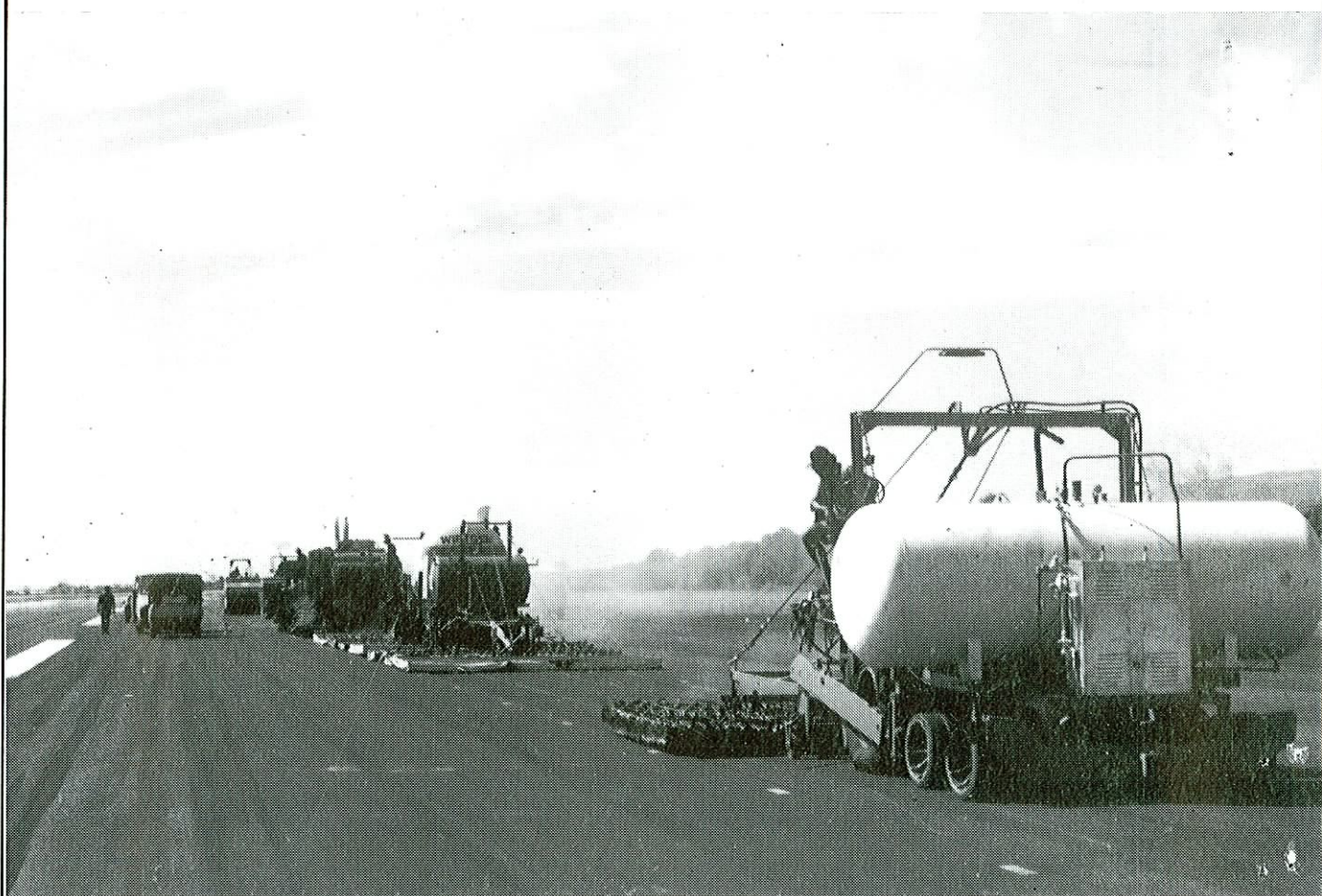


MANUREVA

BULLETIN DE LIAISON DE L'AVIATION CIVILE



N° 51 3^e TRIMESTRE 1989



POLYNÉSIE
FRANÇAISE

REDACTION

Direction de l'Aviation Civile
B.P.6404-Aéroport de
TAHITI-FAAA

IMPRESSION:
Imprimerie Du Service de
l'Education B.P.104 Papeete

EDITORIAL	PAGE	3
DOSSIER DU TRIMESTRE	PAGE	5
STATISTIQUES TOURISTIQUES	PAGE	22
ACTIVITES DES SERVICES	PAGE	23
NOUVELLES DIVERSES	PAGE	44

EDITORIAL

Les résultats du tourisme en Polynésie Française pour les *cinq premiers mois* de l'année 1989 font ressortir un nombre total de touristes de 59 727 en augmentation de près de 9 % par rapport à l'année 1988.

Les accroissements les plus significatifs concernent les nombres de touristes australiens, japonais et européens alors que le nombre de touristes en provenance des Etats-Unis continue de diminuer.

*
* *

Si ces résultats sont encourageants et si les espoirs mis dans l'ouverture de la ligne Papeete-Tokyo commencent à porter leurs fruits, plusieurs faits incitent à modérer l'optimisme que cela pourrait susciter :

- . Les mouvements de grève de la compagnie UTA qui ont frappé la Polynésie de plein fouet et dont les conséquences ne peuvent encore en être évaluées.
- . La décision de cesser la desserte de Tahiti à partir du 1er octobre 1989 prise par la compagnie Continental Airlines.
- . Les décisions de la compagnie Qantas de réduire de trois à deux ses fréquences Los Angeles - Papeete - Sydney et de remplacer le Boeing 747 actuel de plus de 400 places par un Boeing 747 combi qui ne permet de transporter que 260 passagers.

Les contractions de desserte de ces deux compagnies internationales étrangères ne peuvent que faire craindre une nouvelle diminution des touristes Nord-Américains mais aussi une réduction importante des ressources de différents organismes dont l'activité est liée à celle de la plateforme

de Faaa. C'est particulièrement le cas de l'escale internationale dont on prévoit que l'activité sera réduite d'environ 25 % en année pleine et le manque à gagner de l'ordre de 300 à 350 millions de FCFP en tenant compte des pertes d'Air Tahiti en tant qu'agent général percevant des commissions sur l'émission des billets de Continental Airlines. Différentes mesures pour réduire les coûts sont d'ores et déjà envisagées et notamment une réduction des effectifs. D'autres secteurs seront également touchés tels que la SETIL, organisme concessionnaire de l'aéroport, la SHRT, les pétroliers et les boutiques hors taxes.

Des discussions sont en cours pour trouver des solutions permettant de maintenir au niveau actuel le nombre des fréquences et des sièges offerts et différents contacts ont été pris avec différentes compagnies dont Air France et UTA.

Cette situation a remis à l'ordre du jour le projet de création d'Air Tahiti International notamment par l'achat d'un appareil défiscalisé pour éviter les aléas d'exploitation par des compagnies qui ne sont pas liées par des obligations de desserte. Toutefois, un tel projet ne pourrait être réalisé qu'à long terme compte-tenu de l'importance des moyens à mettre en oeuvre et du caractère risqué de cette exploitation. A moyen terme, il ne pourrait être réalisé qu'avec l'appui d'autres compagnies ayant les moyens et l'expérience de cette desserte.

*
* *

Sur le plan du trafic international et par rapport au 1er semestre 1988, on note un accroissement de 3 % du nombre de passagers dû à l'augmentation du trafic non régulier (+ 136 %) alors que le trafic régulier régresse de 2 %.

Sur le plan du trafic intérieur, il convient d'observer un sensible accroissement du nombre de passagers d'Air Tahiti (+ 14 %) et une forte augmentation du nombre des passagers pour les vols à la demande d'Air Moorea (+ 45 %).

*
* *

Les travaux de réfection de la piste de Faaa qui ont débuté au mois de mai marquent tout particulièrement la vie de l'aéroport. Compte tenu de leur importance pour la plateforme et de leur intérêt technique, ces travaux ont été retenus pour constituer le dossier de ce trimestre.

LA REFECTIION DU REVETEMENT DE LA PISTE**de l'aéroport de TAHITI-FAAA**

C'est en 1958 que le gouvernement français décida d'autoriser et de financer la construction de l'Aérodrome de TAHITI-FAAA.

La recherche du site le plus favorable avait abouti en 1956, à la suite d'une mission effectuée par l'Inspecteur Général des Bases Aériennes JOUBERT, au choix de la construction de l'Aérodrome par remblai du socle corallien immergé sous 40 cm d'eau de mer situé immédiatement à l'Ouest de PAPEETE.

Cet emplacement a permis la construction de la piste actuelle de 3.416 m de longueur, suffisante pour tous les aéronefs commerciaux en service actuellement.

Les dispositions essentielles du projet ont été arrêtées par le service Technique des Bases Aériennes. Les travaux ont été confiés après appel d'offres lancé en 1958 à un groupement piloté par la Société Française de Dragages et de Travaux Publics.

L'ordre de service de commencer les travaux fut notifié à l'entrepreneur le 11 février 1959, le délai contractuel était de 24 mois. En fait, la piste a pu être mise en service dès le 16 octobre 1960.

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA PISTE

La piste présente une longueur de 3.416 m et une largeur de 45 m.

La bande a une longueur de 3.535 m et une largeur de 150 m incluant la piste.

Le profil en long de l'axe de la bande et de la piste est horizontal à la cote + 1,50 environ, le niveau moyen des eaux du lagon étant à la cote + 0,07.

Le profil en travers est constant sur toute sa longueur et comprend :

- pour la piste : 2 versants plans inclinés à 1,5 % de 15 m de largeur en rive de piste raccordés dans la partie centrale par un arc de cercle de 535 m de rayon ;
- pour les bandes latérales : 2 versants plans de 52,50 m de largeur, inclinés 0,61 % côté mer et 0,99 % côté terre.

CONSTITUTION DES REMBLAIS

Dans la section courante et en dessous de la cote + 0,20 (généralement pas atteinte par la mer en marée haute), les remblais sont constitués par du tout-venant de galets basaltiques de rivière extraits du lit majeur de la rivière PUNARUU. Au-dessus de la cote + 0,20, les remblais sont en tout-venant de soupe de corail compacté, extrait au Sud de la piste sur le récif frangeant le long des talus qui limitent le chenal côté terre sur 4 à 5 m de profondeur et jusqu'à une distance minimum de 200 m de l'axe de piste.

CONSTITUTION DU REVETEMENT

Le revêtement d'origine de l'ensemble de la piste était constitué de la façon suivante :

- une couche de grave concassé 0/50 d'une épaisseur variant de 10 à 15 cm ;
- une imprégnation de cette grave à raison de 2 kg/m² de bitume fluxé ;
- un tapis en enrobé béton bitumineux dense 0/16 de 5 cm d'épaisseur.

REFECTION DU REVETEMENT

Compte tenu du vieillissement normal des couches de surface, il est généralement prévu d'entreprendre la réfection des revêtements de pistes tous les dix à douze ans environ.

Celle de l'aéroport de FAAA a donc fait l'objet en 1974 de travaux importants de réfection du revêtement de surface. C'est ainsi qu'il a été mis en place sur l'ensemble du revêtement initial un tapis d'enrobé de 5 cm d'épaisseur.

Ces travaux ont été exécutés en 5 mois par des moyens classiques, à l'aide d'un finisseur répandant l'enrobé provenant d'une centrale installée sur place (zone ouest de la plateforme). Ils ont été exécutés sans interruption du trafic aérien et sans difficultés majeures.

Leur coût a été de 6.800.000 FF représentant la mise en place de 23.500 tonnes d'enrobé.

En 1980, le SIA commençait à observer des dégradations nouvelles.

Deux auscultations ont alors été réalisées :

- une première par le Service Technique des Bases Aériennes en 1980 qui a procédé à des mesures de déflexions et des relevés de dégradations ;
- une seconde en mai 1985 par le Service Technique des Bases Aériennes et le Laboratoire des Travaux Publics de Polynésie qui ont procédé à des essais de sols, à de nouvelles mesures de déflexions et effectué un relevé visuel des dégradations.

Dès 1980, le Service Technique des Bases Aériennes, à la suite de sa première intervention attirait l'attention sur la nécessité de suivre l'évolution des dégradations et envisageait des travaux de renforcement à partir de 1985.

En 1984, le Service de l'Infrastructure Aéronautique (SIA), à la suite d'un relevé visuel périodique, signalait la forte évolution de la dégradation de la couche de roulement qui se caractérisait par une pelade générale, des arrachements et des décollements de la couche de roulement.

L'auscultation réalisée en 1985 confirmait celle de 1980 et insistait sur l'évolution alarmante de la couche de roulement : arrachements, faïençages, présence d'eau traduisant une porosité certaine de la couverture bitumineuse les mesures de portance traduisant également un décollement de la couche de roulement.

En 1987, le SIA faisait réaliser par le Laboratoire des Travaux Publics de Polynésie une campagne de carotages systématiques qui confirmait les conclusions du S.T.B.A., à savoir : décollement pour environ 50 % de la couche de roulement.

Il devenait donc très urgent d'entreprendre très rapidement les travaux de réfection du revêtement et par conséquent d'arrêter le choix de la technique à utiliser étant entendu que cette technique devait corriger tous les défauts existants, à savoir :

- diminuer les contraintes dans la couche de roulement existante dues à un défaut de collage ;
- restaurer l'état de surface de la couche de roulement ;
- profiter des travaux pour réaliser un léger renforcement structurel.

