

MANUREVA

REVUE D'INFORMATION ET DE LIAISON DE L'AVIATION CIVILE

Magazine



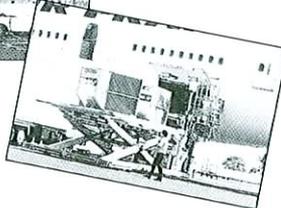
REVUE TRIMESTRIELLE

N° 74 / 2ème Trimestre 1995

POLYNESIE FRANCAISE



Si avec le développement d'un Aéroport International, Tahiti n'est plus l'île inaccessible "du bout du monde", elle reste cependant dans l'esprit des voyageurs une destination exotique synonyme de rêve et de luxe. Aussi l'ambition de la SETIL est de faire de Tahiti une "escale obligée" dans le Pacifique, pour un séjour idyllique de vacances ou de transit ; Un projet de construction d'hôtels intégrés aux Aéroports qu'elle gère est à l'étude pour répondre à cette formule de voyage.



VOLS INTERNATIONAUX

L'Aéroport de Tahiti-Faaa est un des rares aéroports internationaux à fonctionner 24 heures sur 24. Les compagnies desservant régulièrement la Polynésie française sont : Le Groupe Air France, Air Calédonie International, A.O.M., Corsair, Air New Zealand, Lan Chile, Qantas, Hawaiian Airlines. Ces transporteurs relient plusieurs fois par semaine Papeete à Paris, Los Angeles, Auckland, Sydney, Nouméa, Tokyo, Honolulu, l'île de Pâques et Santiago du Chili.



SETIL Concessionnaire
AÉROPORT INTERNATIONAL DE TAHITI FAAA - B.P.177 Papeete
Tél.: (689) 82 60 61 - Fax : (689) 83 73 91

AÉROPORTS

SOMMAIRE

4 EDITORIAL

5 ENTRETIEN

M. Jean-Michel BOIVIN
Chef du Service de la Navigation Aérienne



8 ACTIVITES DES SERVICES

Le Service Administratif
Le Service de l'Infrastructure Aéronautique
Le Service de la Navigation Aérienne



18 NOUVELLES DIVERSES

18 Remise de médailles à l'Aviation Civile.

20 Deux dames en mission.

21 L'aéroport du troisième millénaire.

22 Du côté d'Air Tahiti.

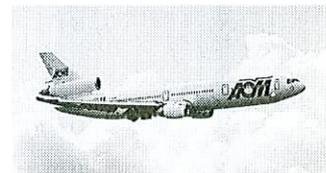
23 Du côté des compagnies internationales.

24 Visite de M. Franck Morisseau.

25 Un CESSNA 206 amphibie à Tahiti.

27 Amerrissage forcé pour l'Alpha Charlie...

28 Le nez sur la piste...



29 VIE DU PERSONNEL

Une retraite bien méritée

30 METEO

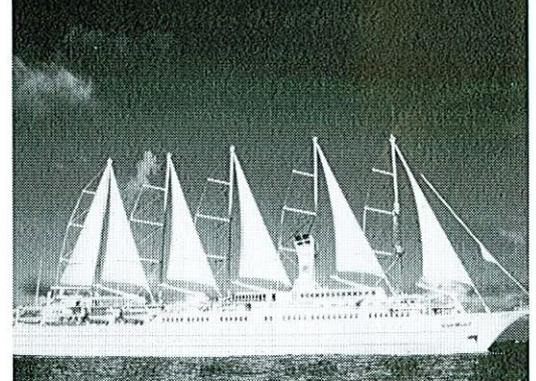
Les statistiques météorologiques.

31 TOURISME

Les statistiques touristiques.

LE DOSSIER DU TRIMESTRE

Le Tourisme
en
Polynésie Française



Le tourisme constitue une pièce maîtresse de l'activité économique de la Polynésie Française. Longtemps positionnée sur des prestations de haut de gamme, cette industrie tend à se diversifier depuis l'importante baisse des tarifs aériens constatée ces dernières années. Le développement des liaisons internationales et la fréquentation touristique étant étroitement liés, le dossier de ce trimestre tente de faire le point de la situation et du devenir de ce secteur.

Dans le cadre de sa campagne de communication interne destinée à mieux faire connaître à l'ensemble des personnels les spécificités des missions assumées par les différents services, la rédaction s'est entretenue avec le chef du service de la navigation aérienne.

