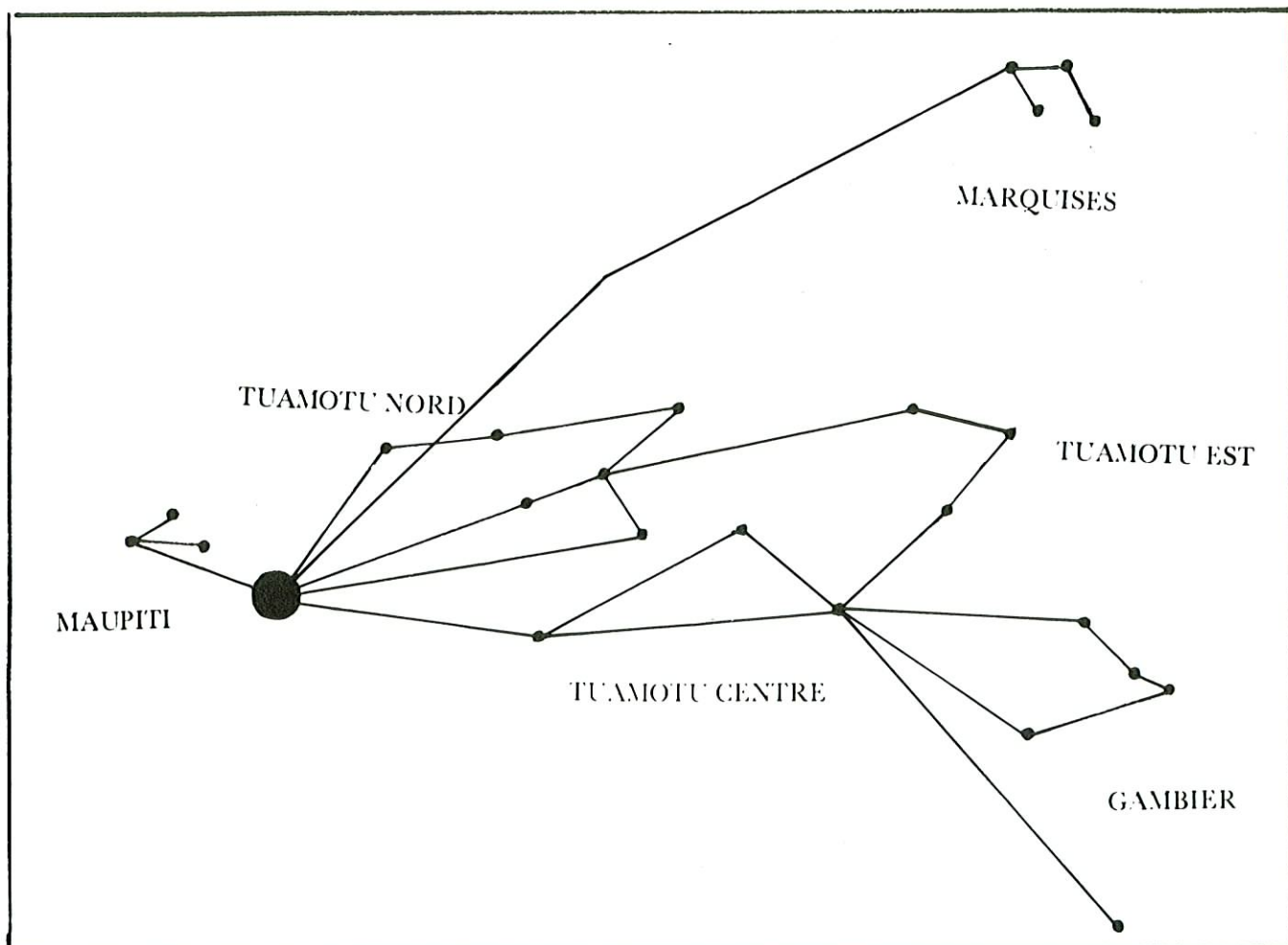


MANUREVA

Bulletin de liaison de l'Aviation Civile

LE RESEAU DE DESENCLAVEMENT ET SON DEFICIT



MANUREVA

SOMMAIRE

- 1. EDITORIAL
- 2. LE DOSSIER DU TRIMESTRE
- 7. STATISTIQUES TOURISTIQUES
- 8. TRANSPORT AERIEN
- 9. ACTIVITES DES SERVICES
- 15. ACTIVITES DES CENTRES ET AERODROMES
- 16. NOUVELLES DIVERSES

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

Composition : TAHITI COMPOSITION
B.P. 4223 Papeete

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



EDITORIAL

L'actualité aéronautique du Territoire était faite, ces dernières semaines, du meilleur et du pire.

Le pire est, bien entendu, le terrible accident qui a coûté la vie aux cinq occupants du F-BTQI le 14 avril à Hao ; la Rédaction de Manureva tient à exprimer ici sa sympathie aux familles des victimes dont elle connaît et partage la douleur.

Moins tragique mais préoccupante a été la rupture, annoncée avec un certain retentissement, des négociations engagées depuis de longs mois entre la Direction d'Air Polynésie et des investisseurs locaux sur l'avenir du transport interinsulaire.

On ne peut que souhaiter que cette nouvelle péripétie n'ait pas un caractère définitif, et que cesse bientôt l'incertitude qui hypothèque depuis trop longtemps les perspectives de cette activité indispensable au bien-être social et au développement économique dans le Territoire.

Au plan des sujets de satisfaction, Manureva retiendra enfin deux événements : la reprise par UTA, effective depuis le 4 avril, de sa quatrième fréquence hebdomadaire sur Los Angeles, et le passage de M. le Haut-Commissaire Bernard Gérard — un « ancien », nous a-t-il révélé, de la « maison » — qui a fait à la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie l'honneur de remettre la Médaille de l'Aéronautique à l'un de ses « jeunes retraités », G. Chanteloup (voir dans ce numéro le reportage sur cet événement).

*

Le dossier du trimestre est consacré à un volet peu connu mais capital du transport interinsulaire : la plus grande partie (en longueur et nombre d'escales) du réseau aérien du Territoire ne peut être régulièrement desservie qu'au prix d'un effort financier important de la collectivité, qui prend à sa charge le déficit d'exploitation de ces liaisons dont le coût excède largement les recettes. C'est sur ce phénomène de déficit subventionné, le plus souvent ignoré de l'utilisateur qui en bénéficie, que nous vous proposerons dans ce numéro quelques réflexions assez générales.

Manureva vous prie d'excuser le retard — indépendant, comme l'on s'en doute, de sa volonté — avec lequel a été publiée sa précédente livraison ; le présent numéro marque un retour au rythme normal de parution, que nous ne ménagerons aucun effort pour maintenir désormais.

LE DOSSIER DU TRIMESTRE

LE RÉSEAU DE DESENCLAVEMENT ET SON DEFICIT

DEFICIT & SUBVENTION

Quel que soit le système de pensée qui inspire l'organisation économique d'un pays, certains biens et services offerts sur un marché font inévitablement l'objet d'une prise en charge collective du déficit lié à leur exploitation. La subvention peut être « conjoncturelle » s'il s'agit par exemple de remédier à la baisse provisoire des cours de vente d'un certain produit en-dessous des coûts de production ; on la qualifie de « structurelle » quand la nature du produit ou du marché interdit définitivement ou du moins dans un avenir prévisible d'espérer que sa commercialisation permette de dégager un résultat d'exploitation positif.

Les mobiles qui déterminent la puissance publique à affecter ainsi une partie de ses ressources budgétaires au soutien d'une activité sont très divers ; il peut s'agir de sauvegarder un outil technologique nécessaire au maintien de la position concurrentielle d'une production nationale sur les marchés extérieurs (ainsi les subventions dont bénéficie l'industrie aéronautique) ; d'assurer un revenu raisonnable à une catégorie de producteurs particulièrement vulnérables ou influents (cas du soutien de certaines productions agricoles) ; ou encore de permettre que se poursuive la production de biens ou services qu'il est impossible de vendre à un prix suffisant pour en couvrir le prix de revient, mais dont on considère que les usagers ne peuvent pas être privés.