CHOIX DE LA TECHNIQUE

L'analyse des résultats à obtenir compte tenu de la situation existante et qui évoluait très vite débouchait sur le choix de la technique du thermo-recyclage en place de toute la couche de roulement avec apport structurel de 3 cm d'enrobés neufs.

En effet, cette technique permet en une seule opération :

- le recollage à chaud de la couche de roulement à son support ;
 - la régénération de cette couche ;
 - le rechargement par 3 cm d'enrobés parfaitement collés
- puisque faisant partie intégrante de la couche thermorecyclée.

D'autre part, elle apporte de nombreux avantages en particulier la souplesse d'intervention, la qualité du travail réalisé et la facilité d'établir des phases de travaux dans les créneaux laissés libres par le trafic aérien.

C'est sur ces bases que l'avant-projet sommaire a été établi et adressé en Octobre 1987 au Service des Bases Aériennes pour approbation et financement.

DOSSIER DU TRIMESTRE

FINANCEMENT DE L'OPERATION

Pour tenir compte des contraintes budgétaires, il a été nécessaire de procéder à un montage financier étalé sur 3 ans et dont la SETIL AEROPORT, concessionnaire de l'Aéroport, était partie prenante pour environ 60 %.

Le schéma de financement s'établit comme suit :

<u>PARTICIPATION (FF)</u>	<u>ETAT</u>	<u>CONCESSIONNAIRE (SETIL)</u>
1987	3.650.000	8.395.000
1988	2.750.000	7.425.000
1989	5.550.000	2.530.000
Totaux.....	11.900.000	18.350.000

Montant de l'opération = 30.250.000 FF soit 551.818.181 FCP.

Remarque : Il est à noter que l'affectataire secondaire de la plate-forme de TAHITI-FAAA (DIRCEN/Armée de l'Air) a contribué au montage du financement en 1989. Sa part a été comptabilisée dans la participation ETAT.

LANCEMENT DE L'APPEL D'OFFRES - DESIGNATION DE L'ENTREPRISE

L'appel d'offres était lancé en Juillet 1988 dans les conditions suivantes :

- .Maître d'ouvrage : SETIL AEROPORT
- .Maître d'oeuvre : Direction de l'Aviation Civile,
Service de l'Infrastructure Aéro-
nautique.
- .Tranche ferme : - Thermorecyclage de 6 cm
+ 3 cm d'apport
- Surface 125.000 m2
(30 mètres centraux)
- .Tranche conditionnelle : - Thermorecyclage de 2 cm
+ 1 cm d'apport
- Surface 44.000 m2
(2 bandes latérales de 7,5 m).

Les quatres entreprises routières du Territoire étaient consultées.

- Trois réponses ont été enregistrées, celles des sociétés
.BERNARD TRAVAUX POLYNESIE
.INTERROUTE groupée avec ENTREPRISE LE CAILL
.JEAN LEFEBVRE POLYNESIE.

Ces entreprises ont répondu avec l'appui technique de Sociétés spécialisées de la Métropole dont chacune utilise pour la même technique des procédés différents, à savoir :

- pour la Société BERNARD TRAVAUX POLYNESIE procédé "SOAVE"
- pour la Société INTERROUTE ET LE CAILL le procédé "PYROMIX"
- pour la Société JEAN LEFEBVRE POLYNESIE le procédé "NOVATHERM".

Après examen des offres par le SIA, assisté par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipeement d'AIX-EN-PROVENCE, il a été décidé de choisir le procédé "NOVATHERM", ce procédé étant le mieux adapté aux chaussées aéronautiques (largeur de passe plus importante).

Finalement et autour du procédé choisi s'est créé après négociations avec l'Administration un groupement des Sociétés INTERROUTE - LE CAILL et JEAN LEFEBVRE POLYNESIE, conjointes et solidaires.

DESCRIPTION DU PROCEDE NOVATHERM

Le procédé "NOVATHERM" a été mis au point en Métropole par la Société JEAN LEFEBVRE en 1981.

Déjà en 1976, l'Entreprise JEAN LEFEBVRE mettait au point, en Métropole, un procédé de thermorégénération, qui permettait de chauffer l'ancienne couche de roulement, de la scarifier et de la recharger par un matériau d'apport (enrobé).

En une passe unique, il devenait possible de modifier les caractéristiques de surface d'une chaussée par apport de 25 à 40 kg/m² d'enrobé neuf. Ces matériaux parfaitement intégrés à la couche existante constituaient avec elle la nouvelle couche de roulement. C'était le procédé "REGETHERM". Ce procédé ne résolvait pas tous les problèmes, en particulier ceux ayant pour origine le vieillissement du bitume.

Le procédé "NOVATHERM" choisi pour FAAA est une amélioration du procédé "REGETHERM" puisqu'il permet de corriger l'enrobé en place par apport de granulats et de liant.

Tel qu'il est appliqué actuellement sur la piste de l'Aéroport de FAAA, le procédé "NOVATHERM" consiste à :

- chauffer l'enrobé en place sur 6 cm pour la tranche ferme et 2 cm pour la tranche conditionnelle par des panneaux radiants à rayonnements infra-rouges alimentés en propane et portés par une machine "préchauffeuse". La transmission de la chaleur se fait par diffusion, de la surface de l'enrobé vers le bas.

DOSSIER DU TRIMESTRE

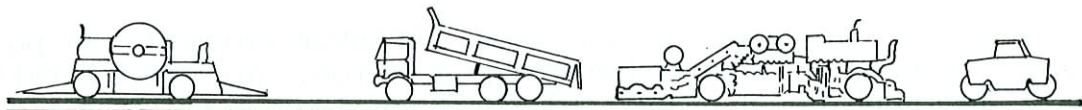
Le chauffage est une des fonctions les plus importantes puisque son efficacité influera directement sur le rendement de la machine.

- Fraiser les enrobés chauds sur 6 cm ou 2 cm suivant les tranches, les mettre en cordon et les introfuir à l'aide d'une vis sans fin dans un malaxeur.
- Malaxer le cordon d'enrobé ainsi fraisé avec un enrobé neuf constitué de matériaux sableux d'apport enrobés avec un bitume spécial régénérant (75 kg/m² soit 3 cm pour la tranche ferme - 25/m² soit 1/3 cm conditionnelle).
- Mettre en oeuvre l'enrobé recyclé par l'intermédiaire de la table de finisseur installée à l'arrière de la machine.

Ces trois opérations sont réalisées par une seule machine de mise en oeuvre.

- Compacter la couche neuve de 9 cm ou 3 cm d'épaisseur à l'aide de compacteurs appropriés.

L'ensemble de toutes ces fonctions est réalisé par un train de 3 machines schématisé ci-dessous :



DESCRIPTION DU MATERIEL DE MISE EN OEUVRE - FONCTIONNEMENT - MODE D'EXECUTION

PRECHAUFFEUSE : (Photo n° 1)

C'est une machine WIRTGEN automotrice sur roues, équipée d'un moteur DEUTZ de 150 CV et munie d'une série de panneaux infra-rouges présentant une surface de chauffe de 45 m². La profondeur de chauffe et la température peuvent être modifiées par le nombre de passes, le réglage de la hauteur des panneaux par rapport au support, et par l'ouverture ou la fermeture des brûleurs alimentant les infra-rouges.

Après le passage de la machine, la température de l'enrobé préchauffé peut atteindre 130 à 110° C à 3 ou 4 cm de profondeur. La puissance de chauffe est de 3,5 millions de kilocalories. Elle dispose d'un réservoir de gaz de 6.000 litres. Deux machines identiques sont nécessaires à FAAA pour atteindre les températures demandées à - 6 cm.