Depuis le mois d'avril 1995, la compagnie AIR FRANCE a mis en service une deuxième fréquence hebdomadaire TOKYO-PAPEETE qui devrait permettre d'attirer 9 000 touristes supplémentaires pendant l'année. Les programmes renforcés des compagnies pour les prochains mois laissent augurer un nombre important de visiteurs mais également quelques encombrements dans l'aérogare de TAHITI-FAAA lors des arrivées et des départs en fin de semaine. L'expérience de traitement sur un court laps de temps de trois appareils gros-porteurs sera analysée de près afin d'étudier les dispositions à prendre à l'avenir si elle ne s'avèrait pas concluante.

L'aéroport international se trouve, en effet, confronté aux problèmes posés par la stratégie commerciale des compagnies aériennes qui se traduit certains jours par la saturation temporaire de ses installations alors qu'en milieu de semaine, celles-ci sont très faiblement utilisées. Cela n'empêche pas le concessionnaire de poursuivre sans relâche les investissements entrepris pour accompagner le développement du trafic et offrir aux passagers des installations fonctionnelles et accueillantes.



M. Jean-Michel BOIVIN

Monsieur Jean-Michel Boivin assure, depuis juillet 1990, la direction du Service de la Navigation Aérienne, il livre pour Manureva ses pensées et nous ouvre ses dossiers.



SERVICE NAVIGATION AERIEENNE		
CHEF DE SERVICE	JM BOIVIN	PIECE 1
SECRETARIAT		1
BUREAU TECHNIQUE SNA		11
SALLE DE CONFERENCE		2
DIVISION AERODROMES DES TELES		
CHEF DE DIVISION	PH TUHAIAT	4
SECRETARIAT		3
ASSISTANT CHARGE DU PERSONNEL		5
INSTRUCTEUR REGIONAL		11
CHARGE DE MISSION		10
BUREAU D ETUDE CA		7
ASIS		9
COMPTABILITE		8
EXPLOITATION		9
DIVISION TRANSPORT AERIEN		
CHEF DE DIVISION	F SAGALI	13
SECRETARIAT		12
ADJOINT		12
RELEVAGES STATISTIQUES FORMATION AERO		18
EXAMENS PH		17
PILOTE INSPECTEUR	R BRUNET	15
DIVISION TECHNIQUE		
CHEF DE DIVISION	R AFRAN	BLOC TECH
SUBDIVISION LOGISTIQUE - COMPTABILITE SNA		
CHEF DE SUBDIVISION	D BOUCHON	
AERODROME DE TAHITI FAAA		
DIRECTEUR DE L'AERODROME	D MOTIARD	BAT EXPLOIT
DIVISION EXPLOITATION AEROPORTUAIRE		
CHEF DE DIVISION	C JUVENET	TELECOM
DIVISION CIRCULATION AERIENNE		
CHEF DE DIVISION	L MOISAN	BLOC TECH

Des trois grands éléments du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (SEAC-PF), le Service de la Navigation Aérienne est celui qui emploie le plus d'agents. Il remplit des missions très variées allant de la fourniture de services jusqu'au contrôle de l'application de la réglementation.

Manureva : M. BOIVIN, voudriez-vous, en quelques mots, nous résumer votre parcours professionnel au sein de la Direction Générale de l'Aviation Civile dans laquelle vous avez exercé différentes activités?

M. BOIVIN : Je suis entré à la DGAC en 1969 comme élève Ingénieur des Travaux de la Navigation Aérienne (ITNA devenu IEEAC) et j'ai jusqu'à présent exercé une activité professionnelle variée. En effet, j'ai commencé au Service Technique de la Navigation Aérienne où j'étais chargé d'installations d'équipements sur les aéroports. Puis, en Nouvelle-Calédonie, j'ai occupé successivement les fonctions d'Adjoint et de Commandant de l'aérodrome de Nouméa-la-Tontouta. Je garde un excellent souvenir de mon séjour en Nouvelle-Calédonie.