De quoi est fait le déficit ?

Exemple 1

Un Twin-Otter 300 exploité sur les Tuamotu de l'Est fait apparaître un coût horaire de :

108.600 CFP de frais variables (dont 33.500 CFP de carburant et 26.500 CFP de coût de personnel) et 24.300 CFP de frais fixes.

TOTAL : 132.900 CFP.

En 14 heures de vol (soit 1.861.000 CFP de coût de production), 56 passagers ont été transportés en mars 1985 sur ce réseau ; le prix moyen du coupon aurait dû être dès lors fixé, pour que les recettes commerciales équilibrent les coûts, à environ 33.000 CFP.

Or, la recette moyenne, compte tenu des tarifs en vigueur, n'a été que de 16.500 CFP, c'est-à-dire la moitié : le déficit d'exploitation sur ce réseau atteint et dépasse le chiffre de la recette, ce qui peut encore s'exprimer par la constatation que la couverture des coûts par les recettes est d'environ 50%.

Exemple 2

Un avion F27 coûte à l'heure de vol (chiffres de mars 1985) sur la ligne des Marquises :

299.000 CFP de frais variables (dont 102.000 CFP de carburant et 40.400 CFP de coûts de personnels) et 50.600 CFP de frais fixes (dont 16.000 CFP d'amortissement).

TOTAL : 349.600 CFP.

Une rotation (aller + retour) Papeete-Nuku-Hiva-Papeete représente 9 h 10 de vol, soit un coût de 3.205.000 CFP.

A supposer que ce coût doit être intégralement couvert par la recette commerciale, le prix du billet qui aurait été exigé des 277 passagers transportés au mois de mars en 40 heures de vol serait de : 50.500 FCF par coupon, soit 101.000 FCF pour un aller-retour ; or, le tarif normal est de 78.000 CFP, et de 62.400 CFP pour des résidents des Marquises (tarifs VISTA) ; la différence, soit de 23.000 CFP à 38.600 CFP par passager, constitue le déficit d'exploitation de cette ligne.

De telles subventions concernent le plus souvent des activités de prestation de service, à caractère industriel ou non : La SNCF est subventionnée tout comme le sont des musées, des théâtres. Plusieurs types de subvention concernent ou ont concerné le transport aérien : l'Etat a ainsi accepté de prendre en charge la « sujétion spéciale » imposée lors de l'ouverture de l'aérodrome de ROISSY à la Compagnie AIR FRANCE obligée de scinder son activité entre les deux terrains parisiens.

Il a encore couvert les surcoûts liés à l'acquisition ou l'exploitation d'appareils difficiles à rentabiliser (les Concorde pour Air France, les Mercure d'Air Inter...) mais dont le maintien en service, pour des raisons touchant à l'intérêt de l'industrie aéronautique française, paraissait nécessaire.

La dernière forme de subvention dont puisse bénéficier le transport aérien concerne la desserte de lignes déficitaires. En métropole, il n'est pas rare de voir un Conseil Général prendre en charge tout ou partie du déficit d'exploitation de dessertes non rentables mais jugées indispensables au développement régional. L'Etat lui-même, par l'intermédiaire de la D.A.T.A.R. (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) consent dans certains cas une intervention limitée dans le temps.

Le cas de la Polynésie, dont le réseau subventionné couvre une vingtaine des quelque trente destinations desservies régulièrement, s'il est exemplaire par la dimension géographique, comme par la modestie numérique des populations concernées, ne constitue donc pas une exception.



LA SUBVENTION DE LA DESSERTE AERIENNE INTERINSULAIRE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Les pouvoirs publics ont très tôt décidé de rendre possible en la subventionnant la desserte régulière de certaines îles puisque c'est en 1964 qu'a été ouverte la première liaison de ce type (PAPEETE - BORA BORA). Il peut être noté qu'à l'époque, la subvention était prise en charge par le budget de l'Etat, aux termes d'un accord tripartite (Etat/Territoire/RAI).

La décision initiale de subventionner certaines dessertes résulte de constatations évidentes : la faiblesse numérique des populations concernées ne permet pas d'exploiter des appareils économiques avec des coefficients de remplissage susceptibles de permettre une exploitation rentable et des tarifs bas ; or leur faiblesse économique impose — pour que ce moyen leur reste accessible — que ces tarifs soient justement peu élevés, en tous cas inférieurs au niveau qui permettrait à la recette unitaire d'égaliser le coût de production. L'existence de la desserte ayant été considérée comme un moyen d'assurer à ces populations, par l'accès aux services médicaux, administratifs, etc. absents sur leur île, un bien-être minimum — et de lutter accessoirement, par cette amélioration des conditions de vie, contre leur tendance à abandonner ces îles, l'acceptation de l'apparition du déficit en découlait nécessairement. Entre les différents modes de couverture envisageables de ce déficit, c'est à la subvention qu'il fut décidé de faire appel au moyen d'un accord par lequel le transporteur et les pouvoirs publics s'engageaient réciproquement, le premier à fournir un service et les seconds à lui rembourser la partie du coût non couverte par les recettes.

L'AVION « ÉCONOMIQUE »

Du plus petit au plus gros et du plus ancien au plus récent, les avions présentent des coûts spécifiques d'exploitation extrêmement différents.

	BN2 A (Inter-Marquises)	Twin Otter 300 (Tuamotu de l'Est)	F 27 (Marquises)
A : Sièges/kilomètres offerts à l'heure de vol (SKO/hdv)	1.389	4.255	12.222
B : Principaux coûts variables (carburant, entretien, personnel navigant) à l'heure de vol.	91.035 CFP	103.466 CFP	258.338 CFP
B/A : Coût B au SKO/hdv	65,5 CFP	24,3 CFP	21,1 CFP

(Chiffres moyens - 3 mois d'exploitation 1985).

La différence de coût unitaire illustre l'importance du choix du matériel exploité ; elle ne doit toutefois pas conduire à sous-estimer le poids des contraintes qui peuvent imposer le maintien en ligne d'appareils peu « économiques », et en particulier des facteurs suivants :

— Un appareil de capacité plus importante que le BN2 A aurait, compte tenu du niveau de la demande, de très mauvais coefficients de remplissage sur l'Inter-Marquises.

— Beaucoup d'infrastructures, notamment aux Tuamotu, interdisent l'emploi d'avions plus exigeants (revêtement et longueur de piste) que le Twin Otter.

— Les frais fixes (en particulier les coûts financiers) qui résultent de l'acquisition de nouveaux appareils peuvent compenser dans le court terme, et au-delà, les surcoûts d'exploitation d'une flotte ancienne mais presque totalement amortie.

L'effort financier de la collectivité, correspondant au déficit d'exploitation de ce réseau, a connu une évolution spectaculaire : de 5,5 millions CFP en 1977 (le déficit était antérieurement pris en charge à 90 % par l'Etat et 10 % par le transporteur), le soutien financier du territoire a atteint en 1982 un maximum de 210 millions CFP ; de sévères mesures de réduction des coûts et de resserrement de l'offre ont permis de le ramener en 1983 à 147 millions puis à 141 millions en 1984, ce redressement financier paraît lui-même avoir atteint une limite difficile à franchir et n'a pu être acquis qu'au prix d'une diminution sensible de la qualité du service offert : diminution des fréquences, annulation des vols pour lesquels un remplissage minimum ne peut pas être atteint.

L'AVENIR

Quelles que soient les économies que permettra un jour l'introduction d'avions moins exigeants en carburant et en infrastructures, il paraît inévitable que la desserte d'un réseau caractérisé par de très faibles flux de trafic et des distances énormes se traduise, dans l'avenir comme aujourd'hui, par un déficit d'exploitation.