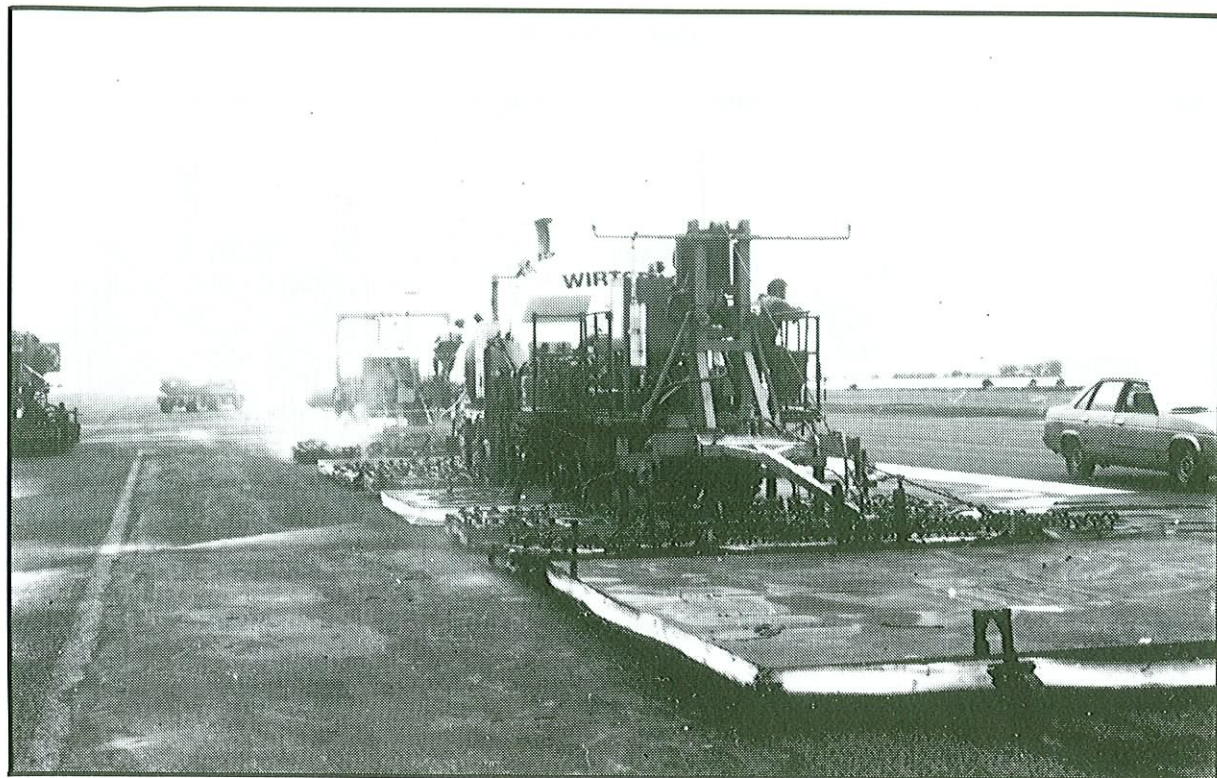


Photo 1: PRECHAUFFEUSE

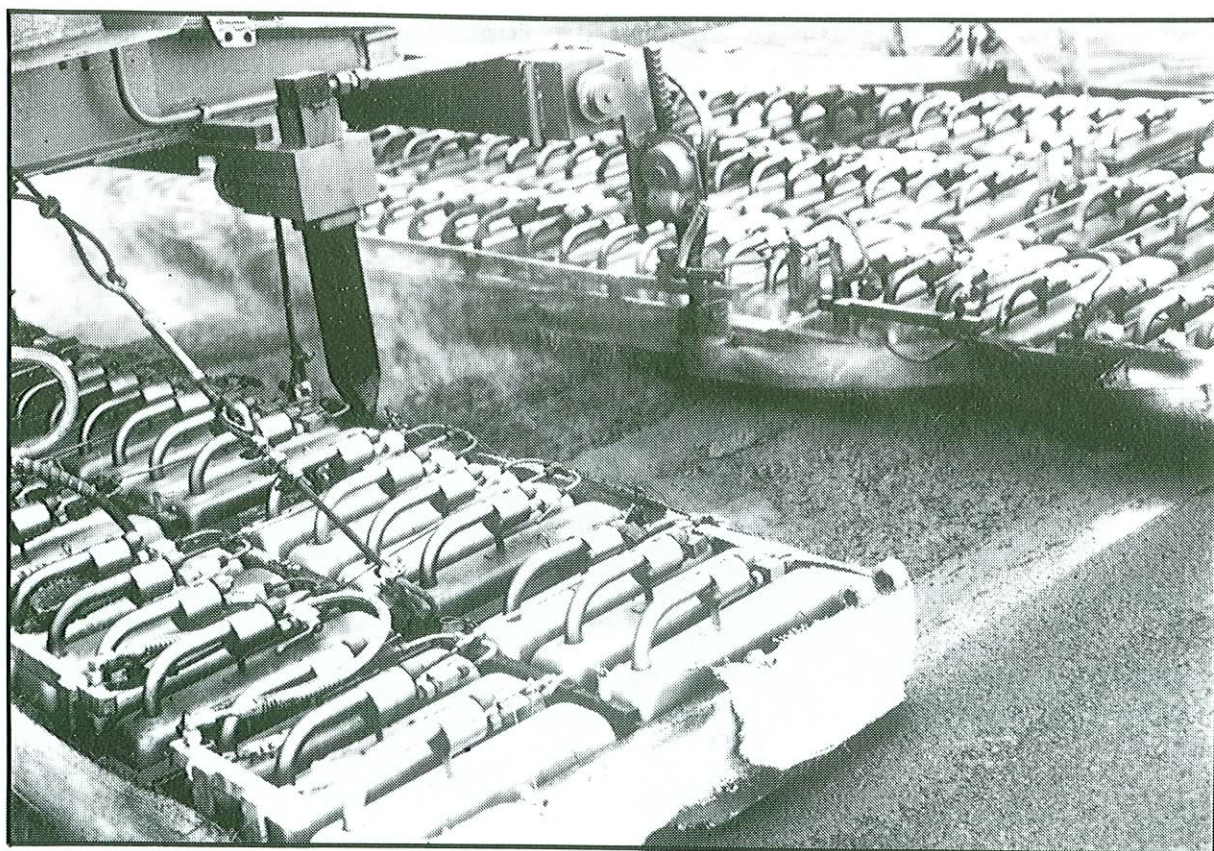
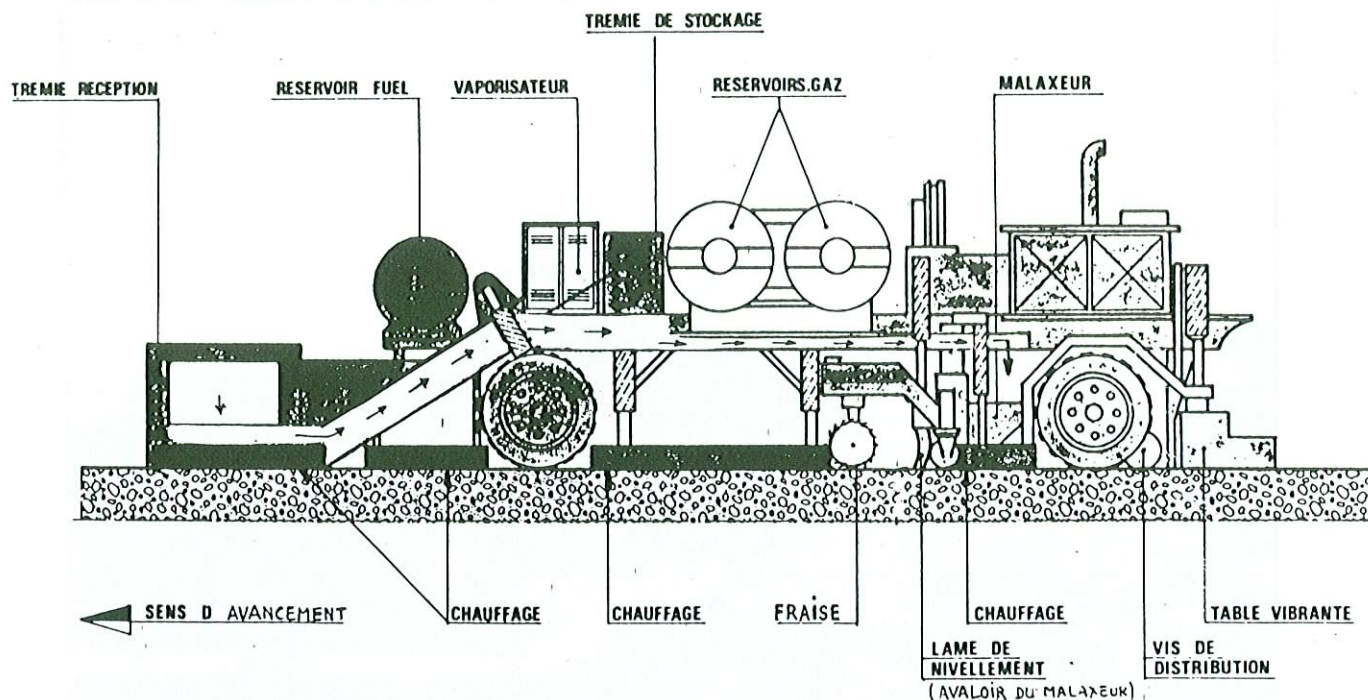
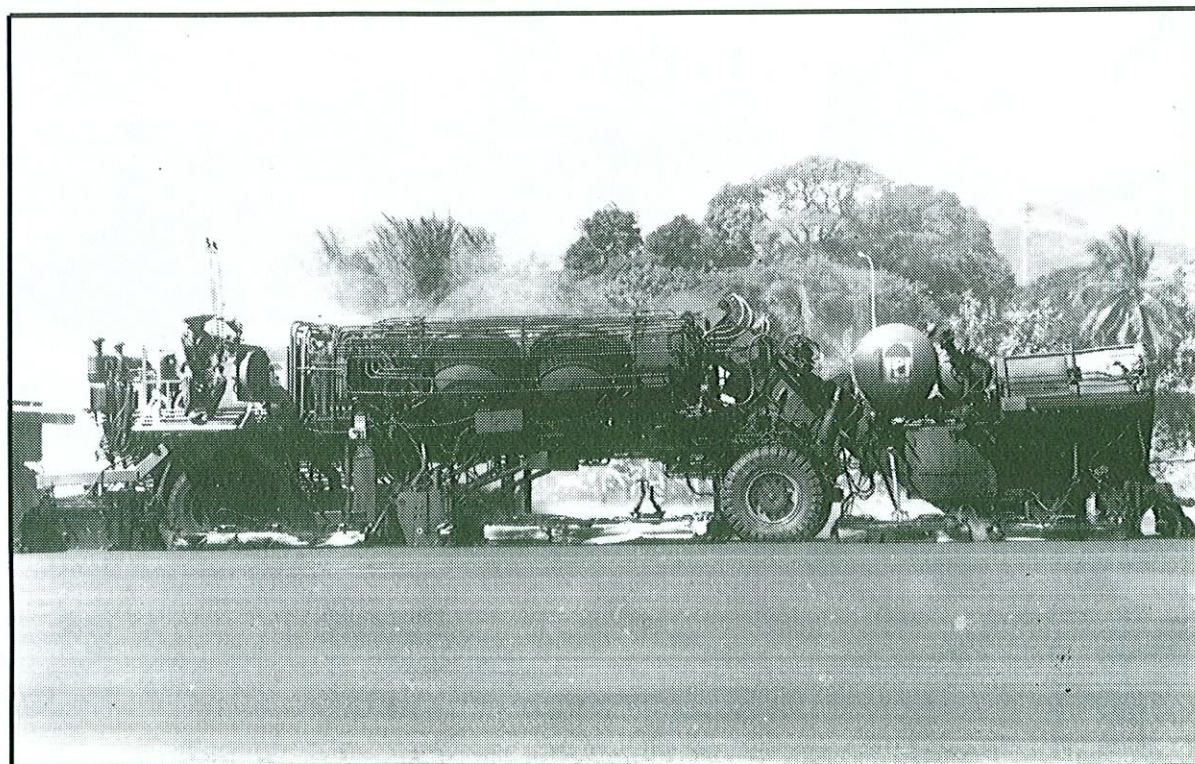


Photo 2: BRULEUR ALIMENTANT LES INFRA ROUGES



LA MACHINE DE MISE EN OEUVRE : (Photo n°3)

Voir ci-dessus le schéma de fonctionnement de la machine de marque WIRTGEN qui réalise le thermorecyclage en place.



DOSSIER DU TRIMESTRE

L'unité, équipée d'un moteur DEUTZ de 230 CV, est montée sur roues ; elle est munie d'une série de panneaux infra-rouges d'une puissance totale de chauffe de 1.750.000 kilocalories. Son réservoir de gaz est de 5.000 litres.

La température de l'enrobé foisonné peut ainsi être portée à 130 - 150°C sur les 6 cm décohesionnés.

Sa vitesse d'avancement peut varier de 1 à 3 mètres/minute suivant la profondeur et la nature de l'enrobé traité.

Le décohesionnement est effectué au moyen d'une fraise de 375 mm de diamètre et de 4,00 m de longueur équipée de 140 dents, et sa rotation peut atteindre 70 tours/minute.

Cette fraise assure l'homogénéisation de l'enrobé foisonné et présente en cordon le matériau décohesionné devant l'avaloir du malaxeur (lame de nivellement).

D'une capacité de 120 Tonnes/Heure, le malaxeur à palettes reçoit, d'une part, le matériau décohesionné, et d'autre part, les enrobés neufs correctifs d'apport transférés par tapis depuis la trémie réceptrice d'alimentation montée à l'avant de la machine.

Derrière le malaxeur, une vis de distribution alimente une poutre lisseuse à partir des enrobés sortis totalement recyclés du malaxeur ; enfin, une table vibrante lourde, située à l'arrière de la machine, procède au précompactage de la couche d'enrobés ainsi mise en oeuvre.

Le compactage est ensuite achevé par un rouleau à pneus et un rouleau tandem lisse de 15 tonnes chacun. (Photo n°4)

MODE D'EXECUTION DES TRAVAUX :

. La largeur de thermorecyclage d'une bande est de 4,00 m.

. Les joints entre bandes adjacentes seront réalisés par recouvrement de 10 à 15 cm dans d'excellentes conditions de température, grâce aux surlargeurs des panneaux infra-rouges par rapport à la largeur à recycler.

. La machine travaille en épaisseur constante, c'est-à-dire à "vis calées".

- ORGANISATION DU CHANTIER -

Du côté de l'Entreprise - Beaucoup de difficultés viennent du fait de l'éloignement.

- Les machines viennent de FRANCE acheminées par bateau ;
- Le bitume vient de SINGAPOUR ;
- Le gaz propane vient de NOUVELLE-ZELANDE. Aucun dépôt de propane disponible sur le territoire ;
- Le produit régénérant vient de FRANCE ;
 - L'équipe de spécialistes - ingénieur, conducteurs de machine, techniciens, mécaniciens - vient également de FRANCE ;
- Ont pu être traités localement :