J'ai ensuite passé le concours interne d'Ingénieur de l'Aviation Civile (IAC) en 1984, ce qui m'a permis de retourner à l'ENAC (École Nationale de l'Aviation Civile) pour deux ans et donné l'occasion d'effectuer un stage de 4 mois à l'OACI à Montréal (Bureau des Transports Aériens). A ma sortie, j'ai dirigé l'arrondissement Études Générales du Service Technique des Bases Aériennes (prévisions de trafic, capacité de piste, études économiques, bruit et

environnement...). Après cela, j'ai travaillé un an pour une société parapublique, Sofréavia Service, chargée de promouvoir les équipements et l'ingénierie française dans le domaine de l'aéronautique civile; je me suis principalement occupé d'une étude de développement des aérodromes de Chypre. Entre 1986 et 1990, j'ai également effectué plusieurs missions d'expertise en Afrique (Madagascar, Tchad, Ghana, Zaïre) pour le compte de Sofréavia ou de l'Institut du Transport Aérien.

J'occupe maintenant, depuis juillet 1990, le poste de Chef du Service de la Navigation Aérienne.

Manureva : En dehors du cadre de l'Aviation Civile, quelles sont vos loisirs et activités de détente?

M. BOIVIN : Outre quelques activités pratiquées de façon modérée : pilotage, cinéma, lecture..., le sport et le bridge occupent l'essentiel de mon temps de loisir.

J'ai beaucoup pratiqué le football, le ski et le tennis lorsque j'étais plus jeune; je m'adonne maintenant à des sports moins violents: jogging, musculation. Quant aux sports violents (football, rugby), je les regarde à la télévision...

J'ai toujours beaucoup aimé les jeux de société. Après avoir tâté sérieusement le tarot et les échecs, je me suis tourné vers le bridge; je suis inscrit à la Fédération Française de Bridge depuis 1977 et je suis classé 1ère série coeur. Depuis que je suis affecté en Polynésie, j'ai eu l'occasion de participer à des compétitions en Australie,

Nouvelle-Calédonie et Nouvelle Zélande.

Manureva : *Le Service de la Navigation Aérienne (SNA) poursuit des missions variées. Quelles sont-elles?*

M. BOIVIN : Le service que je dirige poursuit deux missions principales.

La première consiste à fournir aux usagers de l'espace aérien des services permettant un écoulement sûr et rapide du trafic aérien. Cela suppose tout d'abord une infrastructure radioélectrique et des installations techniques adaptées et en bon état de fonctionnement. Cela implique ensuite des procédures opérationnelles, des contrôleurs qualifiés et des services de sécurité efficaces. Cela nécessite enfin des services de télécommunications pour diffuser l'information aéronautique et les divers messages liés aux vols.

La seconde mission du SNA est de veiller au respect de la législation et de la réglementation relatives à la sécurité aérienne : circulation aérienne, transport aérien, télécommunications...

Ainsi, mon travail consiste à animer mon service de façon que ces deux missions puissent être remplies au mieux.

Manureva : *D'où vient cette distinction que vous établissez entre les deux missions principales du SNA?*

M. BOIVIN : La distinction que je viens d'établir a une origine naturelle et il me semblait intéressant de bien dissocier ces deux activités. En effet, veiller à ce que la

réglementation soit appliquée par les compagnies aériennes et les usagers de façon à offrir un niveau de sécurité optimum constitue le rôle régalien de la DGAC en tant qu'instrument de l'État. En revanche, la fourniture des services et des prestations associées pourrait relever du secteur privé. C'est cet aspect de ma mission qu'il est question, à peu près tous les dix ans, de confier à une agence au niveau national, comme c'est d'ailleurs le cas dans certain pays (Nouvelle-Zélande, Angleterre,...).

Manureva : *Comment est organisé votre service et avec qui travaillez-vous?*

M. BOIVIN : Des trois grands éléments du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française : Service Administratif (ADM), Service de l'Infrastructure Aéronautique (SIA) et Service de la Navigation Aérienne (SNA), ce dernier est celui qui a l'activité la plus diversifiée et qui emploie le plus de personnel. L'ensemble des unités que je coordonne (l'aérodrome de Tahiti-Faa'a et ses deux divisions, la division des aérodromes extérieurs, la division technique et la division des transports aériens) comprend 159 agents (sans compter le personnel territorial mis à disposition) contre 57 pour le SIA et 28 pour l'ensemble ADM/Direction. Ceci implique évidemment des problèmes de gestion du personnel, mais ces problèmes sont largement partagés par mes collaborateurs directs.