La méthode choisie jusqu'à ce jour pour assurer l'exploitation d'un réseau non viable économiquement est la subvention ; elle n'est cependant pas la seule envisageable, et résulte d'un choix de nature politique entre un éventail de procédures susceptibles du même résultat.

Au lieu de faire reposer sur la collectivité la charge financière correspondante, on pourrait en effet imaginer de la répartir, au moyen de hausses tarifaires, sur les usagers des lignes à forte fréquentation.

Cette « péréquation » inspire par exemple le système de tarification mis en œuvre par Air Inter : les profits générés par les lignes les plus importantes (forts trafics et appareils Airbus à coûts unitaires peu élevés) permettent, tout en sauvegardant l'équilibre global du réseau, de fixer les tarifs des lignes non rentables (F 27, faible fréquentation) par application d'un « terme kilométrique » à peu près constant.

Dans la mesure où ils aboutissent à faire payer une partie du coût par d'autres que les usagers du réseau de désenclavement, de tels précédés peuvent tous s'analyser en modes de subvention, la seule différence concernant au fond l'agent économique (soit la collectivité, soit l'utilisateur, d'autres lignes, soit encore certaines catégories d'utilisateurs) désigné pour en supporter la charge.

Il doit être noté à ce propos qu'un véritable choix n'existe toutefois réellement que si le déficit à « absorber » est faible au regard du chiffre d'affaires global : augmenter le tarif des lignes rentables, de manière à maintenir à des niveaux inférieurs ceux des autres lignes, est aisé lorsque l'importance relative des recettes permet de limiter la hausse nécessaire à quelques points de pourcentage ; au delà les augmentations risquent de conduire à une dégradation de l'exploitation par la dissuasion d'une partie de la demande, voire à l'apparition de réflexes « consuméristes » de la part d'utilisateurs enclins à considérer qu'un effort à caractère politique et social n'a pas à être mise à leur charge.

La subvention par la collectivité peut elle-même prendre des formes diverses : on la qualifie de « directe » quand, comme c'est le cas à ce jour, elle consiste dans le remboursement du déficit d'exploitation calculé selon une méthode convenue, elle serait indirecte si, par exemple, le Territoire choisissait de ne pas rembourser ce déficit (en totalité ou en partie) mais de permettre au transporteur de s'approvisionner en carburant à un prix inférieur en coût (et, dans ce cas, c'est le fournisseur de carburant qui percevrait une subvention directe), ou de prendre en charge une partie d'autres coûts : la subvention indirecte est couramment utilisée lorsque la collectivité entend orienter la politique de l'agent subventionné : ainsi, la prise en charge par le budget de l'Etat du coût de certaines formations tend à encourager en métropole les entreprises à améliorer le degré de qualification de leur personnel.

Subvention directe ou indirecte, péréquation par réseau ou segment de clientèle : les méthodes de résorption du déficit sont nombreuses, et peuvent en outre être combinées à l'infini, selon des choix de nature politique. L'avenir est donc riche d'une très grande diversité d'hypothèses, les seules certitudes étant que les populations du Territoire ne peuvent se passer du « réseau de désenclavement », et que son exploitation ne peut qu'aboutir, aujourd'hui, comme sans doute demain pour la majorité des lignes, à un déficit.



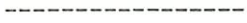
MAI 1985

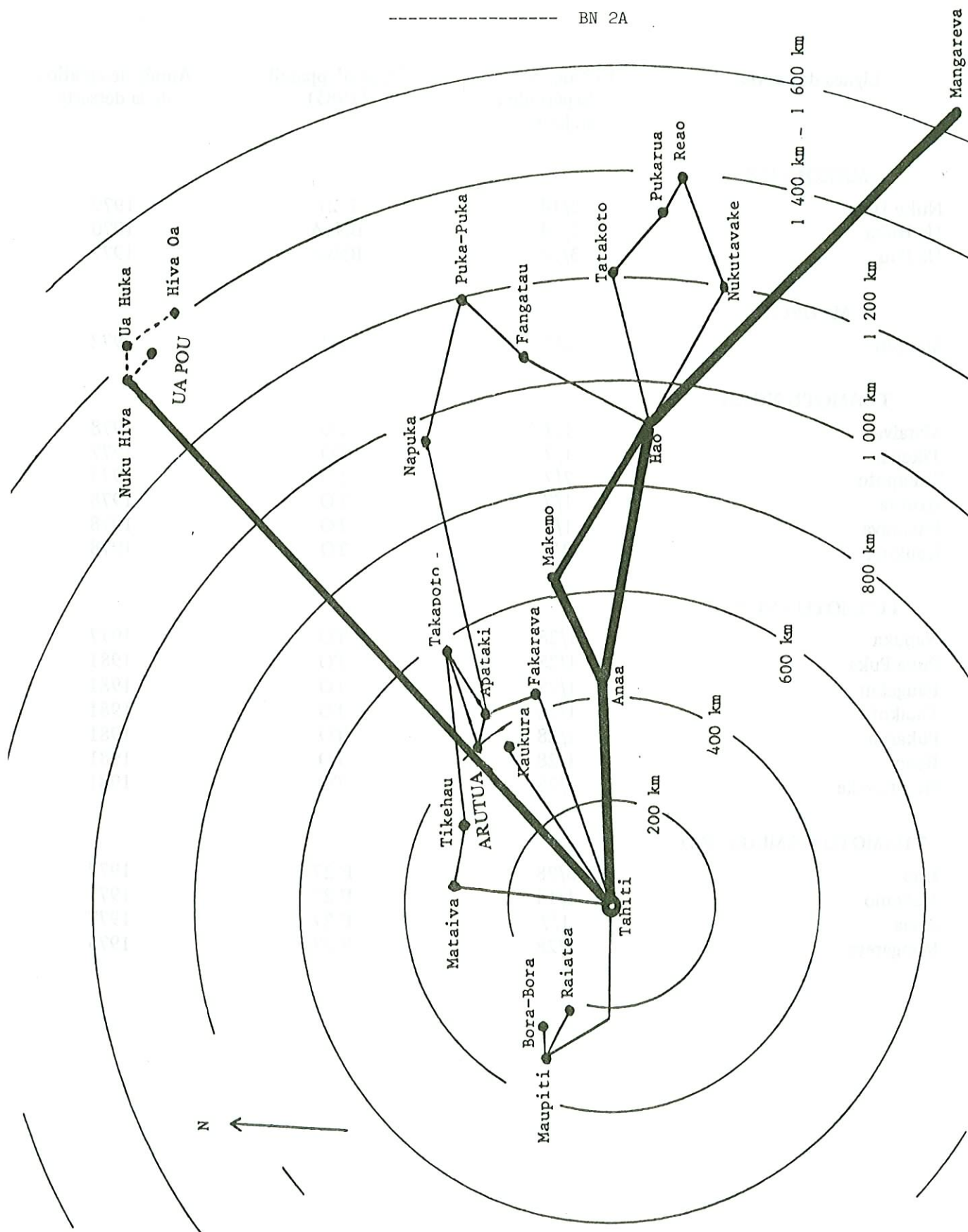
LE RÉSEAU SUBVENTIONNÉ

Lignes desservies	Fréquences . n. vols/période en n. jours	Type d'appareil (1985)	Année de création de la desserte
MARQUISES			
Nuku Hiva	3/14	F 27	1979
Ua Huka	3/14	BN2 A	1970
Ua Pou	3/14	BN2 A	1977
MAUPITI			
Maupiti	2/7	TO	1972
TUAMOTU NORD			
Mataiva	1/7	TO	1978
Tikehau	1/7	TO	1977
Takapoto	2/7	TO	1973
Arutua	1/7	TO	1978
Fakarava	1/7	TO	1978
Kaukura	2/7	TO	1978
TUAMOTU EST T.O.			
Napuka	1/28	TO	1977
Puka Puka	1/28	TO	1981
Faugatau	1/28	TO	1981
Tatakoto	1/28	TO	1981
Pukarua	1/28	TO	1981
Reao	1/28	TO	1981
Nukutavake	1/28	TO	1981
TUAMOTU-GAMBIER F27			
Hao	3/28	F 27	1977
Makemo	1/14	F 27	1977
Anaa	1/7	F 27	1977
Mangareva	1/28	F 27	1975