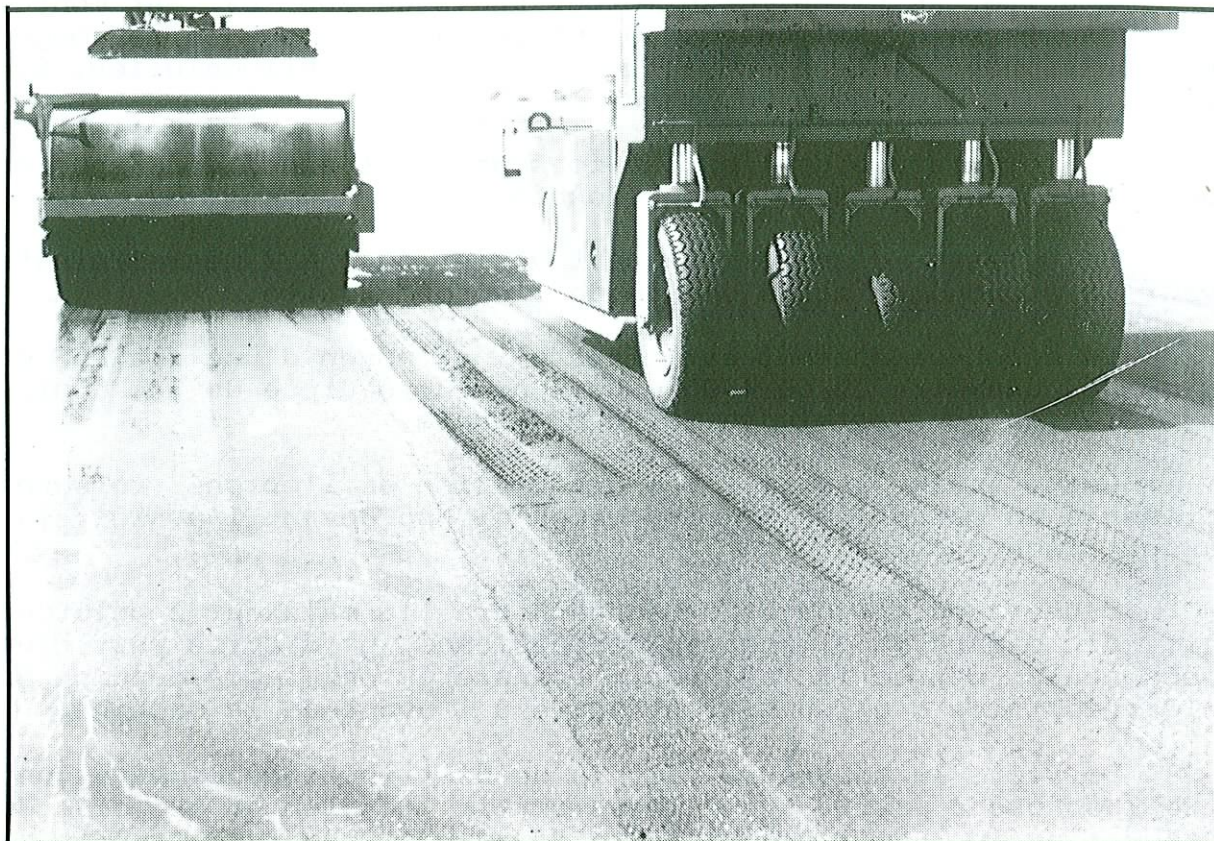


Photo 4: ATELIER DE COMPACTAGE

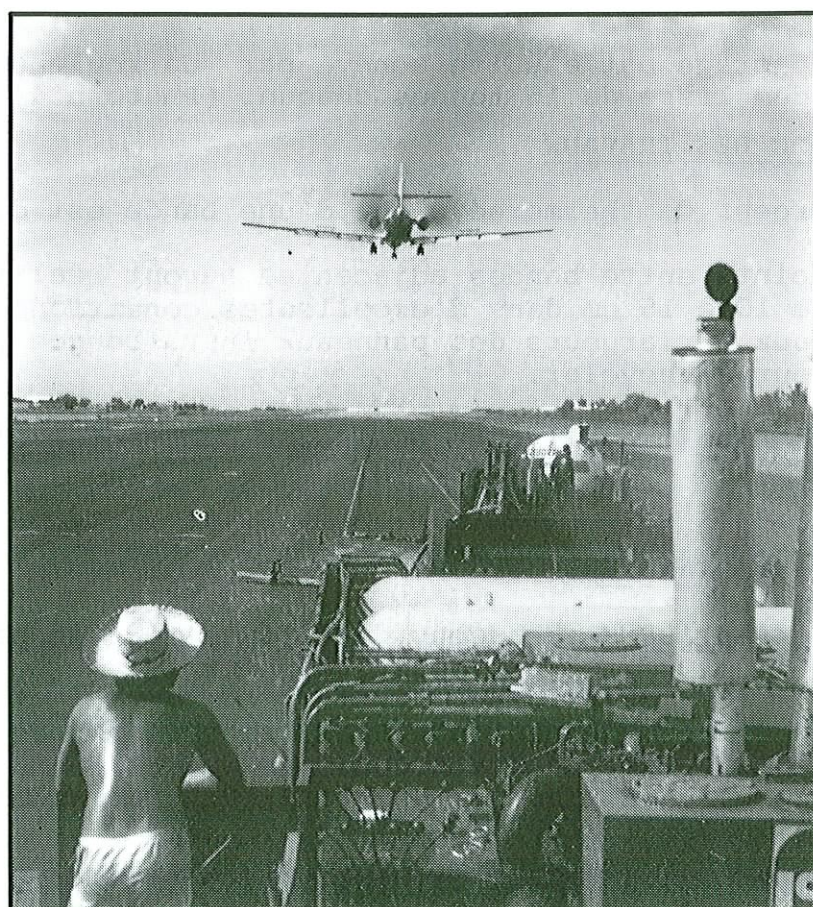


Photo 5

DOSSIER DU TRIMESTRE

- . la fabrication de l'enrobé par la Société LE CAILL qui dispose d'un poste de 80 T/H ;
- . la fabrication des granulats neufs des enrobés d'apport par la Société TAHITI-AGREGATS ;
- . l'atelier de compactage (compacteurs à pneus - rouleau vibrant).

Du côté de l'Aérodrome - Beaucoup de contraintes viennent de la nécessité de réaliser les travaux sans interrompre le trafic, tant international que local (dessertes inter-îles, privés, Aéro-Club). (photo n° 5).

1°) Trafic international :

Tous les gros porteurs qui se posent à TAHITI-FAAA (B.747 - DC 10, etc...) ont besoin de toute la longueur de piste.

Il n'était pas question d'envisager la fermeture de l'Aérodrome. Il a donc fallu organiser le temps de travail sur le chantier dans des créneaux horaires définis par les heures de décollage du dernier avion du matin et d'atterrissage du 1er avion du soir - diminués d'une demi-heure, matin et soir, pour assurer la sécurité en cas de retour imprévu d'un avion au décollage ou une avance à l'atterrissage.

Un tableau journalier des différents créneaux a été établi en accord avec le Commandement de l'Aérodrome, les compagnies aériennes et les différents exploitants de la plateforme.

Les travaux se déroulent essentiellement dans ces créneaux horaires (voir tableau ci-dessous).

En dehors de ces créneaux, la piste reste entièrement libre au trafic aérien.

1°) Trafic local :

Mis à part le trafic militaire vers les sites (MORUROA et HAO) dont les horaires ont dû être modifiés pour rentrer dans les créneaux des vols internationaux, aucun autre trafic n'est perturbé dans les horaires moyennant des aménagements particuliers.

C'est ainsi qu'un phasage minutieux des travaux a dû être prévu en fonction des longueurs de piste nécessaires pour chaque type d'appareil.

Le tableau ci-dessous décrit les 4 phases d'intervention et appelle les commentaires suivants :

- Phase 1 :

Zone délimitée par le seuil 22 et un seuil décalé situé à 1.316 m du seuil 22, laissant une zone de chantier de 1.016 m dégagée de toutes servitudes.

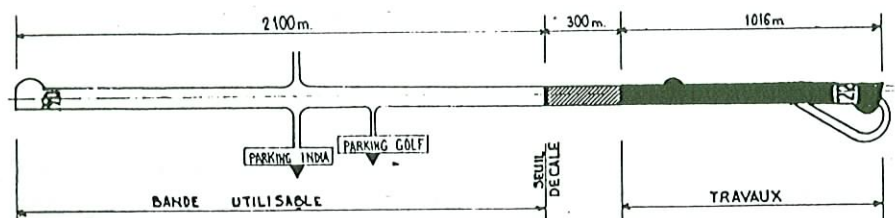
C'est la phase la moins pénalisante - elle laisse 2.100 m de piste ouverte au trafic ce qui est suffisant pour tous appareils effectuant des vols inter-îles y compris les Caravelles militaires.

DOSSIER DU TRIMESTRE

① Rénovation piste

1^{ère} Phase

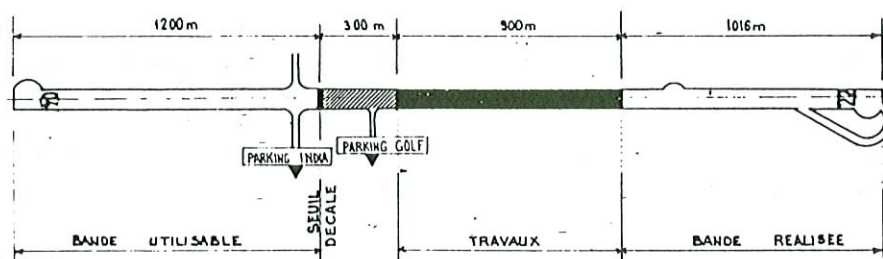
Durée des travaux : 5 semaines



② Rénovation piste

2^{ème} Phase

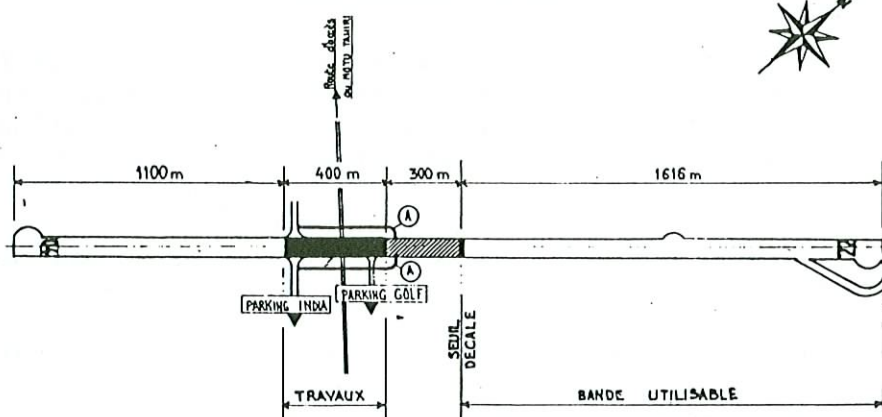
Durée des travaux : 5 semaines



③ Rénovation piste

3^{ème} Phase

Durée des travaux : 3 semaines



- Phase 2 :

Zone délimitée par un profil situé à 1.016 m du seuil 22 et un seuil décalé situé à 2.216 m du seuil 22. C'est la zone la plus pénalisante pour le trafic, car elle ne laisse que 1.200 m de piste ouverte au trafic.

Dans cette phase, seules les Caravelles militaires sont pénalisées et doivent prévoir leurs horaires dans les créneaux des vols internationaux.

DOSSIER DU TRIMESTRE

- Phase 3

Zone délimitée par le profil situé à 1.616 m du seuil 22 et le profil situé à 2.316 m du seuil 22.

C'est une zone moins pénalisante pour le trafic aérien puisqu'elle libère 1.616 m de piste mais très contraignante pour l'accès aux 3 parkings avions et l'accès routier au MOTU-TAHIRI.

Des dispositions importantes ont dû être prises, à savoir :

- déviations sur les accotements Nord et Sud des voies de circulation des aéronefs pour rejoindre la partie de piste ouverte au trafic ;
- déviation de la route d'accès au MOTU-TAHIRI, sur une voie qu'il a fallu aménager à cet effet.

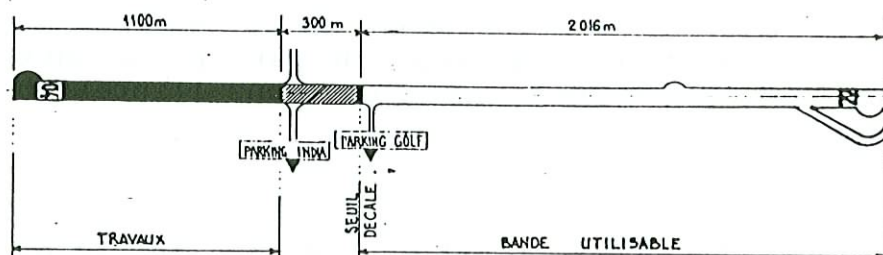
- Phase 4 :

C'est une phase peu pénalisante - 2.026 m de piste sont disponibles au trafic. L'accès à cette partie est aisé, soit par la piste (zone de sécurité de 300 m sur laquelle les avions pourront rouler), soit par les voies de circulation utilisées pour la phase 3.

④ Rénovation piste

4^{ème} Phase

Durée des travaux : 5 semaines



- DUREE DU CHANTIER -

A chaque phase avait été initialement associé un délai. Le délai contractuel étant de 18 semaines, les différentes phases devaient théoriquement s'étaler comme suit :

- Phase 1 : 5 semaines
- Phase 2 : 5 semaines
- Phase 3 : 3 semaines
- Phase 4 : 5 semaines

Un retard important a été pris pour les travaux de la 1^{ère} phase, qui a nécessité en réalité 8 semaines de délai. Ce retard est dû à l'avancement de la machine bien inférieur que celui estimé par l'entreprise pour son offre.

A ceci, deux raisons :

1°) L'insuffisance de chauffage dû à une mauvaise appréciation des besoins. En effet, il convient de signaler, d'une part, que cette technique n'a jamais été utilisée tant en Métropole qu'à l'étranger avec les épaisseurs importantes de thermorecyclage (6 cm) et de rechargement (+ 3 cm) prévues ici. L'absence totale de référence de travaux semblables rendait donc difficile l'appréciation des besoins calorifiques. D'autre part, il semble que l'entreprise ait fait une appréciation trop optimiste des conditions climatiques de TAHITI. De plus, l'Entreprise n'a pas pris les précautions élémentaires concernant un chantier de cette ampleur en envoyant en mission de reconnaissance à TAHITI un spécialiste avant le début des Travaux.

Il faut noter qu'après constatation de ces déficiences, l'entreprise a commandé en Métropole une seconde pré-chauffeuse dont on estime que sa mise en service (6.000.000 de K/Cal supplémentaires) devrait permettre non pas de rattraper le retard, mais de confirmer les délais prévus initialement pour les phases 2 - 3 et 4.

Cette seconde machine est arrivée sur le territoire le 10 Juillet et a été mise en service dès le 17 Juillet .

2°) La présence d'eau entre les deux couches d'enrobés mises en oeuvre en 1960 et en 1974. Cette présence d'eau due à des infiltrations par le revêtement superficiel usé est très néfaste à l'obtention des températures demandées, elle est un facteur important de ralentissement de la vitesse. Elle est mal contrôlée et peut contrarier les prévisions théoriques du délai.

Malgré tout, le renforcement de la puissance calorifique des pré-chauffeuses devrait apporter un plus permettant de respecter le calendrier même en présence d'eau dans l'interface.

- SUIVI DU CHANTIER -

Le suivi du chantier est assuré par le SIA et le Laboratoire des Travaux Publics de Polynésie.

Les tâches du SIA

Assurer :

- . La coordination entre l'entreprise et les responsables de l'Aérodrome ;
- . Les liaisons radio avec la tour de contrôle ;
- . La sécurité du chantier :
 - respect des consignes
 - respect des créneaux de travail
 - mise en place des seuils décalés diurnes et nocturnes dès le coucher du soleil
 - contrôle des accès au chantier.