Je travaille principalement avec, outre ma secrétaire, le Directeur de l'aérodrome, M. Mottard, les différents chefs de division, le chef de la subdivision logistique, ainsi que M. Joinville Laille qui est chargé de mon bureau technique.

J'essaie de leur confier des missions claires, je leur laisse le plus souvent l'initiative et une grande autonomie. J'attends en retour une information sur le déroulement des affaires, et bien évidemment des résultats.

Manureva : *Quelles ont été les récentes réalisations de votre service?*

M. BOIVIN : Sur le plan technique tout d'abord, nous avons mis en service en mai 1992 le nouveau bloc technique regroupant les organismes de contrôle de la circulation aérienne et les services techniques. Après cela, le Service de la Navigation Aérienne s'est attaché à faire évoluer l'ensemble des services de la circulation aérienne rendus dans la FIR TAHITI. Cette action, initiée en 1993, poursuivie en 1994 et qui prend son plein effet en 1995, se décline sur plusieurs modes :

- une mise à jour des textes réglementaires



M. BOIVIN entouré de M. Joinville LAILLE et de sa secrétaire Mme Michèle PEREA

applicables en Polynésie Française;

- une modernisation de l'organisation de l'espace aérien de la FIR TAHITI et des procédures de circulation aérienne de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a;

- une amélioration des dispositifs de secours en cas d'accidents d'aéronef;

- une adaptation de nos méthodes de travail et de nos moyens techniques aux impératifs de modernisation des télécommunications, de la navigation et de la surveillance.

Sur le plan logistique, j'ai commencé par placer la subdivision Logistique (LOG) directement auprès du Chef SNA. En effet, pour des raisons de transparence dans la gestion budgétaire, pour une meilleure coordination et répartition des crédits et parce que LOG est prestataire de service pour l'ensemble du SNA (nettoyage, fournitures de bureau et de mobilier, manutention, colisage...), il m'a paru important d'en avoir un contrôle direct et non délégué.

La mise en place en 1990 du Budget Annexe de la Navigation Aérienne (BANA), puis ensuite du Budget Annexe de l'Aviation Civile (BAAC) nous a permis de demander et d'obtenir, en 1991 et 1992, une mise à niveau de notre budget de fonctionnement. Ceci nous permet maintenant, à budget constant, de continuer à travailler dans d'excellentes conditions.

Enfin, nous nous sommes attelés à une amélioration générale des bâtiments et des conditions de travail avec, outre la construction de la nouvelle tour de contrôle précédemment évoquée, la réfection des bâtiments du SNA, les nouveaux locaux de la BGTA (ancienne centrale électrique) et la réfection partielle des Moyens Généraux (logistique). A l'heure actuelle, il nous reste à rénover le bâtiment SSIS (tout prochainement) ainsi que le garage et à regrouper les différents magasins de la Division Technique encore éparpillés.



Gérer les 159 agents du S.N.A. n'est certainement pas chose aisée...

Manureva : *Sur quels projets travaillez-vous en ce moment?*

M. BOIVIN : Les projets et dossiers sur lesquels nous travaillons sont nombreux, je ne pourrai vous les citer tous. Quoi qu'il en soit, je peux vous donner un aperçu des travaux en cours :

- le contrôle d'approche des aérodromes des Iles-Sous-Le-Vent (ISLV);

- les travaux pour homologation en catégorie 1 de l'approche de précision de Tahiti-Faa'a;

- les travaux d'installation du nouveau CED, le remplacement de l'ILS;

- la définition des procédures du nouveau VOR/DME de Huahine;

- le développement phase 2 du système VIVO (Visualisation des Vols Océaniques);

- l'amélioration des trajectoires VFR entre Tahiti et Moorea;

- le classement du centre en Annexe 1;

- l'étude de capacité de la piste de Tahiti-Faa'a;

- la mise à niveau des manuels d'exploitation et les compléments de formation des contrôleurs de Temae et des ISLV;

- la lutte contre le bruit...

