

III.4 - Formation générale et administrative

IV. - PREPARATION AUX CONCOURS ET EXAMENS

IV.1 - Les divers types de préparation

IV.2 - La promotion du personnel

I. – FORMATION INITIALE DES PERSONNELS

I.1 - Formation en école

On dispose pour ce faire des outils de formation privilégiés que sont l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) et l'Ecole Nationale de la Météorologie (ENM) établies toutes les deux à Toulouse. Ces établissements de renommée internationale – de nombreux élèves étrangers y sont admis chaque année – assurent de façon systématique depuis une dizaine d'années la formation de la totalité des cadres techniques (ingénieurs et techniciens) de l'Aviation Civile et de la Météorologie recrutés localement, dans toutes les spécialités.

Les personnels à statut CEAPF – techniciens de l'Aviation Civile ou de la Météorologie – sont bien entendu traités de la même façon que les fonctionnaires à statut métropolitain. Il convient d'indiquer, par ailleurs, que les agents non fonctionnaires de 2e catégorie régis par la Convention Collective de Travail dont le recrutement est opéré pour les besoins des aérodromes territoriaux peuvent également être appelés à suivre à l'ENAC le cycle de formation (6 mois) des techniciens de l'Avia-

tion Civile. Depuis 1980, année au cours de laquelle a été conclue la convention ETAT/TERRITOIRE relative au domaine de l'Aviation Civile, un agent non fonctionnaire a effectivement bénéficié (1981) de cette possibilité, deux autres agents du Territoire recrutés en 1983 ont été admis à participer au cycle ayant débuté en janvier 1984.

Les tableaux qui suivent font apparaître les effectifs issus de l'ENAC ou de l'ENM, en cours de formation ou devant intégrer l'une ou l'autre de ces écoles dans un avenir proche. Cette situation établie au 1er juillet 1984 concerne les seuls agents recrutés localement, lauréats des concours externes ou internes (sélection professionnelle exclue).

Formation initiale dispensée par l'ENAC

Corps	Agents issus de l'Ecole	Agents en cours de formation	Agent devant entrer à l'Ecole
– Ingénieur d'Etudes et d'Exploitation	–	3	–
– Officier Contrôleur de la Circ. Aérienne	10	1	1
– Technicien de l'Aviation Civile	18	2	–
– Agent non fonctionnaire 2e catégorie	1	2	1
	29	8	2

Formation initiale dispensée par l'ENM

Corps	Agents issus de l'Ecole	Agents en cours de formation	Agents devant entrer à l'Ecole
– Technicien de la Météorologie	15	3	3

Il convient de noter qu'un certain nombre d'agents figurant dans les tableaux ci-dessus ont bénéficié (ou bénéficieront) en définitive de deux cycles de formation, soit dans la meme école (ENAC, notamment pour les TAC devenus OCCA ou IEEAC) soit successivement dans l'une et l'autre école (ENM puis ENAC pour les TM devenus TAC ou OCCA). C'est bien entendu la dernière formation reçue (ou à recevoir) qui a été prise en considération.

I.2 - Formation « sur le tas »

- *Pour les agents issus de l'ENAC ou de l'ENM affectés en Polynésie Française, une formation initiale complémentaire est assurée localement par la Direction de l'Aviation Civile.*

Cette formation peut comporter des cours théoriques, des applications pratiques, des visites guidées. Les stagiaires sont ainsi initiés durant une période allant de six mois (TAC) à un an (TM) aux spécificités locales de l'exploitation.

- *La formation initiale des agents non issus des écoles métropolitaines est entièrement dispensée localement ;*

  – *pour les aides-techniciens et les contractuels de 3e catégorie de la Météorologie, cette formation, assurée par les cadres du service, s'étend sur douze mois dont 14 à 16 semaines de stage théorique.*

  – *pour les agents contractuels de la navigation aérienne devant assurer l'exploitation des aérodromes territoriaux, une formation initiale est dispensée durant plusieurs mois par la Division des Aérodromes Extérieurs assistée par les autres divisions du Service de la Navigation Aérienne et le Service de la Météorologie.*
  La formation des pompiers est, quant à elle, assurée par le Service de Sécurité Incendie et Sauvetage de l'Aérodrome de Tahiti-Faaa.

  – *pour les personnels administratifs, il n'existe pas à proprement parler d'actions de formation initiale très structurées. Cependant, des opérations ponctuelles sont mises sur pied périodiquement pour parfaire ou compléter leurs connaissances professionnelles : de telles actions qui ne sont pas nécessairement entreprises au moment du recrutement relèvent davantage de la formation continue que de la formation initiale. Il convient toutefois de noter que les COMMIS seront dorénavant appelés, dès leur nomination, à suivre un stage théorique de plusieurs semaines à l'ENAC.*

II. – OBJECTIFS ET MOYENS DE LA FORMATION CONTINUE

Les objectifs habituellement assignés à la formation continue ont été évoqués en préambule : il s'agit, rappelons-le, de l'entretien et du perfectionnement des connaissances d'une part, de la promotion du personnel d'autre part.

D'autres orientations peuvent être données à ce type de formation, mais elles concernent davantage le secteur privé que le secteur public : citons par exemple la mobilité du personnel ou sa reconversion.

II.1 - Entretien et perfectionnement des connaissances

Cet objectif – améliorer les connaissances des agents – se retrouve immanquablement dans tous les services. Il est rendu indispensable par l'évolution des techniques et la modification de la réglementation :

- *l'électronicien étudiera un nouveau matériel de radionavigation ;*
- *le pilote se formera aux techniques de pilotage d'un nouvel avion ;*
- *le comptable s'initiera au traitement de données sur ordinateur ;*
- *le contrôleur sera formé à de nouvelles procédures d'approche.*

Ces quelques exemples illustrent l'extrême diversité des formations qui sont mises en œuvre : adaptation à l'emploi, insertion (lors d'une mutation), perfectionnement, acquisition de qualifications nouvelles...

Les moyens utilisés pour assurer ces formations sont eux-mêmes très divers :

- *stages de longue durée, généralement en école ;*
- *stages de courte durée, se déroulant en Métropole ou localement ,*
- *formations sur le tas généralement alternées (formation théorique / apprentissage direct), organisées localement.*

Si les actions personnalisées sont les plus importantes, il convient de rappeler l'existence d'autres catégories d'actions, à savoir les actions "diffuses" et les actions "induites" :

• *Actions diffuses : elles consistent en la mise à disposition de tous de moyens, généralement écrits, permettant le rafraîchissement ou la mise à jour des connaissances. Se rangent dans cette catégorie les bibliothèques, les abonnements, les diffusions de revues propres au service local ou au département ministériel, de notes de synthèse, de rapports...*

• *Actions induites : il s'agit de réunions de natures diverses (séminaires, conférences...) dont le but principal n'est pas la formation. Pourtant, les échanges de vues, les discussions qui les caractérisent contribuent à l'enrichissement des participants d'abord, de tous ensuite si les rapports en sont bien établis et diffusés.*

Signalons pour compléter cette énumération que si l'Administration organise généralement elle-même des cycles ou sessions de formation, elle peut également faire participer ses agents à des actions dispensées soit par d'autres départements ministériels, soit par des organismes publics ou même privés spécialisés dans la formation permanente.

On verra, lorsque l'on examinera les multiples actions dont ont pu bénéficier effectivement les personnels de la Direction de l'Aviation Civile en Polynésie Française, que toute la panoplie des moyens existants a été utilisée.

II.2 - Promotion du personnel

Il s'agit de faire accéder des salariés à des postes plus qualifiés et mieux rémunérés. C'est la préparation aux concours et examens professionnels qui constitue dans l'Administration le moyen le plus couramment utilisé pour atteindre cet objectif : les préparations peuvent être organisées par l'Administration responsable du concours ou de l'examen professionnel – ce qui constitue la solution normale – ou par des organismes spécialisés (ministère de l'Economie, des Finances et du Budget ; ministère de l'Education nationale). Ces formations peuvent se dérouler sous la forme de cours par correspondance, ou de cours oraux.

Il convient de noter par ailleurs que certaines actions de formation relevant de « l'entretien et du perfectionnement » sont susceptibles de permettre également la promotion des personnels : c'est le cas notamment d'un certain nombre de stages organisés en faveur des OCCA et des ESA (stages dits « statutaires ») qui ouvrent aux intéressés la possibilité d'accéder aux grades supérieurs de leur corps.

III. – ACTIONS D'ADAPTATION A L'EMPLOI, DE MAINTIEN DES CONNAISSANCES, DE SPECIALISATION

Les actions de ce type sont pour la plupart organisées localement. Si certaines, qui relèvent de la formation générale et administrative, sont susceptibles d'intéresser à la fois les personnels techniques et les personnels administratifs, la majorité d'entre elles concernent des catégories bien définies d'agents.

III.1 - Personnels de la Navigation Aérienne

III.1.1. - Agents d'exploitation

• *L'adaptation à l'emploi. Les agents affectés dans les services d'exploitation de la navigation aérienne (tour de contrôle, centre de contrôle régional, sections "SOL") doivent être informés très précisément des règles et des procédures en vigueur, des données géographiques, des caractéristiques du trafic aérien, des spécificités de fonctionnement (moyens techniques) et acquérir dans les meilleurs délais un certain nombre d'automatismes.*

La formation (CCR et Approche) dispensée aux OCCA dès leur affectation à Tahiti a été mise sur pied dans ce but. Les moyens mis en œuvre progressivement – institution de cellules d'instruction pour la tour de Tahiti-Faaa et le centre de contrôle régional – peuvent être considérés à présent comme satisfaisants : ils ont permis en effet de réaliser une diminution spectaculaire (de moitié) des délais de qualification locale des contrôleurs.