Surface du revêtement de la piste

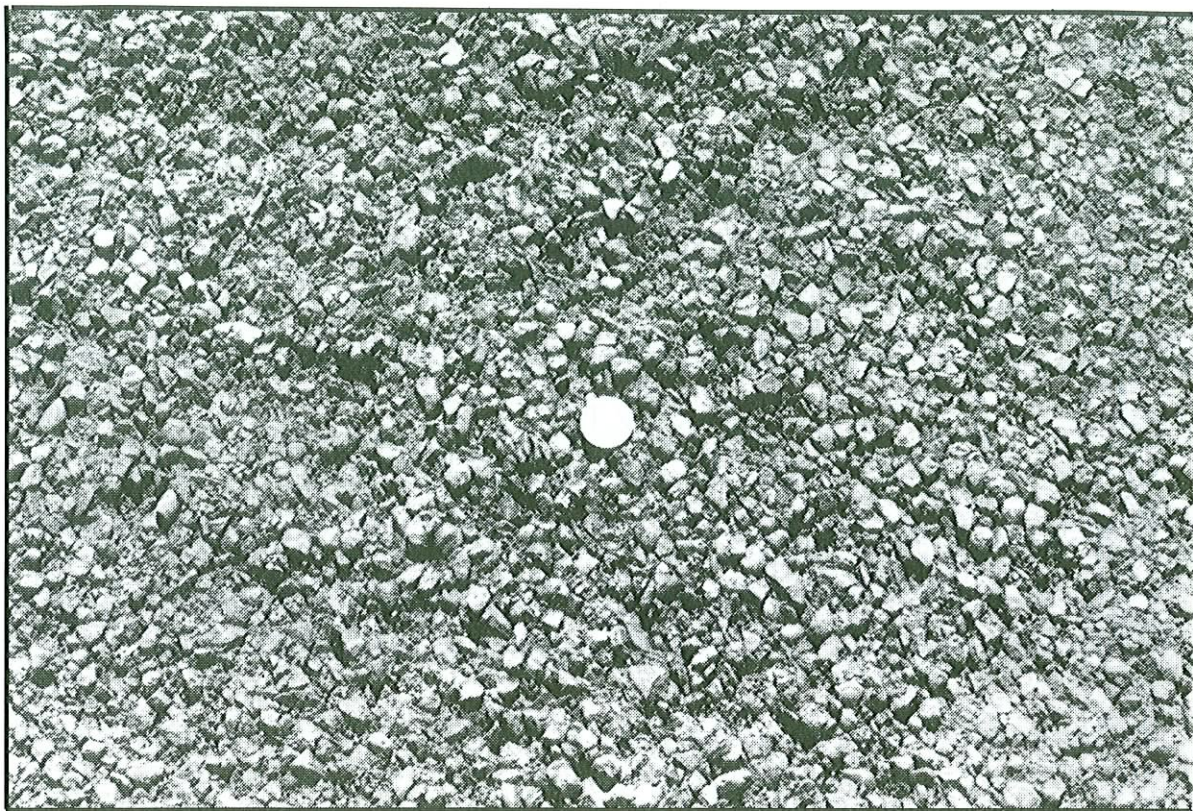


Photo 6: avant travaux

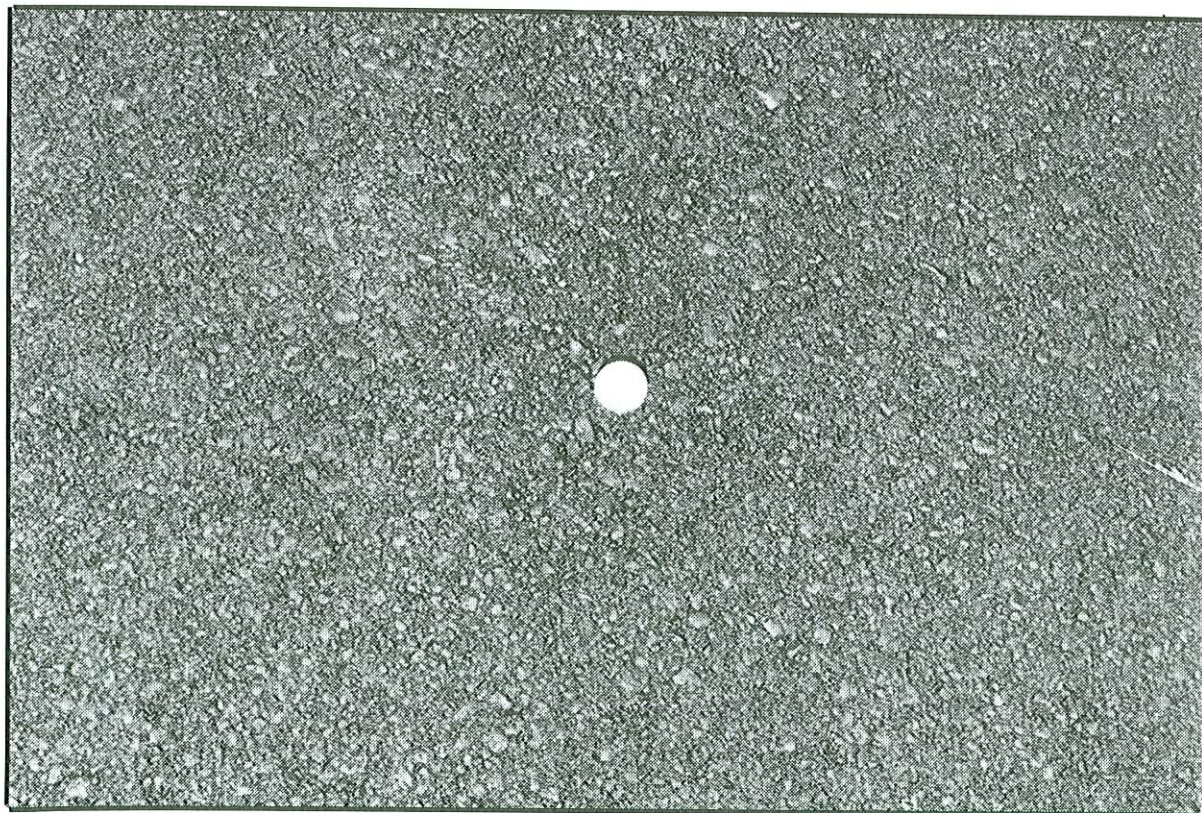


Photo 7: après travaux

- . La bonne exécution des travaux :
 - respect des clauses du marché
 - contrôle des températures :
 - . à l'arrivée des camions d'enrobé d'apport ;
 - . au niveau du fond de fraisage (- 6 cm) ;
 - . au niveau de la table du finisseur.
 - contrôle des profondeurs de fraisage
 - contrôle des épaisseurs
 - contrôle de la consommation en enrobé neuf
 - contrôle de la compacité de l'enrobé régénéré
 - contrôle du surfacage.

Les tâches du Laboratoire des Travaux Publics :

Elles sont essentiellement de contrôle, à savoir :

- . Consistance du bitume neuf
- . Consistance du liant de régénération
- . Consistance du mélange (liant d'enrobage des granulats neufs)
- . Granulométrie des matériaux neufs
- . Température d'enrobage
- . Teneur en liant
- . Epaisseur retraitée après carottages
- . Collage au support après carottages
- . Masse volumique apparente.

Pour assurer l'ensemble de ces tâches, le S.I.A. a constitué deux équipes de deux agents qui sont en permanence sur le chantier. Une, le matin de l'ouverture du chantier à 13 heures, l'autre, de 13 h 00 à la fermeture.

Pour sa part, le Laboratoire des Travaux Publics dispose en permanence d'un technicien essentiellement destiné au chantier.

- RÉSULTATS TECHNIQUES CONSTATÉS -

Ces résultats sont des moyennes établies pendant la phase 1 :

- . Compacité : 95,5 % - Tolérance : entre 94 % et 96 %
- . Consommation en enrobés d'apport : 74,5 kg/m² - Tolérance : 75 kg $\pm$ 5 kg.
- . Profondeur du fraisage : 5,91 cm - Demandé : 6 cm
- . Etat de surface très correct (photos 6 et 7).

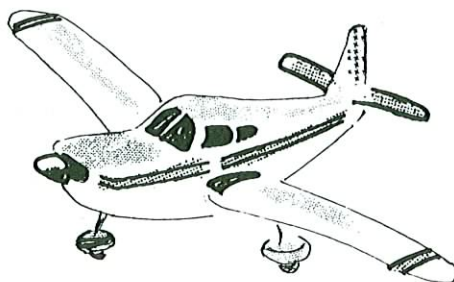
Ces résultats seront dans l'ensemble satisfaisants.

En conclusion, on peut dire que l'opération en cours sur la piste de l'aéroport international de TAHITI-FAAA était nécessaire et que ses résultats seront bénéfiques.

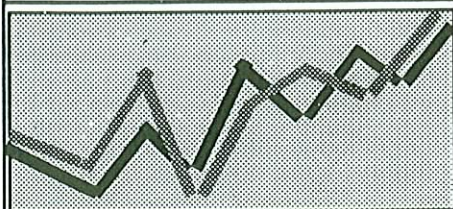
Cette intervention était nécessaire, voire indispensable. En effet, pour des raisons économiques, les ouvrages d'infrastructure sont généralement dimensionnés pour pouvoir supporter le trafic prévisible durant une dizaine d'années. La dernière intervention majeure sur la piste de TAHITI-FAAA date de quinze ans. Elle a donc parfaitement rempli son rôle et son état de dégradation avancée n'était pas surprenant.

Pour ne pas faire courir de risques aux avions trafiquant sur ces installations, il convenait donc de remettre à niveau ces infrastructures. La décision prise d'utiliser la technique du thermorecyclage était justifiée par l'état du revêtement et permettait également de réaliser, dans de bonnes conditions, un renforcement de faible épaisseur. Ce renforcement est bien entendu dimensionné pour prendre en compte le trafic prévisible des dix prochaines années.

Cette conclusion ne serait pas complète s'il n'était pas mentionnée la part indirecte que prennent les compagnies aériennes pour le financement de tels travaux. En effet, les compagnies paient des redevances pour tous les atterrissages sur tous les aéroports du monde. Dans le cas de TAHITI-FAAA, ces redevances sont collectées par le concessionnaire SETIL et lui permettent donc de financer les travaux indispensables de maintien à niveau des installations de l'aéroport.



STATISTIQUES TOURISTIQUES



Nombre de touristes	1988	1989
Janvier.....	10 805	12 146
Février.....	12 660	13 959
Mars.....	11 522	11 947
Avril.....	10 874	11 406
Mai.....	9 006	10 269
Total des 5 premiers mois	54 867	59 727

On note pour les cinq premiers mois de l'année 1989 une augmentation sensible du nombre de touristes.

Pour la même période de cinq mois la variation 1987/1986 étant de - 9 923 touristes, celle de 1988/1987 + 44 touristes et celle de 1989/1988 de 4 860 touristes.

L'analyse des variations en fonction des domiciles fait apparaître :

- une augmentation de 28,9 % des touristes japonais due à l'ouverture de la ligne Tokyo-Papeete ;
- une augmentation de 46 % des touristes australiens dont le nombre avait chuté en 1988 ;
- une augmentation de 20,5 % des touristes européens ;
- une baisse de 10,7 % des touristes en provenance des Etats-Unis dont le nombre continue de diminuer.



A ADMINISTRATIF

PRINCIPALES AFFAIRES TRAITEES

- . Réflexion et échanges de vues avec le TPG portant sur la procédure de rattachement par voie de fonds de concours des prélèvements effectués sur les émoluments des agents logés par l'Etat.
- . Correspondance à SPG relative à une demande d'organisation d'un concours professionnel pour l'accès à la 2e catégorie des contractuels assumant des fonctions TAC et rémunérés sur le budget de l'Etat.
- . Mise au point avec la CPS à propos des remboursements des indemnités journalières et cotisations patronales au titre de l'année 1988.
- . Organisation des élections des délégués du personnel de l'Etat et communication des résultats à TLS et aux organisations syndicales représentatives.
- . Instruction d'une demande de secours auprès de SPG en faveur de la veuve d'un fonctionnaire.
- . Etude du problème de logements occupés par les VAT.
- . Règlement de la situation administrative d'un Commis CEAPF à la suite de son rappel par le Haut-Commissariat.
- . Renseignements statistiques des dépenses liquidées au 1er trimestre 1989 pour les besoins de l'Institut d'Emission d'Outre-Mer.
- . Saisine de SPG à propos d'une demande de transformation d'un emploi administratif.
- . Elaboration d'une note à l'attention de la DRCL à propos d'une requête formulée par un fonctionnaire.
- . Recensement des grévistes parmi les personnels communs (grève du 6 juin lancée au plan national).
- . Instruction de divers dossiers ayant trait à des demandes de révision de traitements.
- . Correspondance au Haut-Commissaire à propos de l'avancement d'un fonctionnaire administratif du CEAPF.
- . Intervention auprès de TLS relative à une dérogation à la durée hebdomadaire de travail de 3 agents du SIA.
- . Instruction du dossier de versement du complément mensuel d'indemnité horaire ou forfaitaire des personnels administratifs.

ACTIVITES DES SERVICES

- . Elaboration d'une note au TPG au sujet d'un bail à loyer pour le logement du Chef de la Station de TAKAROA.
- . Renseignements statistiques à l'attention de DNA/5 en vue de l'intégration de l'Outre-Mer dans le BANA (Budget Annexe de la Navigation Aérienne).
- . Saisine de la Commission Paritaire Consultative des ANFA (Commission des contrats à propos du recrutement suite à concours de :
 - 1 CC/3 Administratif
 - 3 CC/4 Techniques devant exercer dans les Stations météorologiques des îles.
- . Publication d'une note aux établissements scolaires, Agence pour l'emploi, les informant de l'ouverture d'un concours de recrutement de TAC/CEAPF.
- . Assistance administrative à des agents appartenant à la DGAC en congé sur le Territoire, gênés par la grève d'UTA.
- . Saisine du Service Médical de l'ENAC/TOULOUSE à propos de la visite médicale initiale d'aptitude des lauréats au concours interne d'OCCA.
- . Poursuite de la programmation pour diverses applications portant sur la paie notamment.