Manureva : *Que représente pour vous le SNA et que souhaitez-vous ajouter en terme de conclusion à cet entretien*

M. BOIVIN : J'apprécie beaucoup le poste que j'occupe en raison de la grande diversité de son domaine d'activité :

- la circulation aérienne dans la FIR Tahiti (12 500 000 km²);

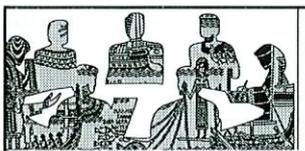
- les installations techniques et leur maintenance;

- l'application de la législation et de la réglementation relatives au personnel navigant et aux aéronefs des entreprises de transport aérien public locales;

- l'exploitation de tous les aérodromes de Polynésie, qu'ils appartiennent à l'État ou au Territoire. En effet, une convention met le SEAC (SNA) à disposition du Territoire pour exploiter ses aérodromes et gérer les personnels et les budgets afférents à cette mission.

Cette diversité se retrouve dans les personnels qui ont des statuts et des origines très différentes : administratifs, IEEAC, ICNA, IESSA, TEEAC, agents contractuels de l'État ou du Territoire.

Finalement, mon seul regret est que ma fonction de coordination et d'animation de ce service est une charge qui ne me permet pas de m'investir suffisamment dans certains dossiers techniques; mais ce n'est sans doute pas mon rôle.



SERVICE ADMINISTRATIF

- Réunion de travail avec M. MASSÉ, sous-directeur des personnels et des affaires juridiques de la DGAC (formation, gestion des personnels, informatique de gestion) et participation à ses rencontres avec les membres du CTP/DSAC et représentants des associations sportives et culturelles.
- Diverses télécopies adressées à la DRHAF à propos des concours externe et interne d'Assistant d'Administration de l'Aviation Civile.
- Demande d'ouverture de postes résultant du protocole d'accord 1994-1997 permettant la promotion en 1995 de TEEAC/CEAPF.
- Divers contacts avec le Haut-Commissariat/DAF au sujet de la protection sociale des fonctionnaires et diffusion d'une information relative à l'application du régime de sécurité sociale en Polynésie française.
- Envoi à Paris des candidatures aux concours externe d'Adjoint d'Administration de l'Aviation Civile (2 internes, 1 externe).
- Etude préliminaire portant sur les incidences financières de la révision de la Convention Collective, demandée par le Haut-Commissariat.
- Préparation de la paye compte tenu de nouveaux paramètres, à compter du 1/1/95:
 - application nouveaux taux S.S. 6,05 % des fonctionnaires ;
 - précompte de la CST n°3 ;
 - augmentation des plafonds mensuels et des taux de cotisation pour les ANFA.
- Diffusion des résultats des élections

des représentants du personnel de la CAP nationale des IEEAC

- Préparation et participation à la réunion des ANFA au Haut-Commissariat.
- Participation à la réunion relative aux statistiques du transport aérien.
- Redéfinition des tâches au sein d'ADM et nouvelle répartition des personnels dans les locaux.
- Projet de répartition des crédits de fonctionnement.
- Poursuite de l'étude sur les incidences financières du nouveau calcul de l'indemnité de congé pour les ANFA et établissement de documents pour le Haut-Commissariat.
- Recensement des ANFA pouvant faire valoir leurs droits à la retraite dans l'année.
- Calcul des relevés de service aérien pour 1994.



- Formation du personnel au logiciel PROGRESS.
- Organisation et surveillance du concours d'Assistant d'Administration de l'Aviation Civile.
- Réunion DIR et ADJ : régime des permissions, heures supplémentaires.
- Diffusion d'une note relative aux précomptes sur la S.S, CST et divers rappels et retenues.
- Projet de répartition des crédits de fonctionnement.
- Demande de crédits informatiques de gestion auprès de la DRHAF.
- Convocation de la commission de réforme de matériels.
- Etablissement d'un dossier sur les recettes sur cessions à des tiers.
- Participation à la commission de réforme des matériels.
- Réunion crédits de formation.