Ce type d'action – adaptation à l'emploi – concerne également les techniciens de l'Aviation Civile et les agents non fonctionnaires appelés à exercer leurs fonctions dans les sections "SOL" (information aéronautique, bureau de piste) ou devant assumer des tâches de contrôle sur les aérodromes des îles.

• *Le maintien des connaissances. Pour les agents affectés loin de Tahiti, un autre type d'action revêt une grande importance : il s'agit du maintien des connaissances acquises rendu indispensable en raison du caractère par trop routinier et donc sclérosant à la longue – eu égard à la nature et à la densité du trafic aérien – du travail de contrôleur. Des actions de recyclage (circulation aérienne) ont pu être menées à bien ces dernières années grâce à l'envoi de formateurs itinérants (OCCA) dans les îles.*

Le séminaire organisé en juin dernier, à Tahiti, au profit des responsables des aérodromes des Iles-sous-le-Vent et de Rangiroa participe également, en grande partie, de la volonté de recycler périodiquement les agents d'exploitation.

Il convient de signaler par ailleurs que les personnels des îles, qu'il s'agisse de contrôleurs ou de manœuvres-pompiers, ont également bénéficié au cours de la période récente d'actions de recyclage dans le domaine de la sécurité incendie et du sauvetage. Animées par le personnel d'encadrement (techniciens d'études et de travaux) du Service de Sécurité Incendie de l'Aéroport de Tahiti-Faaa, ces actions se déroulent généralement sur les aérodromes eux-mêmes ; périodiquement (tous les deux ou trois ans), cependant, une session est organisée à l'aéroport de Tahiti-Faaa de façon à permettre aux manœuvres-pompiers des îles de participer à des exercices mettant en œuvre des moyens lourds et faisant appel aux méthodes les plus modernes en vigueur sur les aérodromes internationaux : plus qu'un simple maintien des connaissances, ces opérations permettent en fait d'assurer un perfectionnement.

• *Le perfectionnement. Pour les OCCA et les TAC, le perfectionnement des connaissances nécessite le plus souvent un séjour en métropole : c'est en effet l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile qui est le mieux équipée pour ce faire et d'ailleurs la seule habilitée dans certains cas à délivrer à l'issue de stages spécifiques ("encadrement" par exemple) les qualifications techniques requises pour les changements éventuels de grade.*

S'il constitue la solution idéale, l'envoi des personnels à l'ENAC soulève un certain nombre de problèmes de natures diverses (temps disponible, moyens financiers...) liés à l'éloignement du centre de formation. Si, pour les agents expatriés, "l'éloignement" est temporaire (3 ou 4 ans), il est, par définition, permanent pour les personnes résidents d'ailleurs les plus nombreux : le perfectionnement des connaissances doit donc concerner au premier chef les derniers nommés.

De fait, ce sont eux qui ont pu bénéficier ces dernières années de divers stages à l'ENAC tels que : "encadrement", "adaptation aux districts", "transport aérien", "information recherche et sauvetage", "chef circulation aérienne".

Bien sûr, les places offertes à l'Ecole ne sont pas aussi nombreuses qu'on le souhaiterait ; il convient de noter toutefois que la situation s'est améliorée au cours de la période récente, grâce certainement à une meilleure appréciation par l'Administration Centrale des problèmes locaux.

Pour ce qui concerne la pratique de la langue anglaise qui mérite des soins particuliers compte tenu de la nationalité de certains usagers de l'aéroport et du CCR de Tahiti, des solutions locales ont dû être imaginées. Diverses expériences ont été tentées desquelles il rssort que le perfectionnement (et le simple maintien) des connaissances nécessite à la fois un travail continu en laboratoire et des stages périodiques "en immersion" dans des centres anglo-saxons. Le laboratoire de langue en

cours d'établissement ne pourra fonctionner valablement qu'avec l'aide de l'ENAC – elle a été sollicitée – et la bonne volonté des personnels appelés à l'exploiter. Quant aux stages "en immersion", ils semblent pouvoir se dérouler, dans d'excellentes conditions, à Auckland où la Direction de l'Aviation Civile néo-zélandaise a déjà accueilli trois contrôleurs polynésiens.

Si pouvoir dialoguer aisément avec l'usager (l'équipage) constitue une impérieuse nécessité dans les services de sécurité aérienne, il va de soi que l'on gagne en efficacité si l'on est capable au surplus, au-delà des mots échangés, de bien comprendre la tâche qui lui incombe. Apprendre à piloter et pouvoir ensuite bénéficier d'un entraînement aérien, passer quelques heures, périodiquement, dans la cabine de pilotage d'un avion commercial constituent certainement les moyens les plus appropriés pour parfaire la connaissance des usagers du contrôle.

Pour ce qui concerne le pilotage proprement dit, les agents ne peuvent espérer pour l'heure, au plan local, que des subsides d'ailleurs modiques destinés à financer en partie les dépenses résultant de l'entraînement personnel. Quant aux stages organisés par le service de la formation aéronautique dans les centres métropolitains, ils sont très rarement ouverts aux contrôleurs locaux (1 stagiaire cette année). En revanche, s'agissant des "vols techniques" (en cabine), la situation est plus satisfaisante : les équipages d'UTA et d'AIR POLYNESIE sont appelés en effet, périodiquement, à accueillir à bord de leurs appareils les personnels d'exploitation de l'Aviation Civile qui sont ainsi en mesure de suivre la préparation des vols et leur exécution.

III.1.2. - Personnels de maintenance

Pour les électroniciens de la sécurité aérienne (ESA) qui ont tous été formés à l'ENAC et qui ont acquis dans les centres métropolitains une bonne expérience avant d'être affectés pour une période de 3 à 4 ans – il s'agit de personnels expatriés – à Tahiti, une adaptation locale est évidemment nécessaire mais elle est opérée très rapidement "sur le tas" avec l'aide des collègues (et de l'encadrement) déjà en place. L'excellent esprit d'équipe qui anime ce corps de fonctionnaires et sa hiérarchie directe explique sans doute que le maintien des connaissances (et le perfectionnement jusqu'à un certain point) puisse être assuré au moyen d'échanges réciproques – par osmose en quelque sorte – à l'occasion de réunions formelles ou informelles qui n'ont rien à envier aux "cercles de qualité" à la japonaise.

Les relations suivies qu'ils entretiennent, par ailleurs, avec les agents du Service Technique de la Navigation Aérienne, appelés à Tahiti ou rencontrés lors de missions en métropole, sont également de nature, de manière induite, à maintenir leurs connaissances à un niveau satisfaisant.

Il s'avère nécessaire dans certains cas – mis en place de nouveaux équipements – d'assurer le perfectionnement de ces personnels : l'opération consiste généralement à leur faire suivre des stages chez le constructeur de tel ou tel moyen technique devant être installé en Polynésie Française. C'est ainsi qu'un agent a dû être envoyé aux Etats-Unis (Massachussets), l'an dernier, chez le fabricant d'équipements de sûreté aéroportuaire (détecteurs à rayons X) utilisés à Tahiti ; deux autres agents ont été appelés cette année à se rendre en métropole, chez THOMSON, pour se familiariser avec le VOR-DOPPLER qui doit remplacer en 1985 le VOR actuellement en service à Tahiti.

Ce sont des actions du même type qui devraient être également mises sur pied en faveur des autres personnels (ouvriers) du Service de la Navigation Aérienne chargés de l'entretien des installations électriques ou des véhicules lourds (sécurité incendie). Des stages de spécialisation sur des équipements dont le principe est généralement connu mais qui possèdent souvent de grandes particularités, pourraient être organisés chez les constructeurs, avec l'aide de l'Administration Centrale puisque devant avoir nécessairement lieu en métropole : la réception par le Service Technique de la Navigation Aérienne, en 1985, de matériels électriques (groupes électrogènes) et de véhicules incendie destinés à la Polynésie Française devraient normalement fournir l'occasion de réaliser pour la première fois une opération de ce genre.

III.2. - Personnels de la Météorologie.

La fonction de météorologiste, quel que soit le domaine dans lequel elle s'exerce, requiert des connaissances de base dans le domaine scientifique et une formation spécifique approfondie nécessitant une mise à jour fréquente des connaissances liée à l'évolution rapide de la science météorologique et des matériels utilisés.

L'adaptation à l'emploi : les agents affectés (ingénieurs et techniciens) dans les services d'exploitation de la Météorologie à Tahiti, principalement ceux qui sont appelés à établir des prévisions, doivent être en tout premier lieu "adaptés" aux conditions locales d'exercice de leurs fonctions : caractéristiques de la zone, moyens utilisés, procédures en vigueur. Il n'existe pas à proprement par-

ler de cellule d'instruction pour ce faire, en conséquence de quoi l'adaptation à l'emploi des personnels s'effectue "sur le tas", pendant le temps (2 à 3 mois) où, placés en "double commande", ils peuvent bénéficier de l'expérience de leurs collègues. Il convient de signaler par ailleurs que la possibilité offerte à ces agents d'effectuer des "vols techniques" à l'instar des contrôleurs de la circulation aérienne, constitue un moyen de nature à faciliter également l'adaptation à l'emploi. S'agissant des personnels affectés dans les îles éloignées, ils sont préparés avant leur mutation à la tenue d'un emploi nécessairement "polyvalent" par une série de visites aux divers organismes du service central de la Météorologie (Tahiti-Faaa) où leur sont exposées les diverses tâches qu'ils auront à accomplir, tâches relevant de l'observation météorologique, de la climatologie et de la maintenance des installations.