(mai 1985)

LE RESEAU SUBVENTIONNE

Appareils utilisés :  F 27
 TO 300
 BN 2A



STATISTIQUES TOURISTIQUES

(Source : Service Territorial du Tourisme)

Périodes :

12 mois - de mai 1983 à avril 1984

12 mois - de mai 1984 à avril 1985

Origine du trafic	5/83 à 4/84	5/84 à 4/85	Evolution
Amérique du Nord	55.665	53.772	.. 3,4 %
(dont U.S.A.)	(49.332)	(47.992)	(- 2,7 %)
Amérique du Sud	3.462	3.255	- 6 %
Europe	28.234	25.921	- 8,2 %
(dont France)	(14.666)	(12.764)	(- 13 %)
Pacifique	20.441	19.020	- 7 %
Autres	956	681	- 28,8 %
Total	108.758	102.650	- 5,6 %

L'écart de deux mois depuis la précédente analyse permet de constater en longue période qu'une lente amélioration se confirme, sur l'ensemble des marchés significatifs.

Ce n'est que dans quelques mois que devrait se dessiner plus nettement une tendance positive, essentiellement liée à la réouverture début avril d'une quatrième fréquence hebdomadaire pour UTA, simultanée à celle du village de Moorea du Club Méditerranée.

La comparaison des résultats mensuels permet d'ailleurs d'ores et déjà d'apprécier l'importance de cette évolution, puisqu'entre avril 1984 et avril 1985 le trafic total du mois a progressé de plus de 13 %, et de 16,4 % par le seul marché nord-américain.



TRANSPORT AERIEN

AERODROME DE TAHITI-FAAA

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC

DE JANVIER A MARS 1985

COMPAGNIE	VOLS	PAX	TRANSIT DIRECT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1984	
TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR									
AIR TAHITI (MOOREA)	A * 2841 * D * 2842 * T * 5683 *	19072 * 16200 * 35272 *		25864 * 25863 * 51727 *	73.7 * 62.6 * 68.2 *			PAX * + 23.8 FRET * POS *	
TOTAL TRAFIC MOOREA	A * 2841 * D * 2842 * T * 5683 *	19072 * 16200 * 35272 *		25864 * 25863 * 51727 *	73.7 * 62.6 * 68.2 *			PAX * - 6.4 FRET * POS *	
AIR TAHITI	A * 79 * D * 79 * T * 158 *	336 * 320 * 656 *		617 * 623 * 1240 *	54.5 * 51.4 * 52.9 *			PAX * + 48.8 FRET * POS *	
AIR POLYNÉSIE	A * 689 * D * 689 * T * 1378 *	21264 * 20937 * 44231 *		27352 * 28603 * 57955 *	77.4 * 73.2 * 76.3 *	43618 * 43718 *	6181 * 17581 * 23762 *	PAX * + 4.3 FRET * - 0.1 POS * + 7.3	
TAHITI CONQUÊT A.	A * 40 * D * 40 * T * 80 *	73 * 80 * 158 *		138 * 138 * 276 *	56.0 * 56.0 * 59.2 *			PAX * - 12.2 FRET * POS *	
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A * 3629 * D * 3630 * T * 7259 *	42780 * 37537 * 80317 *		55971 * 55227 * 111198 *	76.4 * 68.0 * 72.2 *	43618 * 43718 *	6181 * 17581 * 23762 *	PAX * - 4.9 FRET * - 1.7 POS * - 10.4	
TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL									
U.T.A	A * 64 * D * 64 * T * 128 *	14229 * 13360 * 27589 *		1151 * 1151 * 2302 *	82.9 * 78.2 * 80.6 *	425853 * 133958 *	101664 * 23850 * 125514 *	PAX * + 3.7 FRET * - 1.0 POS * + 3.6	
QANTAS	A * 77 * D * 77 * T * 154 *	8710 * 9331 * 18041 *		7747 * 7747 * 15494 *	77.8 * 80.8 * 79.3 *	209069 * 1849 *	3322 * 2734 * 5056 *	PAX * + 4.7 FRET * + 89.1 POS * + 6.1	
AIR NEW ZEALAND	A * 64 * D * 64 * T * 128 *	8998 * 8615 * 17613 *		9705 * 9705 * 19410 *	82.5 * 81.0 * 81.7 *	428388 * 10490 *	3722 * 1432 * 5154 *	PAX * + 11.1 FRET * + 13.1 POS * - 25.9	
LAN CHILE	A * 26 * D * 26 * T * 51 *	2737 * 1695 * 4432 *		4044 * 3876 * 7920 *	67.7 * 43.7 * 56.0 *	21464 * 9301 *	249 * 173 * 422 *	PAX * - 6.3 FRET * + 52.2 POS * - 44.0	
S.P.I.A.	A * 8 * D * 8 * T * 16 *	595 * 609 * 1204 *		215 * 215 * 430 *	66.6 * 67.7 * 67.1 *	4338 * 397 *	384 * 68 *	PAX * - 42.0 FRET * - 62.4 POS * - 15.5	
POLYNÉSIA AIRLINE	A * 13 * D * 13 * T * 26 *	456 * 335 * 791 *		1389 * 1388 * 2777 *	32.8 * 24.1 * 28.5 *	421 * 421 *		PAX * - 28.5 FRET * - 56.0 POS *	
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	A * 252 * D * 251 * T * 503 *	35725 * 33945 * 69670 *		18818 * 18818 * 37636 *	69003 * 68795 * 137798 *	79.0 * 76.7 * 77.9 *	1089531 * 156418 *	108341 * 23257 * 136598 *	PAX * + 3.1 FRET * + 13.3 POS * + 1.7
U.T.A	A * 6 * D * 6 * T * 12 *	3 * 5 * 8 *		500 * 500 * 1000 *	763 * 763 * 1526 *	65.9 * 65.8 * 65.9 *		PAX * FRET * POS *	
DIVERS USA	A * 2 * D * 2 * T * 4 *	* * *		370 * 370 * 740 *	370 * 370 * 740 *	100.0 * 100.0 * 100.0 *		PAX * FRET * POS *	
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	A * 8 * D * 8 * T * 16 *	3 * 5 * 8 *		870 * 870 * 1740 *	1133 * 1133 * 2266 *	77.1 * 77.0 * 77.0 *		PAX * - 99.3 FRET * POS *	
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	A * 260 * D * 259 * T * 519 *	35728 * 33947 * 69675 *		19688 * 19688 * 39376 *	70136 * 69928 * 140064 *	79.0 * 76.7 * 77.9 *	1089531 * 156418 *	108341 * 23257 * 136598 *	PAX * + 2.0 FRET * + 13.3 POS * + 1.7
TOTAL TOUT TRAFIC									
	A * 3889 * D * 3889 * T * 7778 *	78508 * 71484 * 149992 *		19688 * 19688 * 39376 *	126107 * 125155 * 251262 *	77.9 * 72.8 * 75.4 *	1133149 * 156418 *	114522 * 45838 * 160360 *	PAX * - 1.8 FRET * + 11.6 POS * - 0.3