EXAMENS ET CONCOURS

- . Organisation d'un concours de recrutement d'un agent contractuel de 3e catégorie dans le domaine administratif.
- . Organisation d'un concours CC/2 pour le recrutement d'un analyste-programmeur (concours infructueux).
- . Déroulement de nuit des concours nationaux de Secrétaire Administratifs et de Commis des Services extérieurs de la DGAC.

TRAVAUX DES COMITES ET COMMISSIONS

- . Le Comité Technique Paritaire Spécial Navigation Aérienne créé par arrêté du 2 mai 1989 a tenu sa réunion inaugurale le 23 juin 1989.
- . Outre l'examen du règlement intérieur, il a eu à traiter notamment des points suivants :

ACTIVITES DES SERVICES

- Bilan et perspectives du Service de la Navigation Aérienne.
- Modification de l'espace aérien.
- Reclassement de la catégorie des aérodromes d'Etat.
- Problèmes d'effectifs :
 - . nécessaires au fonctionnement normal des centres actuels.
 - . nécessaires à l'instruction de triqualification (liste ordonnée des chefs de quart et contrôleurs, délais de mise en place de la triqualification).
- Formation continue et stages.

. Le Comité Technique Paritaire de la DAC/MET s'est réuni le 30 juin 1989. Au cours de cette séance ont été examinées les affaires suivantes :

- Approbation du procès-verbal de la dernière réunion et les suites qui y ont été données.
- Rapport d'activité 1988.
- Position des agents de l'Etat au regard du récent jugement du Tribunal Administratif (absence de statut de résident).
- Evolution des travaux sur l'aérodrome de Tahiti-Faaa.
- Emploi réservé du concours de TAC/CEAPF.
- Questions diverses portant sur l'origine de la transformation du FIC/OAC Tahiti en CCR, ainsi que les taux d'application de l'ISQ.

. La CAP du corps des Techniciens de l'Aviation Civile du CEAPF s'est réuni le 29 juin 1989.

Elle a approuvé le procès-verbal de la réunion précédente, émis des avis sur les affectations et prolongations d'affectation dans les îles.

*

*

*

ACTIVITES DES SERVICES

LA VIE DES PERSONNELS

PERSONNEL RENTRANT DEFINITIVEMENT EN METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
6 avril 1989	QUERE Thierry	VAT/IEEAC	SNA
22 avril 1989	ROUANE René	OCCA/1	SNA

PERSONNEL AYANT QUITTE LE SERVICE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service	Motif
4 avril 1989	CIERFOC Adrien	CC/3	SNA	Form. TAC
11 avril 1989	CHAN Claude	TAC	SNA	Form. ESA
01 juin 1989	DOOM Chantal	Commis/CEAPF	MET	Affect. H-C

PERSONNEL AFFECTE PAR LA METROPOLE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
14 avril 1989	BOUFFARD J-Louis	Administrateur Civil	DIR
23 mai 1989	PROKOP Libor	OCCA/Stag.	SNA
19 juin 1989	REY Olivier	OCCA/Stag.	SNA

PERSONNEL RECRUTE LOCALEMENT

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Service
09 mai 1989	JOUSSIN Carson	CC/2	SNA
16 mai 1989	KUBIACK Thierry	CC/2	SNA

PERSONNEL MUTE AVEC CHANGEMENT DE RESIDENCE

Date	Nom et Prénom	Corps-Grade-Statut	Venant de	Allant à
03 avril 1989	VARNEY Patrick	TM/CEAPF	FAAA	TUBUAI
12 mai 1989	MALINOWSKI Inès	TAC/CEAPF	FAAA	RAIATEA
18 mai 1989	TAPARE Carl	TM/CEAPF	FAAA	ATUONA



METEOROLOGIE

- . Examen des clés de répartition des crédits de fonctionnement à la DMN.
- . Signature d'une convention avec le Territoire (Service de l'Informatique) pour l'exploitation du Serveur MINITEL.
- . Fourniture de prévisions individualisées pendant la rénovation de la piste de Faaa.
- . Examen avec l'OPT du programme d'automatisation des transmissions interfiles.
- . Etablissement du devis d'une étude météorologique pour examiner la faisabilité d'une piste à Rapa.
- . Réunions mensuelles régulières de la sous-commission hydroclimat (risques naturels).
- . Poursuite de l'étude du Projet Sirius (Système intégré de réception et d'utilisation des Satellites).
- . Examen du projet de la nouvelle Convention DMN/DIRCEN.
- . Exposition itinérante "La Météorologie en Polynésie " à TUBUAI, BORA-BORA et ATUONA.
- . Assistance à une équipe de l'ARC (télévision australienne) venue réaliser une émission sur l'impact des cyclones sur la vie en Polynésie.
- . Edition d'études sur le passage du cyclone July et de la dépression tropicale Hinano.
- . Recherche avec l'OPT, TDF, RCR et les transmissions des forces armées de l'origine du brouillage constaté à Faaa (réception Satellite).
- . Rédaction d'un dossier sur la Houle exceptionnelle du 29 Avril 1989.
- . Mission de l'IM LEROY du SETIM pour la mise au point de l'exploitation du radiosondage informatisé (Chaine Star).
- . Recrutement de 3 ANFA (CC4) pour les Stations d'ATUONA, TAKAROA et RAPA.
- . Election des représentants du personnel ANFA.
- . Réception de deux stations automatiques MIRIA.
- . Participation au jury de l'examen de sortie de l'Ecole de Formation et d'Apprentissage maritime.
- . Edition de la Notex (Notice d'exploitation du SMPF).

ACTIVITES DES SERVICES

AVRIL

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM.				ORAGE		INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN 1/10 hpa.		VENT Nbre. de jours > 10 km/h	Evaporation Evapotranspi- ration potentielle			
	MOIS	E	MAXI. ABSOLU	MINI. ABSOLU	Période Nbre. d'années	Mois	E	Nbre. de jours de pluie > 0,1	Période Nbre. d'années	Nbre. de jours	Mois	E	Période Nbre. d'années	Mois		E	Nbre. de jours	E	ETP Calculée
ATUONA	26.2	- 0.4	31.8	22.2	28	309	+ 192	26	10	59	3	173	- 46	28	10101	- 06	7	128	127
BORA-BORA	27.2	+ 0.1	31.3	22.7	1	90	- 67	14	5	39	4	249	+ 16	35	10118	+ 01	0	155	147
TAHITI - FAAR	27.3	+ 0.5	33.2	22.5	32	24	- 117	11	0	32	7	249	+ 17	32	10125	+ 07	1	141	136
TAKAROA	27.8	- 0.3	30.1	23.3	23	126	+ 2	22	3	38	3	211	- 30	38	10114	00	8	191	165
HAO	27.4	+ 0.2	30.8	22.6	24	65	- 48	21	1	27	1	259	+ 15	20	10134	+ 08	9	219	180
HEREHERETUE	27.3	+ 0.2	30.1	23.5	23	39	- 102	22	0	29	0	264	+ 32	24	10141	+ 13	2	176	156
RIKITEA	25.1	+ 0.7	30.1	20.6	9	39	- 96	14	1	9	1	229	+ 41	9	10168	+ 17	0	121	117
IREAO	27.3	+ 0.3	31.1	22.5	18	49	- 45	19	1	26	0	268	+ 30	19	10141	+ 08	7	178	159
MORUROA	27.1	+ 0.8	31.2	23.0	18	37	- 60	18	0	25	0	284	+ 63	17	10159	+ 19	1	181	156
TUBUAI	26.1	+ 1.4	30.8	20.1	23	164	- 18	17	7	40	3	242	+ 59	23	10152	+ 15	1	139	134
RAPA	24.1	+ 1.7	29.1	17.4	28	212	- 37	18	7	38	1	192	+ 65	38	10164	+ 07	1	92	92

E : écart par rapport à la moyenne de la période. () Valeur estimée.

- E : écart par rapport à la moyenne de la période () Valeur estimée.

ACTIVITES DES SERVICES

MAI

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM.				ORAGE	INSOLATION EN HEURES		PRESSION EN 1/10 hpa.		VENT Nbre. de jours Nbre. de jours	Evaporation Evapotranspi- ration potentielle	
	Mois	E	Maxi. ABSOLU	Mini. ABSOLU	Période Nbre. d'années	Mois	E	Nbre. de jours Nbre. de jours		Mois	E	Mois	E		E	ETP
ATUONA	25.7	- 0.5	31.0	21.6	28	143	+ 22	21 6	59 0	217	- 3	10120	+ 06	6	129	125
BORA-BORA	25.9	- 1.0	30.8	21.8	1	160	+ 2	16 4	39 2	226	+11	10130	00	0	117	112
TAHITI - FAAR	26.0	0.0	32.2	21.4	32	61	- 43	9 2	32 2	236	+ 8	10136	+ 10	1	113	110
TAKAROA	27.4	- 0.2	30.5	24.4	23	35	- 47	12 0	38 1	261	+ 8	10130	+ 07	3	181	156
HAO	26.7	+ 0.2	29.6	23.2	24	85	- 23	14 3	27 1	247	+ 2	10142	+ 07	7	167	141
HEREREUE	25.9	0.0	30.1	21.0	23	89	- 64	19 2	29 0	245	+27	10143	+ 05	0	128	113
RIKITEA	23.6	+ 0.5	28.8	19.4	9	183	+ 62	18 7	9 4	157	-20	10159	+ 01	2	085	078
IREAO	26.3	+ 0.1	30.5	21.7	18	29	- 79	10 0	26 0	248	+11	10151	+ 07	3	133	120
MORUROA	25.5	+ 0.4	30.4	21.8	18	266	+159	18 6	25 3	214	+ 4	10153	+ 01	6	142	117
TUBUAI	24.1	+ 1.1	29.5	16.8	23	78	- 70	9 3	40 3	199	+31	10152	+ 02	2	108	098
RAPA	21.6	+ 1.0	26.5	15.7	28	169	- 86	25 6	38 0	130	+13	10150	- 10	11	082	070

E : écart par rapport à la moyenne de la période () Valeur estimée.

ACTIVITES DES SERVICES

JUIN

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEMES				PRECIPITATIONS EN MM.				ORAGE		INSOLATION EN HEURES			PRESSION EN 1/10 hpa.		VENT Nbre. de jours > 16 km/h	Evaporation Evapotranspi- ration potentielle		
	MOIS	E	MAXI. ABSOLU	MINI. ABSOLU	Period. Nbre. d'année	Mois	E	Nbre. de jours de pluie > 0,1	Nbre. de jours > 10	Period. Nbre. d'année	Mois	E	Period. Nbre. d'année	Mois	E				
ATUONA	25.1	- 0.4	31.4	20.8	28	76	- 99	18	2	59	5	221	+ 29	28	10130	+ 11	22	1119	116
BORA-BORA	25.5	- 0.5	30.4	21.2	1	87	- 21	17	1	39	1	209	- 3	35	10144	+ 02	0	118	105
TAHITI - FAAR	25.1	+ 0.3	31.4	19.4	32	71	+ 9	11	2	32	0	217	- 1	32	10149	+ 13	1	98	94
TAKAROA	26.7	- 0.2	29.8	22.1	23	49	- 55	19	0	38	0	245	+ 23	38	10140	+ 10	3	174	144
HAO	25.5	0.0	29.1	21.6	24	97	- 4	17	2	27	0	246	+ 36	20	10153	+ 09	3	158	126
HEREHERETUE	24.7	+ 0.1	28.6	20.1	23	63	- 53	19	1	29	0	218	+ 12	24	10162	+ 18	6	125 ⁴	104
RIKITEA	21.8	0.0	27.2	16.5	9	153	- 23	19	6	9	1	163	+ 16	9	10171	+ 13	4	73	65
IREAO	25.0	- 0.4	32.4	19.0	18	158	+ 77	17	4	26	0	214	+ 1	19	10156	+ 06	5	108	97
MORUROA	24.0	+ 0.1	28.9	18.7	18	139	+ 20	14	3	25	0	219	+ 26	17	10165	+ 10	6	147	112
TUUBUAI	22.2	+ 0.8	27.6	14.0	23	93	- 8	19	2	40	1	206	+ 31	23	10180	+ 19	8	107	88
PAPA	19.5	+ 0.5	26.0	12.4	28	79	- 123	20	2	38	0	120	+ 8	38	10190	+ 24	16	81	64

E : écart par rapport à la moyenne de la période. () Valeur estimée.

- E : écart par rapport à la moyenne de la période () Valeur estimée.



INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE

AÉRODROMES D'ÉTAT

I.- ÉTUDES

TAHITI-FAAA :

- Tour/Centre de Contrôle Régional :
Génie civil : Passation des marchés
Appel d'offres climatisation
- Centrale électrique - APD
- Stationnement B 747-400 - DCE
- Jardin du Flamboyant - Définition du programme
- Jardin d'enfants de la Cité de l'Air
- Etude générale de sûreté et sécurité - Définition

RATATEA :

- Etude d'une nouvelle tour - APS

II.- TRAVAUX

- Démarrage des travaux de piste sur l'aérodrome de TAHITI-FAAA
- Clôtures de sûreté en zone Nord de l'aérodrome de TAHITI-FAAA

RANGIROA :

- Couverture de l'aérogare.