Plus qu'une simple adaptation à l'emploi, il s'agit dans certains cas d'un perfectionnement des connaissances, mais sans que les actions soient véritablement structurées.

Maintien des connaissances et perfectionnement : des stages informels à caractère pratique sont également mis sur pied à l'occasion d'un rerour d'affectation dans les stations extérieures. Ces stages permettent la mise à jour des connaissances et la familiarisation avec les nouveaux matériels en service.

C'est en métropole néanmoins que sont organisés par les organes centraux de la Météorologie (SMM, CTM, MN/FP) les stages de perfectionnement proprement dit s'adressant aussi bien aux agents de catégorie B (techniciens) qu'à ceux de la catégorie A (ingénieurs).

Parmi les stages auxquels ont pu participer au cours des cinq dernières années les personnels (3 à 4 par an) en fonctions en Polynésie Française, on peut citer : météorologie tropicale, météorologie aéronautique, climatologie, actinométrie, hydrométéorologie, chef de station, perfectionnement de prévisionniste, ainsi que divers stages de maintenance.

III.3. - Personnels des Bases aériennes.

Formation locale : la plupart des actions de recyclage ou de perfectionnement dont ont pu bénéficier ces dernières années les personnels des Bases aériennes en fonctions au Service de l'Infrastructure Aéronautique se sont déroulées localement.

Organisés par le Service de l'Equipement du Territoire (et son Ecole des Travaux Publics), ces stages ont intéressé des fonctionnaires de catégorie B (ATTPE) ainsi que des agents non fonctionnaires (CC2 et CC3) : topographie, bâtiments, routes, législation.

Formation en métropole : quelques agents (3 CC2, 1 ATTPE) ont pu également participer, au cours des trois dernières années, aux stages « Bases Aériennes » organisés en métropole soit par le Centre Inter-Régional de formation professionnelle de Clermont-Ferrand, soit par le Service des Bases Aériennes (ENAC/TOULOUSE).

Le stage de Clermont-Ferrand a pour but l'acquisition des connaissances indispensables que doit posséder tout technicien participant à la construction d'aérodrome.

Le stage de l'ENAC est destiné à familiariser les personnels avec les diverses activités de l'Aviation Civile.

III.4. - Formation générale et administrative.

Les actions qui relèvent de la formation générale et administrative sont susceptibles d'intéresser toutes les catégories d'agents, quel que soit leur rang dans la hiérarchie et la nature des tâches qu'ils sont appelés à accomplir.

C'est le cas à l'évidence des stages se rapportant à la connaissance de l'environnement et du service, aux relations humaines, aux méthodes de travail.

Si un certain nombre d'actions concernent au premier chef les personnels administratifs, car ayant trait à leur zone de compétence habituelle, elles ne sont pas dénuées d'intérêt pour les autres agents car l'administration – des hommes et des finances – est, on le sait, la chose du monde la mieux partagée à l'heure présente.

Le recours de plus en plus fréquent aux moyens informatiques pour la réalisation de tâches aussi diverses que la comptabilité, la paye, l'établissement de statistiques en tous genres, le traitement de textes, conduit également à associer très souvent, au niveau de la formation – et de l'exploitation d'outils communs, par la suite – administratifs et techniciens.

La totalité des stages de simple information, de recyclage ou de perfectionnement auxquels ont été appelés à participer les personnels au cours des trois dernières années (81-83) se sont déroulés localement avec le concours (financier) de l'Administration Centrale :

- *Ou bien ils ont été mis sur pied par la Direction elle-même et animés par son encadrement et/ou des experts du Territoire.*
- *Ou bien leur organisation a été confiée à des organismes spécialisés dans la formation ou dont la formation constitue une activité annexe.*

Formation générale.

La nécessaire adaptation au milieu polynésien des personnels d'encadrement (A et B+) nouvellement recrutés ou affectés a conduit la Direction à mettre sur pied un stage comportant un certain nombre de conférences portant sur les divers aspects – politique, administratif et judiciaire, économique et social – de l'organisation du Territoire. C'est à des conférenciers appartenant à des horizons très divers – politique, haute fonction publique et magistrature, secteur économique, presse – qu'il a été fait appel pour animer le cycle de 1981 et celui de 1983 (un premier cycle avait eu lieu en 1980).

Pour compléter utilement cette connaissance de l'environnement, une série de causeries portant sur l'organisation de l'Aviation Civile et de la Météorologie a été chaque fois adjointe au cycle de conférences données par les experts extérieurs ; la possibilité a été offerte à tous les personnels recrutés ou affectés, quel que soit leur niveau hiérarchique, d'y participer.

En 1983, les personnels d'encadrement, expatriés et résidents, ont également été conviés à suivre un stage visant à une mise à jour de leurs connaissances dans le domaine du transport aérien.

S'agissant du secteur des relations humaines, si une action avait pu être mise sur pied en 1980 ("Méthodologie du travail de groupe"), aucune n'a pu être organisée au cours des trois dernières années, faute de formateur et de moyens financiers.

Formation administrative.

C'est dans le domaine de l'informatique que les actions ont été les plus nombreuses ces dernières années, 1984 ne devant pas déroger à cette règle : ce phénomène est lié à la croissance des applications dans le secteur administratif proprement dit (comptabilité, paye, gestion des personnels) aussi bien que dans le secteur technico-administratif (transport aérien, bases aériennes). Les stages d'initiation, de perfectionnement, de spécialisation sur équipements (REALITE 2000, IN 227, GOUPIL) ont concerné à des degrés divers toutes les catégories de personnels (A, B, C).

Si un stage – le traitement informatique des données de la comptabilité administrative – a pu être mis sur pied par la Direction avec le concours du Service Informatique du Territoire (1982), tous les autres ont été organisés par des organismes extérieurs (SIPCA, IDT, AFODEP).

Une autre action, de type plus classique puisque ayant trait à la gestion des personnels, a été organisée en 1981, afin de permettre une mise à jour des connaissances que doivent posséder nécessairement les agents chargés de cette gestion au plan local. Un stage analogue a été programmé en 1984 en raison des nombreuses modifications survenues depuis 1981 (statut général des fonctionnaires, convention collective des agents non fonctionnaires, textes divers). Un cycle de conférences portant sur le nouveau statut du Territoire et sur le nouveau système comptable budgétaire du Territoire devrait également pouvoir être mis sur pied avant la fin de la présente année.

IV. – PREPARATION AUX CONCOURS ET EXAMENS

Permettre aux personnels de s'élever dans la hiérarchie administrative est, on l'a dit, le deuxième objectif assigné à la formation continue.

Cette promotion s'opère généralement, dans l'administration publique, par la voie de concours ou examens professionnels qu'il faut nécessairement préparer avant la date des épreuves et de manière intensive, tout particulièrement lorsqu'il s'agit de faire un saut important dans la hiérarchie ou de changer totalement de branche d'activité (cas d'un administratif désirant entrer dans un corps technique).

IV.1. - Les divers types de préparation

Dans les services du ministère des Transports, divers moyens sont mis en œuvre pour aider les candidats à préparer la plupart des concours internes ou examens donnant accès aux corps de fonctionnaires, administratis ou techniques, dans toutes les catégories (A, B, C). Dans la grande majorité des cas, les actions de préparation ont été mises sur pied par la Direction Générale de l'Aviation Civile (Bureau Formation du Service des Personnels et de la Gestion, Ecole Nationale de l'Aviation Civile) et la Direction de la Météorologie (Ecole Nationale de la Météorologie); mais l'accès à des centres de formation extérieurs est également possible; dans ce cas, l'Administration Centrale est appelée à jouer le rôle de relais – administratif et financier – entre les candidats et ces organismes.

A côté des actions très structurées, il convient de signaler l'existence de diverses facilités ou aides complémentaires susceptibles d'être apportées aux candidats :

- *crédits d'heures : une demi-journée par semaine peut être accordée aux candidats pendant toute la durée de la préparation dans la mesure toutefois où sont réunies les conditions statutaires requises pour pouvoir se présenter effectivement au concours.*
- *documentation : l'Administration peut acquérir, en fonction des besoins formulés par les candidats (et de ses disponibilités financières), divers ouvrages nécessaires à la préparation.*
- *mini-stages, conférences ou examens blancs : de telles actions peuvent être organisées pour parfaire la préparation des candidats, par les services eux-mêmes, ou à l'initiative de personnels d'encadrement bénévoles qui, d'ailleurs, ne refusent jamais une assistance ponctuelle à ceux qui en font la demande.*

Ce qui conduit à penser que la préparation des concours est véritablement l'affaire de tous.

Il semble en tout cas en être ainsi en Polynésie Française où les personnels de l'Aviation Civile et de la Météorologie bénéficient effectivement de tous les moyens mis en œuvre par les services métropolitains et d'un certain nombre de facilités ou d'aides dont le principe, souvent évoqué lors des réunions des instances de participation, a été arrêté par le service local.

Analysons à présent les divers types de préparation offerts aux personnels au cours de ces dernières années.