Activités des services

AU COURS DU 1^{er} TRIMESTRE 1985

SERVICE ADMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITÉES

- Etablissement et transmission à SPG/BCF du rapport annuel des dépenses de personnel.
- Confection et transmission à SPG/RS d'un projet de modification de la composition du CTP, après consultation des syndicats.
- Rédaction d'une note à propos des questions évoquées lors de la dernière réunion du CTP.
- Etablissement de l'arrêté fixant la composition de la CAP des TAC du CEAPF (après élections).
- Préparation des élections pour la désignation, d'une part, des représentants du personnel au sein des CAP des TM et AITM des CEAPF, d'autre part, des délégués du personnel ANFA (collège Etat).
- Mise en œuvre, en relation avec le Trésor, des nouvelles dispositions concernant la gestion des opérations d'investissement de la DNA. (suite à l'institution du budget annexe).
- Mise au point de la procédure de recrutement en 1985 de TAC et de TM des CEAPF.
- Intervention aux divers stades (conciliation, expertise, conseil d'arbitrage) de la procédure de différend collectif engagée par la Fédération des syndicats de Polynésie Française à propos du paiement d'indemnités de salissure et d'insalubrité.
- Recensement des agents non titulaires des niveaux A et B appartenant au MUL(T) susceptibles d'être titularisés.
- Mise au point des modalités de gestion des logements de passage.
- Préparation de l'arrêté du (nouveau) Haut-Commissaire de la République donnant délégation de signature au Directeur de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

ETUDES DIVERSES

- Examen des conditions d'attribution d'autorisations d'absence aux fonctionnaires (et non fonctionnaires) occupant des fonctions municipales.
- Etude portant sur l'évolution de la notion d'autorité parentale (code civil) et nouvelle lecture du décret 67-1039 relatif au logement des fonctionnaires expatriés.
- Réflexion portant sur l'organisation budgétaire et comptable du Ministère des Transports du Territoire.
- Examen attentif des décrets relatifs à la titularisation des agents non titulaires — décret n° 84-1300 (SEDETOM), notamment — pour déterminer le sort réservé aux ANFA.
- Analyse des circulaires du gouvernement du Territoire relatives à la gestion du personnel et à l'exécution du budget.
- Rédaction d'une note à propos de la mise en place d'une informatique « Etat » par les services du Haut-Commissariat.
- Réflexion portant sur le calcul des indemnités différentielles des techniciens d'études et de travaux.

TRAVAUX DES COMITÉS ET COMMISSIONS

- La commission des logements (Cité de l'Air) s'est réunie le 12 février pour examiner divers problèmes de sa compétence : attribution de logements, programme des réfections, sécurité de la cité de l'air.
- La commission paritaire consultative des ANFA (territoriale) s'est réunie à diverses reprises au cours du premier trimestre pour examiner divers dossiers d'avancement et de recrutement ainsi qu'un dossier disciplinaire (licenciement).
- Les délégués du personnel (ANFA) du service de la navigation aérienne et du service de l'infrastructure aéronautique ont pu s'entretenir avec le Directeur et ses principaux collaborateurs le 12 avril. A l'ordre du jour de cette réunion figuraient, notamment, les points suivants : titularisation des ANFA, organisation de l'aviation territoriale, promotion des personnels, formation.

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE

AÉRODROMES D'ÉTAT

I. - TRAVAUX

TAHITI-FAAA :

- Implantation du nouveau VOR — Travaux de remblai de la digue d'accès.
- Aire de stationnement et piste . Réparations ponctuelles.

RANGIROA :

- Reprise des balcons de la tour de contrôle.

II. — ÉTUDES :

TAHITI-FAAA :

- Définition d'un zonage pour les diverses activités : Air Tahiti, Aéroclub.
- Renforcement de l'aire de stationnement internationale.
- Etude avec SETIL du cheminement piétonnier vers l'aérogare de MOOREA.
- Inspection du réseau de captage et de distribution de l'eau de l'Aviation Civile.
- Mise en place d'un éclairage public à alimentation solaire dans la Cité de l'Air.
- Auscultation des chaussées : Visite des pistes de FAAA et RANGIROA avec la mission du S.T.B.A.
- Logements :
 - Préparation des APS de construction d'un logement à BORA-BORA, de réaménagement de l'immeuble de studios et de rénovation de l'ancien SSIS.

- Rénovation du réseau téléphonique de la Cité de l'Air.

- Subdivision : Installation d'un micro-ordinateur GOUPIL 3.
- Stage de formation de 4 secrétaires au traitement de texte sur GOUPIL.

AÉRODROMES TERRITORIAUX

I. - TRAVAUX

APATAKI : Construction de l'abri passager - Mur de protection de la piste.

HUAHINE : Reconstruction de la vigie / Enrochement extrémité de piste.

NUKU HIVA : Busage de la route d'accès.

II. - ÉTUDES

APATAKI : Etude technique de remise en état de la piste et protection de la bande aménagée.

Définition des ouvrages muret B.A. et butée de chaussée en béton.

TAKUME : Reconnaissance de site et levé topographique.

III. - ACQUISITIONS IMMOBILIERES

FAKAHINA : La commission chargée de fixer les indemnités s'est réunie en janvier 1985. La mise en place du nouveau statut de la Polynésie Française modifie les procédures administratives existantes. Les indemnités seront consignées à la C.D.C. dès réception des modalités nouvelles applicables.

ACTIVITÉS DU SERVICE DE LA MÉTÉOROLOGIE

Fixation de l'effectif-cadre des personnels techniques (répartition des effectifs dans l'ensemble du Service).

Rédaction du Rapport Annuel d'Activité pour 1984.

Nombreuses interventions sur le radar panoramique, suite à de fortes précipitations.

Déroulement d'un stage informatique « Traitement de texte » pour le personnel.

Rédaction pour l'O.M.M. d'une note de synthèse sur les caractères dominants de l'année météorologique 1984.

Engagement de la procédure de cession d'une partie du domaine immobilier de notre station de TUBUAI.

Rédaction d'un article pour la revue TAHITI RAMA.

Participation à PORT VILA à la réunion constitutive du Comité des Cyclones du Pacifique Sud.

Publications mensuelles du Résumé du Temps et de l'état hydroclimatique.

Examen de la participation du Service à la réalisation d'un Atlas de la Polynésie.

Fourniture au Service de l'Equipeement de données météorologiques en vue de la réalisation d'un port en eaux profondes à FAAONE et de l'aménagement de celui de PAPEETE.

Le 20 mars, foudroiement de l'ensemble des installations de la station d'Observation de FAAA. Dégâts importants.

A l'occasion de la journée mondiale de la météorologie (23 mars), fourniture d'articles à la presse écrite et interventions directes sur les antennes radio et télévision.

RÉSUMÉ MENSUEL DU TEMPS

JANVIER 1985 .

Temps sec aux Iles Marquises, nuageux et pluvieux sur la Société et les Tuamotu.

STATIONS	TEMPÉRATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS en mm				ORAGE Nbre de jrs	INSOLATION EN HEURES			PRESSION en $\frac{1}{10}$ mbr		VENT Nbre de jrs ≥ 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		Mois	E	Période nbre d'années	Mois	E		E calculée	ETP
ATUONA	26.2	- 0.2	31.9	21.6	23	74	- 61	22	24	2	256	+ 9	23	10115	+ 12	5	153	154
PUKA-PUKA	27.3	- 0.1	32.0	22.5	19	209	+ 64	23	19	3	239	- 6	15	10124	+ 10	1	207	195
BORA-BORA	26.8	- 0.5	31.1	22.8	9	461	+150	28	9	3	153	- 50	9	10108	+ 5	4	151	148
TAHITI-FAAA	26.6	- 0.1	31.9	22.1	27	436	+107	22	27	6	165	- 49	27	10113	+ 7	2	164	159
RANGIROA	27.2	- 0.2	31.4	22.4	13	274	+ 49	25	13	2	197	- 39	13	10115	+ 6	0	182	173
TAKAROA	27.6	- 0.1	31.0	22.4	19	186	- 36	23	27	2	223	+ 1	19	10117	+ 11	0	185	180
HAO	26.9	- 0.2	30.8	22.8	20	239	+ 78	27	20	1	212	- 44	15	10130	+ 12	7	192	182
HEREHERETUE	26.8	0.0	30.8	22.0	19	293	+ 94	24	23	0	197	- 25	19	10129	+ 10	1	165	164
TUREIA	26.5	- 0.2	29.8	22.3	18	164	- 3	20	18	2	242	- 10	15	10147	+ 16	1	203	192
RIKITEA	24.8	X	28.8	19.8	X	213	X	19	X	3	250	X	X	10159	+ 13	1	160	168
REAO	27.1	0.0	30.3	24.5	11	164	+ 24	21	20	3	243	- 26	11	10143	+ 11	0	182	182
MORUROA	26.5	0.0	31.1	22.3	14	242	+102	20	14	0	241	- 15	12	10148	+ 9	0	185	181
TEMATANGI	26.4	X	30.8	22.6	X	147	X	17	X	0	251	X	X	10142	X	1	173	166
TUBUAI	25.4	+ 0.2	29.5	19.2	19	203	- 8	21	21	0	176	- 31	19	10127	+ 2	0	133	140
RAPA	24.0	+ 0.8	28.5	18.8	24	270	- 15	25	34	0	137	- 12	24	10144	- 5	5	126	130