III.- AFFAIRES DOMANIALES

TAHITI-FAAA :

- Zone "Nouvelle Vague" : la gestion de la zone transit doit intervenir.
- Suivi de diverses affaires foncières à FAAA et RANGIROA. (cf. comptes rendus précédents).

AÉRODROMES TERRITORIAUX

I.- ÉTUDES

- NUKU HIVA - Etude d'assainissement de la plate-forme (suite)
Appel d'offres.
- MATAIVA/TAKAROA - Adaptation ATR 42 : APS (suite)
- TAKAPOTO - Aérogare : avant-projet sommaire
- MAKATEA Etude de site - Projet de définition.

II.- TRAVAUX

- HUAHINE : Reconstruction de l'aérogare.
- MAUPITI : Protection maçonnée des berges
- HIVA OA Extension ATR 42 :
 - . Dégagement de la trouée d'envol (suite)
 - . Travaux à l'entreprise sur la bande en cours.
- NUKU A TAHA : Début des travaux de drainage de la piste (1ère tranche).
- UA POU Réparation de la bande : concassage en cours.
- UA HUKA : Travaux d'entretien sur bâtiment.
- NUKUTAVAKE : Réfection couverture abri passagers et construction du dépôt de carburant.
- TIKEHAU : Travaux de construction d'un local technique.
- TUBUAI : Poursuite de l'opération générale d'entretien des bâtiments et construction d'un local technique.

III.- AFFAIRES DOMANIALES

- FAAITE : A la suite des enquêtes préalable et parcellaire, aucun avis contraire à l'adoption du projet n'ayant été inscrit, la déclaration d'utilité publique et de cessibilité est intervenue. La prochaine étape sera l'ordonnance d'expropriation.
- MAUPITI : Le Tribunal d'appel a confirmé la décision de la commission arbitrale d'évaluation à la suite d'une requête d'un exproprié. Un appel n'a pas encore été jugé.
- TAKAPOTO : Enquêtes préalable et parcellaire terminées. Sur demande de M. le Haut Commissaire, la procédure a été suspendue.



NAVIGATION AERIENNE

DIVISION ATS/SAR

ACTIVITES GENERALES DE LA DIVISION ET ETUDES

- Poursuite de la mise à jour du plan de navigation aérienne NAT/NAM/PAC/ANP.
- Mission à Auckland pour finalisation de la lettre d'accord.
- Mission de M. BOSQ à Cayenne.
- Proposition du processus de tri-qualifications et demande d'effectif de flexibilité supplémentaire auprès de DNA.
- Mise à jour du Plan SATER avec Cdt CARILLO et organisation d'un exercice SATER le 27 juin à Moorea.
- Participation à la mission SCTA/DNA/STNA du mois d'avril pour le nouveau centre.

II. - C.C.R DE TAHITI

2.1. - Trafic traité

	<u>Interinsulaire</u>	<u>International</u>	<u>Total</u>
Avril	1 414	314	1 910
Mai	1 476	371	1 847
Juin	1 378	313	1 691

2.2. - Personnel

Arrivée : NIL

Départ : NIL

Effectif au 30/06/89 : 14 OCCA qualifiés (effectif normal)

2.3. - Airmiss : NEANT

Incident de contrôle : mais deux incidents à déplacer avec Auckland. Le problème a été étudié lors de la mission du Chef de la division.

III. - SAR

3.1. - Exercices SAR

- Participation de la Division ATS/SAR en collaboration avec la Direction de la Protection Civile, à l'Exercice SATER qui s'est déroulé sur l'île de Moorea le 27 juin 1989.
- Elaboration du compte-rendu sommaire de l'Exercice SATER susmentionné.

ACTIVITES DES SERVICES

3.2. - Phases d'urgence

15 Incerfa

4 Alerta

3.3. - EVASAN

89 EVASAN ont été déclenchées au cours du 2^e Trimestre 1989
se répartissant comme suit :

MOOREA	25
I.S.L.V.	22
TUAMOTU	26
GAMBIER	4
AUSTRALES	6
MARQUISES	6
TOTAL	89

IV. - PERSPECTIVES A COURT TERME DE LA DIVISION -

- Préparation SAREX "MANINA" pour le 11 juillet 1989.

DIVISION TECHNIQUE

I - FAAA

- Installation et mise en service nouveau faisceau hertzien FAAA-MONT MARAU (départ fréquences approche TWR et OCR).
- Poursuite études nouveau centre de contrôle, réaménagement, installations électriques FAAA (moyenne et basse tension).
- Etude nouvelle centrale électrique.
- Maintenance annuelle VOR - DME FAAA et calibration par avion labo néozélandais ILS + VOR - DME.
- Installation nouveaux émetteurs BLU au centre émetteur HF;

II - AERODROMES EXTERIEURS

- Etude installation nouvelle Tour MOOREA.
- Etude rénovation installations électrique et balisage RAIATEA;
- Maintenance installations techniques GAMBIER - MANIHI - NUKU-HIVA.
- Installation nouveau groupe électrogène NUKU-HIVA.

ACTIVITES DES SERVICES

DIVISION DES AERODROMES EXTERIEURS

I. - PERSONNEL

- Recrutement de M. Jean-Marie CHALONS, mécanicien-pompier CC/4 à RAIATEA.
- Recrutement de M. Thierry KUBIAK, CC/2 à la section Exploitation Technique, en remplacement de M. Teva JUVENTIN
- Recrutement de M. Carson JOUSSIN, CC/2 à la section Gestion-Comptabilité, en remplacement de M. Adrien CIERFOC
- Promotion de M. Rémy TAU, contrôleur à Moorea, à la 3^e catégorie suite à un concours interne
- Recrutement de M. Euthyme CARLSON, agent conventionné, pour assurer la gestion de l'aérodrome de TOTELEGIE à/c du 01/07/89 en remplacement des agents de la station météorologique de RIKITEA.
- Concours de recrutement d'un CC/4 mécanicien-pompier à HUAHINE (lauréat M. Jean-Marie CHONG, qui devrait être recruté à/c du 01/08/89).
- Permutation de M. Gustave PATII, CC/4 adjoint au Chef d'aérodrome de Nuku Hiva, et M. Pierre TATA, CC/4 chef de l'aérodrome de TUBUAI (juillet 89)
- Avis de vacance d'emploi concernant le poste de contrôleur à Bora-Bora et Chef d'aérodrome à HUAHINE
- Mutation de Mme Inès MALINOWSKI à RAIATEA (contrôleur)

Perspectives à court terme :

- Affectation de T.A.C. issus de l'ENAC à BORA-BORA et HUAHINE après période de formation à l'échelon central de la Division.
- Retour à FAAA (échelon central) de M. Eugène YOUNG, actuellement CC/4 à HUAHINE, pour assurer les fonctions d'Adjoint SSIS (août 89).

II. - FORMATION

- Stage de familiarisation Navigation Aérienne de deux agents CC/2 du Territoire, M. KUBIAK et JOUSSIN;
- Instruction de Mme Inès MALINOWSKI contrôleur de l'aérodrome de RAIATEA.

ACTIVITES DES SERVICES

Prévision pour le 3è trimestre 1989 :

- Programme d'instruction concernant 2 TAC, contrôleurs de la circulation aérienne pour les aérodrômes de BORA-BORA et HUAHINE.
- Programme d'instruction de deux nouveaux agents conventionnés AFIS/SSIS pour les aérodrômes de ANAA (l'Agent actuel, M. Robert YIP est demissionnaire) et TAKAROA;

III. - CIRCULATION AERIEENNE ET INFORMATION AERONAUTIQUE

- Elaboration d'une procédure AMV QFU 24 pour l'aérodrome de NUKU-HIVA.
Révision de la procédure QFU 06.
- Demande de publication de notam de classe II concernant les aérodrômes extérieurs.
- Manuel d'aérodrome de HUAHINE.

Prévision pour le 3è trimestre 89

Révision procédures de BORA-BORA

- Manuel d'aérodrome de RANGIROA et NUKU à TAHA;

IV. - GESTION

Arrêté situation comptable du 1er semestre 89 (Territoire).

- Proposition de collectif budgétaire pour 1989.
- Participation à l'élaboration du Xè plan d'équipement territorial (1990 - 1993).
- Prévision d'état d'heures supplémentaires pour adéquation aux possibilités de financement.
- Début préparation budget 1990.

Perspectives à court terme :

- Proposition budget 1990
- Mise à disposition de CP partiels sur opérations d'investissement/

V. - EXPLOITATION - SSIS

- Réalisation de la convention de l'agent MTO de PUKA PUKA
- Réception des VIC 1 de TAKAROA et TAKAPOTO.

Perspectives à court terme :

- Ouverture AFIS/SSIS de TAKAROA (septembre 89)
- Ouverture AFIS/SSIS de TAKAPOTO (janvier 1990)
- Mission inspection/formation aux Marquises (août 89).

ACTIVITES DES SERVICES

DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

- Organisation des sessions d'examens du PN (CSS, PPA, BB, TT, TH, PPH, Qualif IFR, Anglais, PL, CTA) et du pratique PP/IFR.
- Elaboration des tableaux statistiques du trafic aérien à TAHITI-FAAA.
- Edition des factures relatives aux redevances et taxes d'atterrissage, passagers, de stationnement et de balisage.
- Suivi de la gestion financière de l'avion administratif FOCHS.
- Etude manuel d'exploitation PA 23-250, Bell 206, BN2A et Alouette II.
- Demande de dérogation -> trouées opérationnelles rectilignes.
- Inspection de l'équipement et de l'aménagement des appareils inscrits sur les listes de flottes du transport aérien public.
- Analyse, puis transmission au SFACT de dossiers présentés par Air Tahiti (ETOPS sur PPT-MARQUISES) et Air Moorea (demandes de dérogations pour le PNC et la mise en conformité).
- Etude de faisabilité de l'extension du Budget Annexe de la Navigation Aérienne à la Polynésie Française.
- Etude opérationnelle et calculs de performances de l'ATR 42 pour ATUONA.
- Règlement des frais de l'entraînement aérien 1er trimestre 89.
- Mise en application de nouveaux textes relatifs au PN (suppression PP1, création CTA, agrément instructeurs de qualification de classe).
- Mise à jour de la liste des examinateurs habilités à faire passer les épreuves en vol TT.
- Prévision du trafic de Tahiti-Faaa à l'horizon 2000 (prévision de mouvements, débits classés,...).
- Avis sur l'importation d'un hélicoptère AS 350 B pour le compte de PHS.
- Mission de recherche de site pour création de piste à Makatea.
- Audit de formation à l'aéroclub de TAHITI.

Perspectives :

- Information de la gestion du F-OCCHS.
- Poursuite de la mise en application des nouveaux textes réglementaires.
- Désignation des examinateurs au jury des examens.
- Extension d'activité Héli-Tavake (exploitation avions) et Air Moorea (desserte internationale à la demande).

ACTIVITES DES SERVICES

AERODROME DE TAHITI-FAAA RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A JUIN 1989									
COMPAGNIE	VOLS	PAX	(DONT PAG.)	TRANSIT DIRECT	PAX + TRANSIT	S.O.	CMR	FRET (KG)	POSTE (KG)
TRAFFIC COMMERCIAL INTERIEUR									VARIATION (%) AVEC 1988
AIR MOOREA (MOOREA)	4842 4842 9684	39071 35302 74373	() () ()		39071 35302 74373	58001 57990 115991	67,4 60,9 64,1		PAX FRET POST
TOTAL TRAFIC MOOREA	4842 4842 9684	39071 35302 74373	() () ()		39071 35302 74373	58001 57990 115991	67,4 60,9 64,1		PAX FRET POST
AIR MOOREA	317 317 636	1850 1951 3801	() () ()		1850 1951 3801	3682 3700 7382	50,2 52,7 51,5		PAX FRET POST
AIR TAHITI	1717 1720 3437	94730 49580 104310	() () ()		94730 49580 104310	77027 76077 153104	71,1 65,2 68,1		PAX FRET POST
TAHITI CONQUEST A.	146 148 294	568 621 989	() () ()		568 621 989	1290 1308 2598	44,0 52,2 53,1		PAX FRET POST
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	7022 7029 14051	96219 92254 183473	() () ()		96219 92254 183473	140000 139075 279075	68,7 65,7 65,7		PAX FRET POST
TRAFFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL									
U.T.A	142 142 284	24723 26032 50755	() () ()	1826 1826 3652	26549 27858 54407	38882 38910 77792	69,4 71,9 69,9		PAX FRET POST
QANTAS	154 154 308	15457 16006 31463	() () ()	28188 28188 56376	43645 44194 87839	64077 64090 128167	68,1 69,0 68,5		PAX FRET POST
AIR NEW ZEALAND	128 128 256	10788 10805 21593	() () ()	19886 19886 39772	30674 30691 61365	46000 45973 91973	66,7 66,8 66,7		PAX FRET POST
LAN CHILE	64 64 128	6037 4838 10875	() () ()		6037 4838 10875	9328 9283 18611	66,7 62,1 58,4		PAX FRET POST
AIR FRANCE	35 35 70	6548 6862 13410	() () ()	163 422 585	6548 6862 13410	12604 12434 25038	52,0 50,2 53,6		PAX FRET POST
CONTINENTAL	149 149 298	13389 12457 25846	() () ()	14417 14417 28834	27806 26874 54680	38029 38051 76080	73,1 70,6 71,9		PAX FRET POST
HAWAIIAN AIRLINE	52 52 104	9299 9137 10436	() () ()	913 913 1826	6242 6050 12262	10658 10658 21316	58,3 56,8 57,5		PAX FRET POST
AIR CALEDONIE	4 4 8	331 297 628	() () ()		331 297 628	528 528 1056	62,7 58,3 59,5		PAX FRET POST
TOTAL TRAFIC REGULIER INTERNATIONAL	728 728 1456	82572 82434 165006	() () ()	65230 65230 130460	147802 147664 295466	220106 219927 440033	67,2 67,1 67,1		PAX FRET POST
LAN CHILE	1 1 2	83 80 163	() () ()		83 80 163	160 160 320	51,9 50,0 50,9		PAX FRET POST
AIR FRANCE	1 1 2	118 118 236	() () ()		118 118 236	250 250 500	47,2 47,2 47,2		PAX FRET POST