IV.1.1. - Personnels communs à l'Aviation Civile et à la Météorologie.

● *Organisées par le Service des Personnels et de la Gestion (Bureau Formation) et animées par des fonctionnaires de la DGAC ou de la DM – comme c'est d'ailleurs le cas pour toutes les préparations du SPG – les actions de préparation aux concours d'accès aux corps administratifs des catégories B et C consistent en l'envoi de cours par correspondance et de devoirs à rendre (6 à 8 par matière) permettant le contrôle continu des connaissances.*

Cours et devoirs portent sur la plupart – sinon toutes – des matières devant faire l'objet d'épreuves écrites ou orales, obligatoires ou facultatives. La durée de la préparation est de six à huit mois, selon la nature du concours.

La préparation concerne les concours suivants :

- *agent technique de bureau (catégorie C).*
- *commis administratifs (catégorie C).*
- *secrétaire administratif (catégorie B).*

● *Pour la préparation aux concours d'accès aux corps administratifs de catégorie A (Administration Centrale et Services Extérieurs), le SPG sert simplement de relais entre les candidats et le Centre de Formation professionnelle et de perfectionnement du ministère de l'Economie et des Finances. Cet organisme dispense des cours par correspondance et procède au contrôle continu des connaissances dans toutes les matières des concours (y compris l'informatique). La préparation dure neuf mois.*

● *La préparation au concours d'accès au corps des Techniciens d'Etudes et de Travaux (TET) est, quant à elle, organisée par le SPG. D'une durée de six mois, elle comporte des cours par correspondance ainsi qu'un contrôle des connaissances (8 devoirs par matière).*

Cette préparation ne porte que sur les épreuves communes à toutes les branches – moyens généraux, sécurité incendie et sauvetage, électro-technique et électronique, mécanique – excluant de ce fait les épreuves de spécialité. Pour la préparation de ces dernières, la possibilité est par ailleurs offerte aux candidats de s'inscrire aux cours dispensés par le Centre National d'Enseignement par correspondance, organisme dépendant du ministère de l'Education nationale. (Voir plus loin LE POINT IV.1.3.).

IV.1.2. - Personnels techniques.

● *C'est également le SPG qui assure la préparation aux concours d'accès aux corps des OCCA et des TAC.*

Les cours par correspondance et le contrôle des connaissances se déroulent pendant six mois : ils portent sur l'épreuve de culture générale, ainsi que sur les trois épreuves techniques (circulation aérienne, connaissances aéronautiques, météorologie).

Il n'existe en revanche de préparation spécifique ni pour le concours ESA, ni pour le concours TM ; cependant les candidats à l'un ou l'autre de ces concours peuvent bénéficier, par le biais du SPG, de l'enseignement dispensé par le CNEC.

- *La préparation aux concours internes d'accès aux corps d'ingénieurs est assurée par les écoles nationales (ENAC et ENM), selon des modalités qui ont fait l'objet de modifications importantes au cours des dernières années dans le but d'en améliorer l'efficacité. Il s'agit à proprement parler de "cycles préparatoires" comportant plusieurs phases et faisant appel à diverses méthodes de formation.*

– *Ingénieurs d'Etudes et d'Exploitation de l'Aviation Civile.*

C'est tout naturellement l'ENAC qui est chargée de la mise en œuvre du cycle préparatoire au concours interne IEEAC dont il convient d'indiquer qu'il est prévu par le statut particulier du corps lui-même (art. 9), ce qui constitue un cas assez rare dans la Fonction publique.

Le cycle IEEAC comporte les phases suivantes :

- *diffusion de deux séries préparatoires à un test écrit (du niveau terminale C). Il s'agit d'une phase préliminaire, car c'est le test de niveau qui détermine l'aptitude à suivre le cycle de préparation au concours proprement dit.*
- *préparation par correspondance en six séries (mathématiques et physique) durant six mois.*
- *stage à plein temps à l'ENAC (Toulouse) durant trois mois.*

– *Ingénieurs des Travaux de la Météorologie.*

Le cycle préparatoire au concours d'ITM est mis en œuvre par l'ENM. Il s'étale sur deux années et comporte cinq phases au total :

- *Une phase préliminaire consistant à contrôler les connaissances (test de niveau).*
- *Une préparation par correspondance (durée 9 mois) complétée par deux stages d'une semaine à l'ENM (Toulouse).*
- *Un examen probatoire permettant d'apprécier si le niveau mathématiques supérieures "léger" est acquis.*
- *Une nouvelle préparation par correspondance (durée 4 mois).*
- *Un stage de trois mois à l'ENM (Toulouse).*

Bien entendu, les candidats aux concours intérieurs IEEAC et ITM ont la possibilité, eux aussi, de bénéficier par ailleurs des cours dispensés par le CNEC, pour se préparer en quelque sorte à la préparation : des efforts aussi importants sont généralement récompensés si l'on en juge d'après les résultats obtenus au cours de la période récente par trois fonctionnaires d'origine polynésienne admis au concours IEEAC.

Il existe une autre voie d'accès aux corps d'ingénieurs : il s'agit de l'examen professionnel ouvert seulement aux fonctionnaires comptant plus de dix ans de services effectifs. Si une préparation est mise en œuvre par le SPG pour l'examen IEEAC, il n'existe en revanche aucune préparation spécifique pour l'examen ITM.

IV.1.3. - Les cours du CNEC.

Chaque année, le Service des Personnels et de la Gestion procède à la diffusion dans tous les services de la nomenclature des enseignements du Centre National d'Enseignement par Correspondance proposés aux personnels intéressés de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Les cours, dispensés par l'un des six centres régionaux du CNEC, concernent :

- *la préparation aux diplômes de l'enseignement (secondaire, technologique, supérieur).*
- *la formation générale : langues, électricité, électronique, statistiques.*
- *la préparation aux concours d'entrée dans la Fonction publique (cadre A) et dans les Instituts Régionaux d'Administration (IRA).*

La prise en charge financière des frais d'inscription est opérée par l'Administration Centrale à raison d'une matière (ou niveau) par candidat.

IV.2. - La promotion du personnel.

C'est le système dit de la "carrière" – qui s'oppose au système dit de l' "emploi" marqué par son caractère discrétionnaire et sa précarité – qui caractérise la conception française de la Fonction publique.

La carrière est le temps compris entre la nomination et la cessation définitive des fonctions durant lequel le fonctionnaire peut accéder à divers grades, dans son corps de recrutement ou dans les corps supérieurs, selon des modalités – avancement au choix, examen ou concours – fixées dans le statut général et précisées dans les statuts particuliers.

Si les changements de grade (ou de classe) – chaque corps en comporte deux ou trois – sont bien entendu les plus nombreux, les changements de corps – dans la même catégorie (B généralement) ou dans les catégories supérieures – ne sont pas chose rare : le tableau présenté plus loin permet d'illustrer ce phénomène.

Ainsi qu'on l'a déjà indiqué, le passage d'un corps à un autre s'opère généralement par la voie d'examens ou concours, qu'il s'agisse des Corps de l'Etat pour l'Administration de la Polynésie Française (CEAPF) ou des corps métropolitains. Ce sont bien entendu ces derniers, en raison de leurs effectifs, qui offrent les possibilités de promotion les plus nombreuses : chaque année, pratiquement, des concours internes sont organisés, ouverts aux fonctionnaires et aux non-fonctionnaires. Pour les CEAPF propres au ministère des Transports – techniciens de l'Aviation Civile, aides-techniciens et techniciens de la Météorologie – des vacances d'emplois (dont une partie seulement doit être pourvue par la voie du concours interne) ne surviennent pas chaque année ; au cours de la période récente, néanmoins, divers concours ont pu être organisés en raison de départs à la retraite de TAC, de TM et d'agents non fonctionnaires (remplacés par des fonctionnaires), ou de promotions d'Ai/TM, de TAC, de TM et d'agents non fonctionnaires dans les corps supérieurs.

Ce sont les moyens mis en œuvre pour aider les candidats à préparer les concours et examens qui expliquent, en partie tout au moins, l'ampleur de la mobilité (verticale) du personnel : si l'on ne peut établir avec certitude, dans tous les cas, de lien direct entre les préparations existantes et les succès obtenus – seuls les candidats seraient en mesure de le faire – on peut aisément imaginer que la mobilité du personnel ne serait pas ce qu'elle est sans ces préparations, ainsi que les diverses facilités et aides apportées.

Pour ce qui concerne les promotions survenues au cours de la période récente – cinq dernières années – il ne fait aucun doute qu'elles sont liées aux préparations ou cycles préparatoires suivis par les lauréats.

Le tableau présenté ci-après, établi au 1er juillet 1984, est une simple photographie – en "relief", est-on tenté de dire – destinée à illustrer la mobilité des personnes de l'Aviation Civile et de la météorologie en fonctions en Polynésie Française, à l'exclusion des fonctionnaires expatriés dont la propre mutation n'est pas susceptible, en raison du temps assez bref passé sur le Territoire, d'être liée directement aux efforts de formation consentis localement.