E: ecart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

FÉVRIER :

Mois ensoleillé et sec malgré une activité orageuse importante.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS en mm				ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION en $\frac{1}{10}$ mbr		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	26.6	+ 0.1	32.3	20.2	23	187	+ 58	24	24	1	221	- 3	23	10101	- 4	11	146	145
PUKA-PUKA	27.8	+ 0.2	32.6	22.1	19	69	- 57	19	19	2	224	+ 1	15	10116	- 1	1	X	X
BORA-BORA	27.4	- 0.4	31.6	22.2	9	187	- 38	21	9	5	230	+25	9	10115	+ 7	9	X	X
TAHITI-FAAA	26.8	- 0.1	32.7	21.3	27	56	-171	16	27	10	237	+38	27	10119	+ 8	1	150	149
RANGIROA	27.6	0	31.4	21.8	13	115	- 98	20	13	6	232	+14	13	10115	+ 6	4	180	167
TAKAROA	27.6	- 0.2	30.5	22.6	19	92	- 91	20	27	8	222	+12	19	10113	+ 4	4	203	184
HAO	27.2	- 0.1	30.7	22.2	20	113	- 58	27	20	4	209	-25	15	10134	+11	7	190	174
HEREHERETUE	27.6	+ 0.4	31.5	21.6	19	92	- 53	19	23	3	266	+51	19	10139	+14	2	195	186
TUREIA	27.2	+ 0.1	30.0	23.5	18	59	- 72	18	18	2	293	+62	15	10151	+14	3	219	202
RIKITEA	26.1	X	30.3	20.9	X	37	X	15	X	2	276	X	X	10166	X	0	163	167
REAO	27.6	+ 0.2	32.0	22.5	11	36	- 91	19	20	4	254	+16	11	10139	+ 6	0	186	179
MORUROA	27.6	+ 0.5	31.7	22.1	14	78	- 47	15	14	2	298	+62	12	10157	+14	1	197	187
TEMATANGI	27.3	X	31.2	22.6	X	55	X	20	X	4	288	X	X	10152	X	1	200	191
TUBUAI	26.8	+ 1.1	31.2	21.5	19	88	- 91	18	21	3	272	+72	19	10148	+15	0	158	162
RAPA	25.0	+ 1.1	30.4	19.2	24	102	-112	13	34	4	208	+58	24	10174	+17	4	139	141

E : écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

MARS :

Temps médiocre et pluvieux des Cook du Nord aux Marquises et aux Gambier, beau et sec ailleurs.

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES					PRECIPITATIONS en mm				ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION en $\frac{1}{10}$ mbr		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	26.4	- 0.4	32.7	21.7	23	276	+ 86	23	24	3	226	- 1	23	10097	- 8	7	132	141
PUKA-PUKA	28.0	+ 0.1	32.9	23.4	19	129	+ 46	19	19	3	224	-24	15	10108	-10	0	196	184
BORA-BORA	27.9	0	32.3	22.9	9	166	- 57	19	9	2	257	+18	9	10105	- 1	1	191	181
TAHITI-FAAA	27.1	+ 0.1	32.7	22.1	27	131	- 54	13	27	6	241	+12	27	10167	- 9	0	153	155
RANGIROA	27.8	0	31.5	22.8	13	176	+ 52	19	13	7	270	+18	13	10106	- 6	0	184	176
TAKAROA	28.1	+ 0.1	32.1	25.0	19	69	- 68	14	27	3	268	+21	19	10137	- 6	2	200	189
HAO	27.6	0	31.3	22.9	20	128	+ 50	18	20	0	270	+11	15	10112	-12	1	178	175
HEREHERETUE	27.8	+ 0.6	32.0	22.5	19	31	-151	17	23	0	267	+29	19	10113	-14	0	170	169
TUREIA	27.1	+ 0.1	30.5	23.1	18	129	+ 17	15	18	1	256	+11	15	10117	-20	1	173	160
RIKITEA	25.2	X	30.7	20.7	X	315	X	23	X	1	186	X	X	10121	-28	0	121	125
REAO	27.2	- 0.2	30.6	24.4	11	289	+ 206	20	20	4	246	- 3	11	10116	-14	1	156	159
MORUROA	27.2	+ 0.2	31.5	23.4	14	125	- 24	20	14	0	250	+ 6	12	10118	-21	1	174	165
TEMATANGI	27.3	X	31.4	22.4	X	136	X	18	X	0	249	X	X	10116	X	0	165	161
TUBUAI	26.2	+ 0.6	30.8	20.0	19	54	-150	17	21	0	256	+48	19	10126	- 9	0	149	149
RAPA	24.5	+ 1.0	31.0	19.3	24	117	-139	17	34	0	154	-10	24	10134	-23	6	123	119

E : écart par rapport à la moyenne de la période

() valeur estimée

RECORDS DE PLUIE POUR AVRIL FERMETURE DE LA PISTE DE FAAA

Il a beaucoup plu à la mi-avril, certes, mais peut-être pas autant que pouvaient le faire penser les dégâts causés par les eaux, à Faaa.

Pour un mois d'avril, les amateurs de records peuvent néanmoins retenir les chiffres suivants, établis selon les observations collectées par le Service de la Météorologie depuis 1958 :

50 mm d'eau en 30' le 15/4/85 (Record précédent : 48 mm le 26/4/78).

108 mm d'eau en 2 heures le 15/4/85 (Record précédent : 74 mm le 17/4/63).

118 mm d'eau en 3 heures le 15/4/85 (Record précédent : 82 mm le 17/4/63).

127 mm d'eau en 6 heures le 15/4/85 (Record précédent : 90 mm le 17/4/63).

Si l'on considère l'année complète, ces records ont toutefois été battus le 26/11/65 (70 mm en 30'), le 25/11/65 (112 mm en 2 heures), le 29/1/70 (134 mm en 3 heures) et le 30/6/64 (175 mm en 6 heures).

L'importance exceptionnelle des dégâts de cette année n'est donc sans doute pas liée à la seule quantité d'eau tombée ; il est de ce fait nécessaire d'envisager l'intervention d'autres facteurs, parmi lesquels on peut citer les suivants :

— L'urbanisation a pu aggraver les effets du ruissellement, les surfaces construites n'absorbant pas l'eau comme un terrain naturel et les débris accumulés en perturbant l'écoulement.

— La séquence chronologique des précipitations a pu causer l'engorgement du réseau d'évacuation par l'arrivée d'eaux tombées quelques heures auparavant sur la montagne au moment où se produisaient les plus fortes averses en zone côtière.

— Les pluies exceptionnelles du 15 avril ayant succédé à une période de précipitations très abondantes (13 et 14 avril), il se peut encore que le sol déjà saturé n'ait pu absorber que relativement peu d'eau.