ACTIVITES DES SERVICES

RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL ET VARIATION DE CE TRAFIC DE JANVIER A JUIN 1989

AERODROME DE TAHITI-FAAA

TABEAU 2

PAGE 2

COMPAGNIE	VOLS	PAX	DONT (PAG.)	TRANSIT DIRECT	PAX TRANSIT	S.O.	CMR	Z	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION (%) AVEC 1988
CONTINENTAL	4	1594			1594	1734	91.9				PAXt FRET POST
	4	1618			1618	1734	91.9				PAXt FRET POST
	8	3212			3212	3468	92.6				PAXt FRET POST
SWISSAIR	1	305			305	384	79.4		1835		PAXt FRET POST
	1	322			322	384	83.9				PAXt FRET POST
	2	627			627	768	81.6		1835		PAXt FRET POST
MINERVE	42	3737	28	3659	7396	11500	64.3				PAXt FRET POST
	42	4217	28	3659	7876	11500	68.5				PAXt FRET POST
	84	7954	28	7318	15272	23000	66.4		4	4	PAXt FRET POST
PANAM	1	376			376	412	91.3				PAXt FRET POST
	1	332			332	412	80.6				PAXt FRET POST
	2	708			708	824	85.9				PAXt FRET POST
HAWAIIAN AIRLINE	1	296			296	350	84.6		184	19	PAXt FRET POST
	2	296			296	350	42.3		184	19	PAXt FRET POST
AMERICAN TRANSAIR	3	760			760	1038	73.2		2000		PAXt FRET POST
	3	740			740	1038	71.3				PAXt FRET POST
	6	1500			1500	2076	72.3		2000		PAXt FRET POST
UNITED AIRLINES	4	1295			1295	1467	88.3				PAXt FRET POST
	4	1921			1921	1467	92.8				PAXt FRET POST
	8	2216			2216	2934	75.3				PAXt FRET POST
BRITISH AIRWAYS	1	100			100	100	100.0				PAXt FRET POST
	1	100			100	100	100.0				PAXt FRET POST
	2	200			200	200	100.0				PAXt FRET POST
JAT	1	231			231	250	92.4				PAXt FRET POST
	1	239			239	250	95.6				PAXt FRET POST
	2	470			470	500	94.0				PAXt FRET POST
SUBELAIR	1	156			156	168	92.9				PAXt FRET POST
	1	156			156	168	92.9				PAXt FRET POST
	2	312			312	336	92.9				PAXt FRET POST
TOTAL TRAFIC NON REGULIER INTERNATIONAL	61	8637	28	7777	12414	17813	69.7		3835	19	PAXt + 136.2 FRET - 28.2 POST - 90.8
	61	9021	28	7777	12798	17813	71.8		138	19	PAXt + 136.2 FRET - 28.2 POST - 90.8
	122	17658	28	7554	25212	35628	70.8		4023		PAXt + 136.2 FRET - 28.2 POST - 90.8
TOTAL TRAFIC INTERNATIONAL	789	91209	1146	69007	160216	237919	67.3		2835476	260578	PAXt + 3.0 FRET - 18.1 POST - 20.8
	789	91455	1146	69007	160462	237740	67.5		529032	59430	PAXt + 3.0 FRET - 18.1 POST - 20.8
	1578	182667	3578	138014	320678	475659	67.4		3364508	320008	PAXt + 3.0 FRET - 18.1 POST - 20.8
TOTAL TOUT TRAFIC	7811	187428	3814	69007	256435	377919	67.9		2923169	275744	PAXt + 4.8 FRET - 16.8 POST - 17.5
	7818	178709	3223	69007	247716	376815	65.7		729259	104831	PAXt + 4.8 FRET - 16.8 POST - 17.5
	15629	366137	9037	138014	504151	754734	66.8		3652428	380575	PAXt + 4.8 FRET - 16.8 POST - 17.5

Nota : "PAXt" Z de variation PASSENGERS + 1 fois TRANSIT

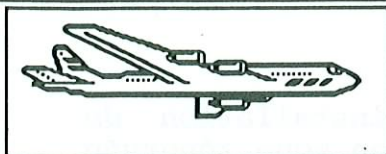
L'AERODROME DE TAHITI-FAAA

ETUDES ET REALISATIONS

- Révision de la dotation gratuite en documents S.J.A. Nouvelle répartition de ces documents au sein du S.N.A.
- Point sur les documents techniques gérés par le BIA.
- Réception provisoire des nouveaux locaux de la section sol au premier étage.
- Signature de la nouvelle convention SSIS/SETIL.
- Nouveau centre de contrôle : étude de protection sûreté.
- Trajectoires IFR normalisées entre TAHITI et MOOREA : dossier en instance.
- Transmission à la DNA d'un dossier sur l'adaptation à la POLYNESIE FRANCAISE des instructions métropolitaines concernant les congés, la durée du travail et le fonctionnement des services.
- Synthèse de l'action de formation continue en Anglais.
- Nouveaux panneaux sûreté posés dans l'aérogare.
- Délivrance de deux qualifications "contrôle d'aérodrome".
- Stage contrôle d'approche de deux contrôleurs expatriés et stage contrôle d'aérodrome d'un contrôleur résident.
- Projet d'installation définitive du RX de soute.
- Mise en service de trajectoires VFR de nuit et IFR de ZETLAND vers TAHITI-FAAA.
- Mise au point de la fiche d'aérodrome (modèle AC) actualisée au 1er mars 1989 et demande d'effectifs supplémentaires.
- Etude dossier triqualification OCCA pour le nouveau centre, étude prospective de variation des effectifs OCCA jusqu'à la fin 1992 et demande d'anticipation des remplacements des personnels prévus en 1990.
- Acceptation du projet de salon VIP QANTAS et mesures demandées en matière de sûreté.
- Application de nouvelles directives réglementant les points fixes sur la plateforme.

ACTIVITES DES SERVICES

- Réalisation du programme de sûreté 89 : installation de clôtures et de portails à commande magnétiques en zone réservée Nord.
- Etude du projet de route de contournement. Aspect opérationnel.
- Déclenchement du Plan de secours (Alerte orange) analyse des événements.
- Etude d'une demande de dérogation permanente à la réglementation des hauteurs de mâts dans le port de PAPEETE. Consultation des compagnies.
- Etude du projet de mise sur dock flottant du navire WIND-SONG (Aspect opérationnel). Consultation des compagnies.
- Etude d'un projet du nouveau quai porte-conteneurs au port de PAPEETE.
- Dérogation à la réglementation de circulation au sol des hélicoptères militaires.
- Adaptation de la décision AC.DIR d'autorisation exceptionnelle de vol de planeurs ultra-légers dans la zone de contrôle de TAHITI-FAAA.
- Etude d'une demande de dérogation à cette dernière décision pour l'utilisation des parapentes.
- Inspection sûreté de la FAA.
- Organisation d'une réunion du Comité Opérationnel de Sûreté (COS).
- Participation au Comité Technique de Sécurité des vols (CTSV).
- Participation aux réunions AOCP.
- Poursuite étude du plan de Composition générale avec expert STBA.
- Etude opération de réfection de la piste (circulaire d'information, consignes et notam) et coordinations diverses.
- Etude d'un dossier d'infraction.



CENTRES

AEROPORT DE TAHITI-FAAA

TOUR DE CONTROLE DE FAAA

Total des Mouvements commerciaux 8 105

Comprenant IFR 2 750
 ETRANGERS 544
 JETS 771
 PLUS DE 20 TONNES 771

Total des mouvements non commerciaux 11 005

Comprenant IFR 1 339
 AERO-CLUB DE TAHITI 4 460
 AERO-CLUB UTA 2 372
 PRIVES 1 358

TOTAL DES MOUVEMENTS 19 110

BUREAU DES TELECOMMUNICATIONS

Total des messages reçus 485 340

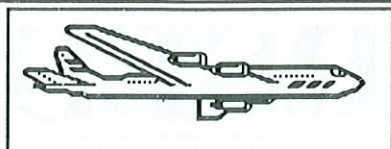
Moyenne quotidienne 5 334
 sur le réseau international 202 024
 local 283 316

Total des messages émis 94 909

Moyenne quotidienne 1 043
 sur le réseau international 47 914
 local 46 995

BUREAU DE PISTE

Validation de licences professionnelles 46
 licences non professionnelles 33
 Effectifs des personnels navigants basés:
 professionnels 177
 corps techniques 09
 privés 371



CENTRES

BUREAU D'INFORMATIONS AERONAUTIQUES

Notams classe 1 série A reçus	17 029
Notams classe 1 série A émis	33
" série C émis	37
Protections fournies	437
Circulaires locales d'information	3

SSIS

Feux extincteurs	
Feux aéronef	1
Alerte (s) aéronef	4
Accident (s) aéronef	1
Sortie (s) du véhicule ambulance	
Surveillance d'avitaillements	306
Surveillances décollages et atterrissages	872
Interventions diverses	1 h 30
Exercices et instructions	1
Sorties nautiques	21

GARAGE

Interventions sur véhicules de sécurité	15
Interventions sur véhicules de liaison	22

CENTRE DE CONTROLE REGIONAL

Trafic en route	5.324
vols internationaux	1.056
Vols interinsulaires	4.268
Phases d'urgences	19
Evacuations sanitaires	89

CENTRE METEOROLOGIQUE

Protections Total	1.670
Vols internationaux	474
Vols interinsulaires	1.196



NOUVELLES DIVERSES



Photo prise sur l'aérodrome de RAIATEA, à l'occasion de la mission de Mr PAUL (D.N.A), Mr ZIZI (S.C.T.A), MM FAYSSSE et ALQUIER (S.T.N.A) pour faire le point sur le regroupement des installations Tour de contrôle et C.C.R, sur l'aéroport de TAHITI-FAAA.

C A R N E T B L A N C

Nous avons également appris la nouvelle du mariage de :

- Carl TAPARE, AITM/CEAPF, avec Weena, Elise LEMAIRE, célébré le 15 avril 1989 à PUNAAUIA.
- Freddy COWAN, CC/2, avec Titaina BOURNE, célébré le 22 avril 1989 à PAPEETE.
- Jean-Raymond TAPEA, AITM/CEAPF, avec Elise, Timo TUHEI, célébré le 24 juin 1989 à PUNAAUIA.
- Libor PROKOP, OCCA, avec Hélène FAIVRE, célébré le 24 juin 1989 à ARUE.
- Pauru TERIIRAIE, CC/5, avec Sonia HATITIO, célébré le 24 juin 1989 à HAAPITI.



NOUVELLES DIVERSES



A l'issue de l'année scolaire 88/89, les élèves de l'école de Tennis de l'A.S.A.C. viennent de disputer les épreuves de classement et de passer les tests de contrôle prévus pour chaque catégorie. Quinze jours durant, le sérieux et la concentration ont régné sur les courts de la Cité de l'Air où une trentaine de futurs champions ont fait admirer aux plus grands, les progrès réalisés sous la houlette de leur professeur Gaby LAHARRAGUE.

Les résultats obtenus par tous ces jeunes, tant au championnat de Polynésie 89 (un titre chez les garçons et une place de finaliste chez les filles) qu'aux divers tournois, récompensent le club et ses responsables de leurs efforts et laissent augurer une bonne saison prochaine.

Bravo encore à tous les élèves et particulièrement à Frédéric MOYNE, champion de Polynésie minime en 1988 et 1989, sélectionné pour le championnat de France.

C A R N E T R O S E

Nous avons appris la naissance de :

- SAMASONA au foyer de Gilbert MAI, CC/5
 le 23 février 1989
- RAHEI au foyer de TAUAROA Linda, Commis
 le 25 mai 1989



NOUVELLES DIVERSES



Vendredi 4 août 1989, le service de l'Infrastructure Aéronautique avait organisé un pot amical afin de remettre la médaille d'or du travail à Mr Henri GEORGES, retraité.

Le Directeur de l'Aviation Civile a tenu à souligner les qualités humaines et professionnelles de cet agent, recruté en 1961 comme chauffeur et qui a gravi tous les échelons jusqu'à la catégorie supérieure grâce à son travail et à sa persévérance.