PROMOTION INTERNE DES FONCTIONNAIRES RESIDENTS ET "CEAPF" (1)

Situation actuelle		Recrutement		Corps d'origine pour le recrutement interne									
Corps	Nombre	Externe	Interne	ESA	OCCA	TAC	TM	AiTM	ADM C	CC2	CC3	CC4	CC5
IEEAC	04	0	04	1	1	2							
OCCA	19	0	19			3	8	1			04	1	2
TAC	31	19	12				1		3	1	05		2
TM	42	34	08					7			01		
AiTM	06	03	03								03		
COMMIS	11	0	11						3		04	3	1
STENO	02	0	02									1	1
ATB	02	0	02									2	
	117	56	61	1	1	5	9	8	6	1	17	7	6

(1) Ce tableau ne prend en compte que les changements de corps et, dans le cas de chaque agent, sa situation actuelle au regard de celle qui était la sienne lors de son recrutement ; il ne rend donc pas compte des nombreuses promotions à l'intérieur du corps, ni des changements de corps intermédiaires.

– *Certains résultats spectaculaires des actions de promotion méritent d'être soulignés :*

Au plan quantitatif, il est notable que plus de la moitié des postes pourvus par des fonctionnaires résidents l'ont été au titre de la promotion interne, et la proportion atteint 100 % dans le cas des IEEAC (Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile), des OCCA (Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne), des Commis, Sténos et ATB (Agents Techniques de Bureau).

Au plan qualitatif, certaines réussites sont remarquables : deux "CC5" et un "CC4" sont parvenus au grade d'OCCA, deux TAC à celui d'IEEAC...

S'agissant des agents non fonctionnaires régis par la Convention Collective du Travail, divers mouvements ont également affecté les effectifs toujours en fonctions en cette qualité. Les promotions dont ont pu bénéficier ces agents de l'Etat ou du Territoire ont été opérées soit par la voie de concours internes – comme cela se pratique dans la Fonction publique – soit par la voie de reclassements, ainsi que la Convention le permet dès lors qu'un agent acquiert, après son recrutement, le diplôme requis dans la catégorie supérieure.

Le tableau ci-après présente les divers changements de catégorie survenus au 1er juillet 1984.

PROMOTION INTERNE DES AGENTS CONTRACTUELS LOCAUX (1)

Situation actuelle		Recrutement		Catégorie d'origine pour le recrutement interne		
Catégorie	Nombre	Externe	Interne	CC/3	CC/4	CC/5
CC/2	14	09	05	05		
CC/3	48	35	13		12	01
CC/4	27	14	13			13
	89	58	31	05	12	14

(1) Comme le précédent, ce tableau ne rend compte que de la situation actuelle de l'agent et de celle à son recrutement ; les promotions à l'intérieur d'une catégorie (changements de groupe) n'apparaissent pas, ni les changements de catégorie intermédiaires (cas d'un agent passé successivement de la 4e à la 3e, puis à la 2e catégorie par exemple).

PERSPECTIVES

En période de basse conjoncture ou de crise, comme c'est le cas actuellement, il est peu aisé de mettre en œuvre des moyens d'action supplémentaires susceptibles d'améliorer la formation continue du personnel, le simple maintien de tous les moyens existants apparaissant déjà comme un objectif ambitieux.

Formation interne. Ce sont des moyens peu coûteux qu'il convient de rechercher localement dans la phase actuelle, ce qui conduit à privilégier la "formation interne", c'est-à-dire les actions faisant appel à des animateurs appartenant en propre au service. Il ne peut s'agir bien évidemment que de formateurs occasionnels, le service ne disposant pas d'animateurs à plein temps ; autant dire qu'on risque de se heurter rapidement à divers obstacles : temps disponible du personnel d'encadrement – certains stages nécessitent une longue mise au point – aptitudes particulières requises pour mener à bien certaines actions (du type "relations humaines", par exemple).

Un développement significatif de la formation interne pourrait résulter du transfert au profit du service local du matériel pédagogique utilisé dans les stages métropolitains : une démarche a d'ailleurs été entreprise dans ce sens auprès du Service des Personnels et de la Gestion ; si un accord de principe a pu être obtenu, les modalités pratiques restent encore à définir.

Le besoin exprimé par le service local devrait conduire l'administration centrale (et les écoles) à entreprendre une réflexion d'ensemble sur les divers moyens qui pourraient être mis à sa disposition : emploi des moyens existants dans les différents services du ministère, élaboration d'outils spécifiques faisant largement appel à l'audio-visuel, recours aux moyens d'autres ministères (stages du service central d'organisation et méthodes, des centres inter-régionaux de formation professionnelle).

Formation externe. Au plan local toujours, l'appel à des organismes ou à des formateurs extérieurs s'avère dans certains cas absolument indispensable. Afin de réduire le coût de cette formation, on devrait pouvoir s'orienter vers des actions de type "inter-entreprises" :

- *Ou bien l'enseignement est organisé par le dispensateur de formation qui se charge de réunir les participants provenant de différentes administrations. C'est ce que tente de faire l'AFODEP depuis quelques temps.*
- *Ou bien ce sont les administrations elles-mêmes qui coordonnent étroitement leurs actions dans le domaine de la formation, définissent les besoins communs et recherchent ensemble les moyens les plus aptes à les satisfaire . il pourrait être extrêmement intéressant, pour ce faire, qu'un responsable "formation" soit désigné auprès du Chef du Territoire.*

La collaboration des administrations – qu'il s'agisse de services territoriaux ou d'Etat – pourrait s'avérer particulièrement fructueuse si pouvait être envisagée la possibilité d'utiliser au profit de la formation continue – entretien et perfectionnement, préparation des concours – les moyens d'enseignement importants qui seront mis en œuvre lors de la création de cycles universitaires en Polynésie Française.

★

S'agissant de la formation personnelle et didactique des agents, on peut estimer que si l'administration ne doit pas s'en désintéresser – de nombreuses actions présentent un caractère à la fois personnel et professionnel – elle ne peut, compte tenu de ses priorités, fonction des moyens dont elle dispose, lui réserver qu'une place limitée dans sa politique de formation.

On se plaît à imaginer que les associations du personnel puissent faire entrer ce type d'activité dans leur champ d'actions : le "temps libre" – sensiblement augmenté ces dernières années avec la réduction de la durée hebdomadaire du travail et l'instauration de la cinquième semaine de congé – qu'elles s'emploient à occuper ne pourrait-il, en effet, être consacré en partie à cette forme de loisirs ?

(Texte établi par le Service Administratif
de la Direction de l'Aviation Civile)

STATISTIQUES TOURISTIQUES

(Source : Service Territorial du Tourisme)

Période : 12 mois de juillet 1983 à juin 1984

Origine du trafic	7/83 à 6/84	7/82 à 6/83	Evolution
Amérique du Nord	54.217	53.963	+ 0,5 %
(dont USA)	(47.967)	(47.714)	(+ 0,5 %)
Amérique du Sud	3.221	3.306	– 3 %
Europe	27.744	28.616	– 3 %
(dont France)	(14.334)	(15.073)	(– 5 %)
Pacifique	19.977	28.201	– 29 %
Autres	969	752	+ 29 %
Total	106.145	114.851	– 8 %

La tendance à la baisse du trafic touristique en longue période persiste et s'aggrave : – 8 % pour les 12 mois, de juillet 1983 à juin 1984.

Cette constatation tient cependant surtout au fait que la période de référence tend à coïncider avec la baisse importante de la capacité hôtelière survenue en octobre 1983 (fermeture du Taharaa) et janvier 1984 (fermeture du Club Med de Moorea).

L'évolution sur courte période paraît nettement moins défavorable, et semble confirmer un retournement de tendance . la diminution enregistrée en juin 1984 n'est que de 8 % par rapport à juin 1983, alors qu'elle était de 19 % entre mai 1983 et mai 1984 ; le trafic en provenance d'Australie, responsable de la forte baisse d'activité du marché "Pacifique", affiche nettement une belle reprise avec 944 visiteurs en juin contre 564 en mai et 470 en avril.

Les variations des dates des périodes de vacances rendent toutefois aléatoires de telles comparaisons, et il faudra sans doute attendre les chiffres d'octobre pour tenter une première appréciation de la "performance" 1984, dont on ne peut actuellement que supposer, sans grandes chances d'erreur, qu'elle présentera une nette régression par rapport à celle de l'année précédente.