— La rapidité d'évacuation des eaux en zone basse et en particulier par le canal longeant la piste de Faaa, dépend en partie du niveau du lagon qui pouvait se trouver plus élevé que lors des épisodes pluvieux des années précédentes.

La conséquence en ce qui concerne l'aérodrome de Faaa, est que la piste a dû être totalement fermée le 15 à 20 heures. Elle a pu être graduellement réouverte à partir du 16 au matin (1.400 m : à 7 h 20 ; 2.000 m : à 10 h 20 dans un sens ; 2.000 m : dans les deux sens à 11 h 40 ; réouverture totale à 16 heures), au fur et à mesure du nettoyage des matériaux et boues que les eaux avaient abandonnés en se retirant ; le trafic aérien international n'a toutefois connu que peu de perturbations (Retard d'un vol Air New Zealand et déroutement sur Hao d'un vol Cotam), le ciel ayant eu la prévenance de choisir pour ses débordements la nuit la plus « creuse » de la semaine à cet égard.

ACTIVITÉS DU SERVICE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

NA 1

- Après la forte augmentation des mouvements contrôlés par le Centre de Contrôle Régional entre les premiers trimestres 1983 et 1984, le trafic s'est stabilisé. Une progression peu significative est néanmoins observée, 4.860 vols pour le premier trimestre 1985 contre 4.668 en 1984.
- Au niveau du Centre de Contrôle Régional de Tahiti peu d'événements marquants, excepté le 6 février, où suite à un violent orage, quelques délais ont été observés, décollages stoppés, toutes les fréquences HF étant inutilisables.
- Le 25 février, une « alerte à la bombe », à bord du DC10 UTA 589, en vol entre LOS ANGELES et TAHITI a rendu impératif, le déclenchement d'une phase de détresse, et l'intervention des moyens de l'escadrille 12S, notamment pour le convoyage de l'appareil. Le 26 février entre RANGIROA et TAHITI après le déroutement et l'atterrissage du DC10 à Rangiroa.

AÉRODROME

- Négociation de conventions avec l'AOC et la SETIL qui permettront la mise à disposition de la BGTA d'une machine à fabriquer les badges d'identité.
- 22 février. Journée sûreté à FAAA avec la tenue d'un COLSA présidé par le général WALTER et la tenue de réunions avec la commission interministérielle des points sensibles.
- Accident du C310 abîmé en mer.
- Début d'une nouvelle activité aéronautique, le tractage de banderolles publicitaires.
- Inauguration du dépôt d'hydrocarbures et de l'oléoréseau de FAAA.

DIVISION TECHNIQUE

- Repli des installations techniques de la TWR de Huahine en vue de sa réfection par le SIA.
- Installation d'une 3^e position (Coordinateur) à la TWR de FAAA.
- Étude des variations de température à l'intérieur du shelter de PW en fonction de la température extérieure.
- Ré-installation des antennes de Rangiroa qui avaient été soufflées.
- Mise en service du nouvel Enregistreur ASSMANN en remplacement du RACAL.
- Essais sur la fréquence TWR 121,3 d'un nouveau système de climax FAAA/MARAU en vue de la mise en service prochaine des stations de portée VHF, visant à améliorer la couverture VHF.
- Réalisation du CCTP pour la salle technique CCR.
- Nombreuses interventions suite à un brouillage par les Mutois de FAAA de la fréquence 121,3.
- Dépannage de l'alternateur du CRD.
- Nombreuses interventions, à la suite de « coups de foudre », sur le téléphone, le balizage, le Gonio, l'aiguilleur TTY (YM.), etc.

ACTIVITÉ DIVISION TRANSPORTS AÉRIENS

- Étude du programme « Été 1985 » de la compagnie AIR POLYNÉSIE.
- Étude du dossier d'augmentation tarifaire de la société AIR POLYNÉSIE.
- Organisation de sessions d'examen du personnel navigant (TT, PP/IFR, PP1/P2).
- Elaboration des contrats d'entretien du Nomad du Territoire et du Navajo de Monsieur le Haut-Commissaire.
- Activité des avions administratifs :
 - Nomad : 153,45 heures de vol dont 129,05 heures d'EVASAN.
 - Navajo : 108,85 heures de vol dont 62,20 heures d'EVASAN.

Activités des centres et aérodromes

1^{er} trimestre 1985

TRAFIC DE L'AÉRODROME

Mouvements commerciaux	8.053
dont IFR	2.293
Mouvements non commerciaux	12.414
dont IFR	1.336
TOTAL TOUT TRAFIC	20.467
TOTAL TRAFIC IFR	3.629

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

Aéronefs étrangers	371
Jets	519
Plus de 20 tonnes	1.742

MOUVEMENTS DES AÉRONEFS (TFN non commercial) :

Aéro-Club de Tahiti	2.092
Cercle Aéronautique	2.400
Aéro-Club UTA	4.184
Privés	1.209
Autres mouvements	1.883
CAP	646
TOTAL	12.414

ACTIVITÉS DES CENTRES ET AÉRODROMES

1. Centre de contrôle régional

Trafic en route :

Mouvements internationaux	613
Mouvements interinsulaires	4.246
TOTAL	4.859

2. Messages reçus par le Bureau central des télécommunications :

Réception :

Réseau international	74.661
Réseau local	16.623
TOTAL RÉCEPTION	91.284
Moyenne quotidienne	1.014

Émission :

Réseau international	19.960
Réseau local	18.139
TOTAL ÉMISSION	38.089
Moyenne quotidienne	423

3. Bureau de piste

Licences de personnel navigant validées :

Professionnelles	39
Non professionnelles	35

Effectifs PN basés en Polynésie Française

Professionnels	69
Corps techniques	3
Privés	247

4. Bureau d'information aéronautique

Notams reçus Classe 1 Série A

Total 2.262

Notams émis Classe 1 Série A : 10 - Série C : 25

Protections aéronautiques fournies aux commandants de bord 277

5. Activités du S.S.I.S.

Feux extérieurs à l'aérodrome	1
Feu aéronef	1
Alerte aéronefs	6
Accident aéronef	1
Sortie véhicule ambulance	5
Surveillance ravitaillements : avec ou sans passagers	290
Surveillances :	
Décollages et atterrissages	560
Mise en route	280
Interventions diverses	10
Instructions et exercices	104 heures
Exercices nautiques Elir 90	15 heures

6. Service météorologique

Protections météorologiques des équipages au départ élaborées par le Centre Météorologiques de Tahiti - Faaa.

1. Lignes internationales

Total général 297

2. Moyens courriers :

Total 1.208

7. Bureau S.A.R.

Évacuations sanitaires :

Moorea	7
Iles sous le Vent	22
Tuamotu - Gambier	26
Marquises	7
Australes	8
Total des heures effectuées	312 h 04 mn

NOUVELLES DIVERSES

/ A (/ IE /) ES /) PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT (DEFINITIVEMENT) EN METROPOLE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE
02 MARS	CALLAIS Francis	OCCA/1	SNA
08 MARS	SOLIVERES Michel	OCCA/P	SNA
16 AVRIL	ALIX Paul	ITM/CE	METEO

PERSONNEL BENEFICIAIRE D'UN CONGE EN METROPOLE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE
02 FEVRIER	GIRAUD Jean-Claude	ITPE	INFRA

PERSONNEL EFFECTUANT SERVICE NATIONAL

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE
1ER AVRIL	GAMBLIN Yann	TM CEAPF	METEO
1ER AVRIL	LE GOFF Michel	TM CEAPF	METEO

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE	MOTIF DU DEPART
26 JANVIER	TERAIAMANO Albert	CC/4 Ouvrier	INFRA	RDC inaptitude physique
11 MARS	CADOUSTEAU Monique	CC/5 Femme de ménage	SNA	Démission
31 MARS	AITAMAI Charles	CC/3 Agent technique	INFRA	Fin contrat
16 AVRIL	LEE Oscar	TAC CEAPF	SNA	Cycle OCCA ENAC