Transport Aérien

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC — DE JANVIER A JUIN 1984

COMPAGNIE		VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1983
TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR									
AIR TAHITI (MOOREA)	A	4995	32230		44955	71,7			PAX - 15,9
	D	5007	27498		45062	61,0			FRET
	T	10002	59728		90017	66,4			POS
AIR POLYNESIE (MOOREA)	A	992	8888		17512	50,8	2145	1889	PAX - 46,0
	D	995	7840		17680	44,3	2785	5763	FRET + 45,3
	T	1987	16728		35192	47,5	4930	7652	POS + 28,9
TOTAL TRAFIC MOOREA	A	5987	41118		62467	65,8	2145	1889	PAX - 25,0
	D	6002	35338		62742	56,3	2785	5763	FRET + 45,3
	T	11989	76456		125209	61,1	4930	7652	POS + 28,9
AIR TAHITI	A	158	522		1102	47,4			PAX - 84,0
	D	157	530		1097	48,3			FRET
	T	315	1052		2199	47,8			POS
AIR POLYNESIE	A	1459	47333		62958	75,2	76511	10893	PAX + 8,0
	D	1461	45302		62726	72,2	195385	31471	FRET + 10,0
	T	2920	92635		125684	73,7	271896	42364	POS - 5,5
TAHITI CONQUEST A.	A	71	235		430	54,7			PAX + 175,6
	D	72	217		435	49,9			FRET
	T	143	452		865	52,3			POS
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A	7675	89208		126957	70,3	78656	12782	PAX - 12,3
	D	7692	81387		127000	64,1	198170	37234	FRET + 10,5
	T	15367	170595		253957	67,2	276826	50016	POS - 1,5
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL									
U.T.A	A	133	27302	1930	38921	75,1	916284	201736	PAX - 18,8
	D	133	28103	1930	38921	77,2	287420	42643	FRET - 8,4
	T	266	55405	3860	77842	76,1	1203704	244379	POS - 2,7
QANTAS	A	156	14067	20741	47669	73,0	374084	4860	PAX + 8,4
	D	156	15397	20741	47921	75,4	12243	3964	FRET - 17,5
	T	312	29464	41482	95590	74,2	386327	8824	POS + 18,7
AIR NEW ZEALAND	A	130	15304	20005	46191	76,4	829817	8394	PAX + 10,3
	D	130	15830	20005	46316	77,4	42952	3024	FRET - 15,3
	T	260	31134	40010	92507	76,9	872769	11418	POS - 9,9
LAN CHILE	A	39	4250		5720	74,3	27055	579	PAX + 3,1
	D	39	3421		5718	59,8	10845	642	FRET - 24,6
	T	78	7671		11438	67,1	37900	1221	POS - 64,7
S.P.I.A.	A	26	1866	11	4096	45,8	21012	457	PAX - 21,1
	D	26	1997	11	4096	49,0	5585	415	FRET + 75,4
	T	52	3863	22	8192	47,4	26597	872	POS - 64,5

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC — DE JANVIER A JUIN 1984

COMPAGNIE		VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)		VARIATION (%) AVEC 1983
POLYNESIAN AIRLINE	A	32	1158		3571	32,4	15321	47	PAX	+ 49,9
	D	32	856		3564	24,0	2094	9	FRET	+ 181,3
	T	64	2014		7135	28,2	17415	56	POS	- 35,6
AIR PACIFIC	A	3	98		332	29,5			PAX	- 29,9
	D	3	10		332	3,0	183		FRET	- 55,7
	T	6	108		664	16,3	183		POS	- 100,0
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A	519	64045	42687	146500	72,9	2183573	216073	PAX	- 5,7
	D	519	65614	42687	146868	73,7	361322	50697	FRET	- 11,8
	T	1038	129659	85374	293368	73,3	2544895	266770	POS	- 3,8
DIVERS USA	A	2	330		373	88,5			PAX	+ 78,9
	D	2	330		373	88,5			FRET	
	T	4	660		746	88,5			POS	
FINNAIR	A	1	187		189	98,9			PAX	
	D	1	187		189	98,9			FRET	
	T	2	374		378	98,9			POS	
SWISSAIR	A	1	161		161	100,0			PAX	
	D	1	161		162	99,4			FRET	
	T	2	322		323	99,7			POS	
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	A	4	678		723	93,8			PAX	+ 103,3
	D	4	678		724	93,6			FRET	- 100,0
	T	8	1356		1447	93,7			POS	
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A	523	64723	42687	147223	73,0	2183573	216073	PAX	- 5,1
	D	523	66292	42687	147592	73,8	361322	50697	FRET	- 15,4
	T	1046	131015	85374	294815	73,4	2544895	266770	POS	- 3,8
TOTAL TOUT TRAFIC	A	8198	153931	42687	274180	71,7	2262229	228855	PAX	- 9,3
	D	8215	147679	42687	274592	69,3	559492	87931	FRET	- 13,4
	T	16413	301610	85374	548772	70,5	2821721	316786	POS	- 3,4

Activités des services

SERVICE ADMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITEES

- Définition des nouvelles modalités de prise en charge (100 %) des frais médicaux concernant les enfants compte tenu de la modification de la législation locale y afférente.

- Règlement amiable d'une affaire contentieuse relative au logement des personnels de la Gendarmerie des Transports aériens.

- Mise en service de l'ordinateur IN 227 (comptabilité) après transfert des programmes.

- Refonte de la circulaire relative au transport des personnels et de leurs bagages (après accord de SPG poir libre choix du transitaire et du transporteur).

- Contrôle des données relatives au parc automobile sur les états fournis par l'Administration Centrale (SPG/MG).

- Mise en application des textes relatifs à l'écrêtement des rémunérations supérieures à 250.000 FF (perçues en 1983) et à l'instauration d'une contribution de solidarité en faveur des travailleurs privés d'emploi.

- Etablissement, par nature et par archipel, du coût des services en 1982 (budgets Etat et Territoire).

- Rédaction d'un dossier consacré à la formation continue du personnel.

ETUDES DIVERSES

- Préparation de divers dossiers en vue de la réunion à Paris (mi-avril) des Directeurs des Services de l'Aviation Civile dans les DOM et les TOM.

- Analyse de la circulaire FP du 10/04/1984 relative à l'intégration des agents non titulaires.

- Examen des textes relatifs au logement des fonctionnaires (utilité de service et nécessité absolue de service).

- Préparation de divers dossiers en vue de la mission effectuée en métropole, courant mai, par le chef du Service administratif.

- Examen des conditions de délivrance par les compagnies aériennes de billets N1 (problème de la réservation et de la priorité d'embarquement).

- Analyse du nouveau système comptable budgétaire du Territoire (inspiré du Plan de 57 et de la M51) en vue de la préparation du budget de 1985.

- Etude avec l'autorité militaire de la possibilité d'organiser un certain nombre de concours nationaux au camp d'Arue.

TRAVAUX DES COMMISSIONS

- La Commission paritaire consultative (centrale) des agents non fonctionnaires a siégé à quatre reprises au cours du deuxième trimestre pour examiner divers dossiers de recrutement et d'avancement (dont celui présenté par l'Aviation Civile pour ses personnels).

- La Commission des logements (Cité de l'Air) s'est réunie à deux reprises au cours de la même période pour examiner divers problèmes relevant de sa compétence.

- La Commission administrative paritaire des Techniciens de la Météorologie du CEAPF s'est réunie le 3 mai 1984.
  L'ordre du jour de cette réunion comportait les points suivants : affectation dans les îles, attribution des réductions de délais pour l'avancement d'échelons, établissement du tableau d'avancement au grade de Technicien Supérieur et questions diverses.

- La Commission administrative paritaire des Aides-Techniciens de la Météorologie du CEAPF s'est réunie le 3 mai pour débattre des questions suivantes . affectation dans les îles (réunion commune avec les membres de la CAP des TM) et répartition des réductions de délais pour l'avancement d'échelons.

CONCOURS

A été admis, après concours interne, dans le corps des OCCA, M. LEE Oscar, TAC du CEAPF.

L'intéressé rejoindra l'ENAC à la rentrée de janvier 1985.

FORMATION PERMANENTE

- M. LO François, OCCA/P, a suivi un stage de Chef de la circulation aérienne à l'ENAC Toulouse du 8 juin au 22 juillet 1984.

- MM. NOIR Patrick et BRAMOUILLE Roger, ESA/1, ont effectué un stage en usine (THOMSON) pour se familiariser avec le VOR-DOPPLER qui doit être installé l'an prochain à Faaa.

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE
2e trimestre 1984

AERODROMES D'ETAT

I. – TRAVAUX

Tahiti-Faaa : Travaux de construction du nouveau dépôt et réseau de distribution des hydrocarbures (SOMCAT).

Rangiroa : Réfection de la toiture de l'aérogare.

II. – ETUDES

Tahiti-Faaa :
- Passage sous piste - Rapport de présentation de l'avant-projet sommaire du projet.
- Mesures de déflexion et de profils en travers sur la piste (études des déformations - relevé visuel de l'état superficiel Pm 2000 à 2400).
- Etude d'aménagement de la zone technique Sud.
- Etude de réaménagement de la zone Nord.
- Avant-projet des travaux de génie civil du VOR DME.

Cité de l'Air :
- Construction de 3 logements F3 - Plans d'exécution - Demande de permis de construire.

Bora-Bora :
- Avant-projet sommaire de reconstruction de la centrale électrique.

AERODROMES TERRITORIAUX

I. – TRAVAUX

Arutua : Construction d'un abri passagers.

Makemo : Travaux d'entretien sur le bloc technique.

Anaa : Réfection de la couverture et entretien de la charpente de l'aérogare.

Manihi : Exécution du revêtement anti-kérosène sur l'aire de stationnement et aménagement du local AIR POLYNESIE dans l'aérogare.

Rurutu : Travaux de gros entretien en cours sur le logement du chef d'aérodrome.

Napuka : Nettoyage de la piste. Construction d'une dalle-support pour panneaux solaires (radiobalise).
Ua Pou : Reprise des dégradations d'origine cyclonique (terrassement et fossés).

II. – ETUDES

Tahiti : Aérodrome dans la presqu'île de TAIARAPU Ouest : projet préliminaire.

Australes : Poursuite de l'étude de balisage simplifié pour les aérodromes des Australes (consultation des entreprises).

Anaa : Réfection du revêtement des chaussées aéronautiques - Préparation du marché.

Vahitahi : Mise en forme du dossier technique.

Huahine : Réaménagement de la tour de contrôle.

Niau : Mission topographique - Etude du site Nord.

Tureia : Préparation du marché de construction de l'aérodrome.

III. – ACQUISITIONS IMMOBILIERES

Fakahina : La décision d'utilité publique et de cessibilité des terres a été prise.

METEOROLOGIE

RESUME MENSUEL DU TEMPS
IIe trimestre 1984

MOIS D'AVRIL :

Temps pluvio-orageux aux Marquises et à l'Est des Tuamotu, sec par ailleurs.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS en mm				ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION en mb		VENT >16 m/s	Evaporation Evapotranspiration potentielle en mm	
	Mois	E	Maxi absolu	Mini absolu	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de jrs	Période nbre d'années	Nbre de jrs	Mois	E	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de jrs	E calculée	ETP
ATUONA	26.8	+ 0.2	32.8	23.0	22	193	+ 80	20	23	5	191	- 34	22	1011	0	7	118	121
PUKA-PUKA	28.6	+ 1.0	33.0	23.7	18	171	+ 70	11	18	0	284	+ 46	14	1012	0	0	193	174
BORA-BORA	28.5	+ 1.0	32.3	23.4	8	70	- 76	12	33	0	249	+ 34	8	1012	+ 1	1	180	163
TAHITI-FAAA	27.8	+ 1.1	33.2	20.8	26	19	-107	12	26	2	273	+ 41	26	1013	+ 1	0	157	149
RANGIROA	28.4	+ 0.7	31.7	24.0	12	58	- 97	14	12	1	286	+ 48	12	1012	+ 1	0	181	161
TAKAROA	28.6	+ 0.7	31.4	25.0	18	38	- 88	13	26	0	274	+ 39	18	1012	+ 1	0	198	177
HAO	27.8	+ 0.7	31.0	24.4	19	70	- 45	16	19	1	284	+ 47	14	1013	+ 1	1	185	165
HEREHERETUE	27.7	+ 0.9	32.4	22.0	17	19	-114	9	21	1	278	+ 45	17	1014	+ 1	0	166	152
TUREIA	26.9	+ 0.6	30.4	20.0	17	213	+108	16	17	1	258	+ 32	14	1014	0	1	174	153
RIKITEA	24.5	X	30.4	18.0	X	49	X	11	X	1	190	X	X	1015	0	0	102	102
REAO	27.0	+ 0.2	30.7	24.9	10	123	+ 28	18	19	1	250	+ 19	10	1012	- 1	1	137	135
MORUROA	26.8	+ 0.7	31.7	20.3	13	101	0	17	13	0	240	+ 22	11	1014	0	0	147	135
TEMATANGI	26.7	X	30.4	21.4	X	55	X	12	X	0	256	X	X	1014	X	1	149	138
TUBUAI	24.9	+ 0.2	30.4	17.3	18	98	- 89	12	20	2	187	+ 2	18	1014	+ 1	0	104	105
RAPA	22.2	- 0.3	26.8	17.6	23	159	- 96	23	33	0	108	- 23	23	1015	0	5	84	78

E : écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

MOIS DE MAI :

Pluies irrégulières aux Iles Marquises, déficitaires à Rapa, sur le Nord Ouest et le Centre des Tuamotu, excédentaires sur la Société et le Sud Est des Tuamotu.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS en mm				ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION en mb		VENT >16 m/s	Evaporation Evapotranspiration potentielle en mm	
	Mois	E	Maxi absolu	Mini absolu	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de jrs	Période nbre d'années	Nbre de jrs	Mois	E	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de jrs	E calculée	ETP
ATUONA	26.5	+ 0.4	32.8	21.4	22	190	+ 71	20	23	1	217	- 7	22	1011	0	2	113	115
PUKA-PUKA	27.8	+ 0.8	32.9	22.1	18	74	+ 2	14	18	0	233	+ 5	14	1012	- 1	0	158	140
BORA-BORA	26.8	- 0.2	31.0	22.9	8	208	+ 56	13	33	4	203	-29	8	1012	- 1	1	141	155
TAHITI-FAAA	26.4	+ 0.5	31.8	20.8	26	153	+ 59	12	26	3	235	+ 6	26	1013	0	1	131	120
RANGIROA	27.7	+ 0.5	30.8	23.0	12	38	- 71	16	12	0	260	+17	12	1012	- 1	0	151	133
TAKAROA	27.8	+ 0.3	31.3	22.8	18	54	- 21	5	26	2	253	+ 4	18	1012	0	1	168	148
HAO	26.9	+ 0.5	30.4	22.5	19	62	- 56	16	19	3	215	-31	14	1013	0	1	147	127
HEREHERETUE	26.0	+ 0.3	30.7	21.0	17	133	- 13	18	21	3	207	-17	17	1014	0	0	135	117
TUREIA	25.3	0	27.2	23.4	17	206	+101	17	17	0	200	-23	14	1015	0	2	137	115
RIKITEA	22.8	X	28.7	17.8	X	44	X	12	X	1	193	X	X	1016	0	0	95	86
REAO	26.5	+ 0.6	29.7	24.0	10	118	+ 2	16	19	2	223	- 3	10	1014	- 1	0	120	112
MORUROA	24.9	- 0.2	29.6	20.5	13	198	+120	21	13	0	191	-22	11	1015	0	2	129	112
TEMATANGI	24.9	X	28.9	20.2	X	156	X	18	X	1	204	X	X	1015	X	1	128	109
TUBUAI	22.4	- 0.6	27.1	13.5	18	146	+ 5	19	20	0	158	-13	18	1015	0	0	86	80
RAPA	20.3	- 0.3	25.1	14.7	23	187	- 78	18	33	2	127	+ 8	23	1017	+ 1	15	92	75

E : écart par rapport à la moyenne de la période

MOIS DE JUIN :

Prédominance des Alizés de Sud Est et temps plutôt frais sur le Sud, front des Alizés souvent actif au Nord.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS en mm				ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION en mb		VENT ≥16 m/s	Evaporation Evapotranspiration potentielle en mm	
	Mois	E	Maxi absolu	Mini absolu	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de jrs	Période nbre d'années	Nbre de jrs	Mois	E	Période nbre d'années	Mois	E	Nbre de jrs	E calculée	ETP
ATUONA	25.9	+ 0.4	31.5	21.2	22	197	11	19	23	0	199	+ 6	22	1011	- 1	3	102	100
PUKA-PUKA	27.2	+ 1.0	31.7	23.4	18	65	- 7	18	18	1	225	+33	14	1013	- 1	0	146	126
BORA-BORA	25.8	- 0.3	30.0	21.3	8	53	-58	13	33	1	208	-16	8	1013	0	1	129	111
TAHITI-FAAA	24.6	- 0.2	31.6	16.7	26	25	-40	8	26	0	224	+ 8	26	1013	0	1	111	99
RANGIROA	26.7	+ 0.3	30.4	20.7	12	115	+ 5	14	12	0	216	- 5	12	1013	- 1	1	97	71
TAKAROA	27.3	+ 0.5	30.4	20.9	18	136	+28	19	26	0	223	+11	18	1012	- 1	1	131	118
HAO	25.9	+ 0.2	29.6	20.6	19	166	+66	15	19	3	210	0	14	1014	- 1	4	130	110
HEREHERETUE	24.3	- 0.2	29.8	19.0	18	406	+304	16	22	0	185	-24	18	1014	- 1	0	105	91
TUREIA	24.3	+ 0.1	28.1	19.3	17	276	+176	19	17	2	187	-10	14	1015	- 1	4	101	87
RIKITEA	22.2	X	27.0	17.9	X	292	X	17	X	2	158	X	X	1015	- 1	0	72	65
REAO	26.0	+ 0.8	28.8	23.5	10	163	+88	18	19	1	197	-16	10	1014	- 1	1	105	95
MORUROA	23.9	- 0.1	29.6	18.0	13	200	+92	19	13	0	204	+4	11	1015	- 1	5	102	88
TEMATANGI	23.6	X	28.3	19.0	X	118	X	10	X	0	210	X	X	1014	X	1	105	89
TUBUAI	20.4	- 1.1	25.8	11.5	18	59	-53	19	20	1	213	+37	18	1016	0	1	81	74
RAPA	18.3	- 0.7	23.5	11.2	23	282	+80	22	33	0	111	- 2	23	1016	- 1	13	63	53

E : écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

ACTIVITES DU SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE

NA 1.

• La progression du trafic, qui avait fortement augmenté durant le 1er trimestre 1984, se confirme puisque au deuxième trimestre 1984, on enregistre à nouveau une hausse importante : 5.000 mouvements environ au lieu de 4.000 en 1983.

• La refonte du manuel CCR est pratiquement terminée et le nouveau manuel, après délai nécessaire à l'impression devrait être disponible durant le courant du mois de septembre.

NA 2.

• Refonte des manuels SSIS des aérodromes ILSV.

• Organisation de stage contrôle aérodrome et approche pour les personnels des Iles.

• Qualification aérodrome de M. Lacharme à Huahine.

• Séminaire des commandants d'aérodrome ISLV - Rangiroa.

AERODROME :

• Poursuite de l'installation de l'oléoréseau (réalisation des tranches : passage sous piste et parking international).

• Recrutement d'un chef d'atelier (CC3) pour le garage : M Marc Lefebvre.

• Réunion avec les aéroclubs. Utilisation de Faaa pour cette activité.

• Réunion avec l'APCA.

ACTIVITES DU SERVICE TECHNIQUE DE LA MAINTENANCE

AVRIL :

– Maintenance générale de l'ILS FAAA.

– Etude avec Commandant d'aérodrome et chef TWR de la future disposition du pupitre TMR (3e position et ultime secours).