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE
1ER FEVRIER	RICHMOND Ralph	OCCA Résident	SNA
03 MARS	CHANG Suzanne	TM Résident	METEO
31 MARS	ROUANE René	OCCA/1	SNA
11 AVRIL	FISCHER Daniel	OCCA/1	SNA
11 AVRIL	PICOT Bernard	CSTPE	INFRA
14 AVRIL	CLIQUET Paul	ITM	METEO
18 AVRIL	LO Carlson	TM Résident	METEO

PERSONNEL DE RETOUR DE CONGE EN METROPOLE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE
11 FEVRIER	CORRE Gérard	ITM	METEO

PERSONNEL REINTEGRE DANS LE SERVICE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	SERVICE	ANCIENNE POSITION
1ER AVRIL	SHAN YAN John	TM CEAPF	METEO	VAT
1ER AVRIL	LIRON Michel	CC/2 Agent Technique	INFRA	Congé sans salaire

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

DATE	NOM et PRENOM	CORPS - GRADE - STATUT	VENANT DE	ALLANT A
25 JANVIER	PAIA René	AITM CEAPF	MET TUBUAI	MET FAAA
25 JANVIER	BOURDONNEC Yves	VAT/TM	MET FAAA	MET TUBUAI
02 FEVRIER	ROBSON Errol	AITM CEAPF	MET ATUONA	MET FAAA
04 MARS	JUVENTIN Teva	CC/2 Territ.	SNA FAAA	Aéro. MOOREA
06 MARS	PINSON Pierre	CC/2 Territ.	SNA FAAA	Aéro. MANIHI
22 AVRIL	U SANG Pascal	TAC CEAPF	SNA FAAA	SNA BORA-BORA

NOUVELLES DE L'ATAC

L'année 1984 a été marquée par la prestation remarquable du groupe de danse au cours de la nuit de l'Aviation Civile et le triomphe de l'équipe de football de l'ATAC au stade de Fataua (Coupe corporative).

L'année 1985 démarre sous de bons auspices, car sous la Présidence d'Honneur de M. Guy Yeung, Directeur du Service de l'Aviation Civile et celle, effective, du dynamique Léonard Manate, un nouveau comité directeur a été mis en place le 14 février, qui mêle harmonieusement anciens et nouveaux venus, expatriés et résidents, avec même une certaine prédominance de l'élément féminin.

Ce comité ne limitera pas son action à l'organisation de l'arbre de Noël et du bal annuel, mais élargira ses activités de manière à resserrer les liens entre les différents services de l'Aviation Civile.

Dans ce but, un programme d'activités variées telles que soirées avec tamaraa, journées récréatives, compétition sportive a été envisagé.

Une première manifestation à caractère sportif s'est déroulée du 25 au 30 mars. Elle a obtenu un franc succès ; comment d'ailleurs pouvait-il en être autrement de la part d'un personnel jeune et dynamique ?

Voici les principaux vainqueurs des compétitions :

Ping pong - simple : Guy LECAS ; double : les frères FAATAUIRA.

Pétanque - femmes : Esther et Louise ; hommes : PUNAA / TEMATAUA.

Football : MTO / CEP devant le SSIS et la deuxième équipe MTO.

C'est le mardi 2 avril qu'a eu lieu la remise des récompenses, dans une ambiance chaleureuse. Félicitations à tous les participants et aux généreux donateurs, en particulier les entreprises Soprobat, Sotrellec, Tapane et les municipalités de Faaa et Punaauia.

LA VISITE DE LA DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE PAR MONSIEUR LE HAUT-COMMISSAIRE

La Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie a eu l'honneur d'accueillir le 24 avril un visiteur de marque, en la personne de Monsieur le Haut-Commissaire Bernard Gérard.

Accompagné du Secrétaire Général Adjoint, M. Yves Dassonville, Monsieur le Haut-Commissaire a été accueilli par Monsieur Guy Yeung entouré de ses principaux collaborateurs dans la « salle S.A.R. », où lui furent exposées les missions et les structures de la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

Après s'être fait présenter les principales installations de la Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie (C.C.R., Climatologie, prévision, B.C.T., Tour de Contrôle, Station d'Observation), Monsieur le Haut-Commissaire a bien voulu clôturer sa visite en remettant à M Georges Chanteloup, Electronicien Principal de la Sécurité aérienne depuis peu à la retraite, la médaille de l'Aéronautique.



EXPOSITION OSCAR LEE

Après le succès de son exposition de l'an passé, OSCAR LEE, le sympathique peintre de la grande famille aéronautique, a jugé bon de présenter cette année, à la veille de son départ, une nouvelle série de toiles à la Galerie Winkler.

Cette exposition inaugurée le 14 mars, s'est poursuivie jusqu'au 23 mars et a permis à de très nombreux visiteurs d'apprécier les dernières orientations du jeune artiste.



Se servant de coloris délicats, Oscar Lee a jeté en effet un regard nouveau sur la Polynésie ; ses récentes toiles tentent de suggérer et de communiquer grâce à l'utilisation fort habile de la technique du flou, ce qu'il ressent profondément devant les paysages et les scènes de la vie polynésienne.

Un grand bravo à ce jeune espoir de la peinture locale, toujours à la recherche de nouveaux moyens d'expression. Nul doute que le séjour en Métropole qu'il entreprend à compter du mois d'avril — Oscar Lee doit entrer dans le corps des officiers contrôleurs — lui permettra d'enrichir sa culture et de faire progresser encore sa technique.



TOURNOI DE L'ASAC : DE BELLES RENCONTRES ET UN 4^e SET JOYEUX

Quarante-deux joueurs ont participé au tournoi interne de l'ASAC qui s'est déroulé du 15 avril au 3 mai sur les courts de l'association, ce qui a donné lieu à une quarantaine de rencontres ardemment disputées dès le premier tour.

Chez les hommes — série des joueurs confirmés — c'est Jean-François GIOUD qui l'emporta finalement en battant Daniel MOTTARD en trois sets (4/6, 7/6, 7/5). Les demi-finales avaient opposé GIOUD à PERROY (6/1, 3/6, 6/1) et MOTTARD à RERE (7/5, 6/7, 6/4).

Toujours chez les hommes — série des joueurs non confirmés — la victoire finale revint à André TSCHÉILLER qui prit le meilleur sur LAMIROTE (6/4, 6/2). Au tour précédent, TSCHÉILLER avait battu CHANT (6/1, 6/2) tandis que LAMIROTE avait défait REBOA (6/1, 7/6).

Chez les dames, c'est Ghislaine N'GUYEN qui remporta la finale en battant Hélène PERROY (6/0, 6/2).

La cérémonie de remise des trophées et récompenses animée par le Président PERROY eut lieu en fin de soirée, le vendredi 3 mai, dans les locaux du Club-House en présence d'une nombreuse assistance. Le quatrième set fut joué peu de temps

après lors d'un « Tamaraa » rassemblant une cinquantaine de convives fort joyeux et « bien en jambes » comme allait le démontrer plus tard le marathon de la danse mis au point par Denis VACELET, un « disc-jockey » de talent venu prêter gracieusement son concours à l'ASAC.



Didier Dubois, vice-président de l'ASAC, remettant à Ghislaine N'Guyen son trophée de vainqueur. A gauche, sur la photo, le finaliste malheureux des « confirmés », Daniel Mottard (qui porte le chapeau !).

CARNET BLANC

Nous avons appris la nouvelle du mariage de :
Wilfrid Victor REY avec Valérie Maeva SHIGE-
TOMI, célébré le 2 mars 1985.

CARNET ROSE

Nous avons été également informés de la nais-
sance de :

- MAUI RICHMOND, survenue le 11 janvier 1985
au foyer de Ralph RICHMOND, OCCA sta-
giaire.
- TURERE MELISSA TERAIEFA, survenue le 31
mars 1985 au foyer de Jacques TERAIEFA,
CC/5.