– Assistance sortie en mer SSIS pour utilisation de mini-gonio dans la recherche d'une embarcation en dérive et émettant sur une balise de détresse. Réfection complète de la vigie d'ATUONA (Marquises).

MAI :

– Contrôle (régulation) ILS FAAA et VOR FAAA, Huahine, Rangiroa avec l'aide de l'avion labo des Néo-Zélandais.

– Travaux à PW : Rénovation complete des installations avec passage en alimentation énergie solaire.

– Etude du réaménagement de la maintenance.

– Passage en solaire de la balise de NAPUKA.

JUIN .

– Continuation travaux PW et mise en service.

– Suivi du chantier de pose de l'oléotube, branche Sud, et repérage des passages de câbles que doit rencontrer le chantier. Remise en état de la télécommande Glide arrachée par une pelleteuse.

DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

1. - Activités

- Mise en œuvre d'une campagne d'information relative au transport aérien illicite.

- Participation aux négociations en vue de l'élaboration de l'annexe 2 bis de la convention collective « personnels navigants techniques des entreprises de transport à la demande ».

- Poursuite des études sur la restructuration du transport aérien interinsulaire.

- Mise en service du calculateur IN 227 en liaison avec la Division technique.

2. - Commentaires du tableau de statistiques de trafic du premier semestre 1984

1. - Trafic international

– Suppression d'une fréquence UTA sur TAHITI / LOS ANGELES du fait de la fermeture du CLUB MEDITERRANNEE de MOOREA. Ceci s'est traduit par une diminution de 18,8 % du trafic total de cette compagnie.

– QANTAS est revenu à l'aménagement ' combi" au lieu de "tous passagers" de ses B 747.

– AIR NEW ZEALAND a nettement augmenté son trafic local (+ 10,3 %).

– Importante diminution du trafic SPIA (– 21,1 %).

Globalement, le trafic local sur les lignes internationales régulières est en baisse de 5,7 % par rapport au 1er semestre 1983.

2. - Trafic interinsulaire

– Effondrement du trafic TAHITI/MOOREA (– 25 %) lié à la fermeture du CLUB MEDITERRANNEE.

– Augmentation de 8 % du trafic passagers AIR POLYNESIE par rapport au premier semestre 1983 qui avait connu 5 cyclones.

– Chute brutale du trafic « vols à la demande » d'AIR TAHITI due à la fermeture du village de TETIAROA.

ACTIVITES DU CONCESSIONNAIRE SETIL

- Visite de MM. BONNET et REDON venus étudier de nouvelles possibilités de positionnement des avions sur les aires de stationnement.

- Réaménagement des zones d'enregistrement et d'arrivée bagages et de la zone du transit.

- Venue d'une mission d'experts de l'Aéroport de Paris pour effectuer des études sur l'Aéroport de Tahiti-Faaa.

- Construction de 2 vedettes à Bora Bora, destinées à assurer le transport des passagers entre l'Aéroport et l'île. Mise à l'eau prévue courant du mois d'août 1984.

Activités des centres et aérodromes

TRAFIC DE L'AERODROME
IIe trimestre 1984

Mouvements commerciaux : 8.358
dont IFR : 2.184.

Mouvements non commerciaux : 12.728
dont IFR : 945.

TOTAL TOUT TRAFIC : 21 086.
TOTAL TRAFIC IFR : 3.129.

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

AERONEFS ETRANGERS : 378.
JETS : 510.
PLUS DE 20 TONNES : 1 888.

MOUVEMENTS DES AERONEFS (TFC non commercial) :

Aéro-Club de Tahiti	1.606
Cercle Aéronautique	2.364
Aéro-Club UTA	5.242
Privés	1.333
Autres mouvements	1.615
CAP	568

TOTAL : 12.728

ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
IIe trimestre 1984

1. Centre de Contrôle régional

Trafic enroute :

Mouvements internationaux	623
Mouvements interinsulaires	4.365
TOTAL	4.988

2. Messages reçus par le Bureau central des télécommunications :

Réception :

Réseau international	79.249
Réseau local	17.625
TOTAL RECEPTION	96.874
Moyenne quotidienne	1.064

Emission :

Réseau international	20.583
Réseau local	18.484
TOTAL EMISSION	39.067
Moyenne quotidienne	429

3. Bureau de piste

Licences de Personnel Navigant validées :

Professionnelles	54
Non professionnelles	41

Effectifs PN basés en Polynésie Française au 30-6-84

Professionnel	69
Corps techniques	3
Privés	240

4. Bureau d'information aéronautique

Notams reçus Classe 1 Série A
Total : 4.4.1 1
Notams émis Classe 1 Série A : 23 serie C : 30
Protections aéronautiques fournies aux Commandant de bord : 253.

5. Activités du SSIS

Feux d'aéronefs	1
Feux extérieurs à l'aérodrome :	
Alerte aéronefs	12
Sortie véhicule ambulance	2
Surveillance avitaillements : avec ou sans passagers	254
Surveillances :	
Décollages et atterrissages	508
Mise en route	254
Interventions diverses	24
Instruction et exercices	90 heures
Accidents aéronefs	0
Sortie vedette	0
Feu bâtiment	1

6. Service météorologique

Protections météorologiques des équipages au départ ; élaborés par le Centre Météorologique de Tahiti-Faaa.

1. Lignes internationales
Total général 303

2. Moyens courriers :
Total 1.197

7. Bureau S.A.R.

Evacuations sanitaires :

Moorea	13
Iles sous le Vent	21
Tuamotu-Gambier	22
Marquises	2
Australes	9

Total des heures effectuées ..... 186 h 28 mn

NOUVELLES DIVERSES

/A (_/¯IE /¯)ES /-¯)ERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT (DEFINITIVEMENT) EN METROPOLE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE
05 MAI	FALQUE Pierre	IDTM	METEO
13 MAI	KESLASSY Gabriel	ITM	METEO
15 MAI	BERGES Roger	ITM	METEO
15 JUIN	SOURD André	CTM	METEO
06 JUILLET	LORENDEAUX Pierre	ITM	METEO

PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE EN METROPOLE

25 MAI	BAGLIERI François	CSTPE	INFRA
24 JUIN	ROBERT Georges	TSAC CEAPF	SNA
07 JUILLET	RIOU Bernard	TET	SNA
07 JUILLET	PAIN Michel	TCET	SNA

PERSONNEL EN CONGE SANS SOLDE

1ER JUILLET	ANAHOA Clarita	CC/3	INFRA

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

28 AVRIL	BOITIER Alain	ITM	METEO
21 MAI	UBEDA Emile	OCCA/1	SNA
21 MAI	LEVAILLANT Dominique	ITM	METEO
21 MAI	TEIPOARII Joël	TM Résident	METEO
05 JUILLET	PINELLI Jean-Claude	CTM	METEO

PERSONNEL RECRUTE

15 MAI	LEFEVRE Marc	CC/3 Mécanicien	SNA

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE STATUT	VENANT DE	ALLANT A
1ER MAI	REY Olivier	TAC CEAPF	RAIATEA	FAAA
1ER MAI	DOUCET Gérard	CC/2	BORA-BORA	RAIATEA
12 JUIN	LO Nelson	TAC CEAPF	FAAA	BORA-BORA
24 JUIN	BU LUC Marcel	TM CEAPF	FAAA	ATUONA
24 JUIN	SHAN YAN John	VAT/TM	FAAA	ATUONA
27 JUIN	LAI Joseph	CC/3	ATUONA	FAAA
30 JUIN	KWONG KY Horace	TM CEAPF	ATUONA	FAAA
1ER JUILLET	PERETTI Charles	TAC CEAPF	FAAA	RAIATEA
07 JUILLET	PAEPAETAATA Tetutamaiti	CC/3	FAAA	RAPA
12 JUILLET	DAUPHIN Teiki	TM CEAPF	RAPA	FAAA
12 JUILLET	TSCHEILLER Daniel	TM CEAPF	RAPA	FAAA

CARNET ROSE

Nous avons été informés de la naissance de :

- HEIDY au foyer de KAOKO Tetuarii, CC/5 à la station de HEHERETUE, le 29 mars 1984.
- ATA au foyer de TERAIAMANO Ata, CC/4, le 27 mai 1984.
- CLAYTON au foyer de TEUIAU Edgar, CC/5, planton de la Direction, le 22 juin 1984.
- PUNAHEIHERE au foyer de PROKOP Libor, TSAC du CEAPF, le 22 juin 1984.
- ISABELLE, AITUA au foyer de AN Pierre, AITM du CEAPF, le 27 juin 1984.
- LOIC au foyer de TEFAU Béatrice, Commis au SIA, le 7 juillet 1984.

CARNET BLANC

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de : PAEPAETAATA Tetutamaiti, CC/3 au Service Météorologique avec TEUIRA Mireille, célébré le 22 juin 1984.

LES "METEOS" EN FONT DE BELLES...

Et la plus belle, ainsi qu'en a jugé le jury de Miss Tahiti 1984, est incontestablement Hinarii Kilian, fille de Conrad et petite-fille de Robert, tous deux agents du Centre Météorologique de Faaa.

Le Directeur de l'Aviation Civile et ses collaborateurs lui renouvellent leurs félicitations et la remercient de l'honneur et du plaisir qu'ils ont retiré de la visite d'une aussi charmante tête couronnée.

Hinarii KILIAN
"MISS TAHITI 84"
se familiarise
avec la science du temps.

MISS TAHITI entourée
de ses parents et de sa
jeune soeur.