- Réunion de la commission consultative des ANFA.
- Préparation de la campagne de notation 1994 des ANFA.
- Préparation des crédits de fonctionnement.
- Poursuite de l'étude du dossier de révision de la Convention Collective des ANFA.
- Saisine de l'Administration Centrale au sujet de l'indemnité de congés payés ANFA et élaboration des décomptes individuels.
- Réunion ADM-INFRA au sujet de la situation d'un agent contractuel et réunion de négociation avec le représentant de la CSIP.
- Correspondances avec l'Administration Centrale.
- Préparation du dossier "coûts salariaux" pour l'enquête réalisée pour le Territoire.
- Projet de lettre à l'intersyndicale des ICNA.
- Point sur les effectifs TEEAC (ouverture de postes).
- Demande de réintégration de deux fonctionnaires CEAPF au Haut-Commissariat.
- Réunion avec les missionnaires de SOFREAVIA.
- Participation à l'inauguration de la nouvelle salle d'embarquement de l'aéroport de Tahiti-Faaa.
- Demande d'ouverture de concours TEEAC/CEAPF.
- Relance de l'ENAC au sujet des concours externes TEEAC, IESSA, ICNA et IEAC.
- Relance de la DRHAF au sujet de la composition des CTP : DSAC et SNA (attente du nouvel arrêté).
- Demande de repyramidage des effectifs ANFA ouvriers.
- Traitement des dossiers de pension de divers personnels.
- Préparation de la réunion ordonnateurs, comptables à l'initiative de l'Agent Comptable du BAAC.
- Stage de formation pour le personnel comptable des Services.
- Début d'exploitation d'un Service Comptable.
- Participation à la réunion accordée à l'inter-

syndicale ICNA, IESEA.

- Réunion de travail informatique avec la cellule informatique et présentation du logiciel.
- Elaboration de tableaux portant sur les résultats 1994 de la formation DNA.
- Convocation des candidats aux concours externe et interne d'Adjoint d'Administration de l'Aviation Civile, devant se dérouler dans la nuit du 13 au 14 mars 1995 (2 internes, 1 externe).
- Transmission à Paris des suffrages à l'élection des représentants du personnel auprès de la CAP nationale compétente à l'égard des IAC.
- Diffusion d'une note d'information en provenance du Haut-Commissariat, à propos du nouveau régime de protection sociale applicable aux fonctionnaires de l'Etat.
- Signature d'une convention de stage dans le domaine électrotechnique pour la période du 20 mars au 14 avril 1995.
- Participation à la réunion sur la formation interministérielle des agents de l'Etat, organisée par le Haut-Commissariat.
- Traitement des questionnaires sur le recensement des agents du SEAC demandé par le TPG pour le compte de l'INSEE.
- Recensement des fonctionnaires DIR/ADM devant subir la visite médicale annuelle, auprès du Médecin de prévention.
- Elaboration de tableaux portant sur le bilan social DGAC et des statistiques annuelles de formation au titre de l'année 1994 demandées par la Fonction Publique.
- Prise de l'arrêté de nomination des membres du bureau central de vote à l'élection des représentants du Personnel à la CAP/TEEAC/CEAPF.

- Instruction de divers dossiers d'ANFA relatifs à des demandes de maintien en activité au-delà de la limite d'âge.
- Etablissement des situations financières au 31/12/94

relatives aux opérations d'investissement.

- Participation à la seconde réunion organisée par le Haut-Commissariat et portant sur l'élaboration du plan sur la formation interministérielle 1995 des agents de l'Etat.
- Relance de dossiers en souffrance tant auprès de la DNA que de la DRHAF, dont :
 - l'ouverture par la DNA des postes au concours de TEEAC/CEAPF au titre de l'année 1995 ;
 - la délégation de crédits nécessaires aux rappels NBI des administratifs.
- Déroulement d'un dossier d'accident de travail survenu à un CC/3.
- Réunion CI-IBM.
- Réunion de travail avec l'agent comptable secondaire.
- Surveillance du concours d'adjoint d'Administration de l'Aviation Civile (2 candidats internes).
- Rencontre avec le responsable de la formation de la CCISM.
- Note de service sur les instances de représentations locales.
- Préparation et organisation de la remise des décorations (avril 95).
- Transmission des tableaux de synthèse après signification initiale des crédits (DNA/5).
- Rappel à DNA/5 et DRHAF de différentes demandes de CP (1er et 2è trimestre).
- Réalisation de différents états : situation administrative des personnels expatriés, ANFA.
- Evaluation du logiciel d'émulation de terminal IBM sur MACINTOSH.
- Réception de la deuxième partie du réseau informatique (S1 et LOG).
- Installation d'un poste de comptabilité (console et imprimante à S2 et deux à LOG).
- Besoins en crédits informatiques pour 1995.
- Etude du dossier informatique demandé par la DRHAF.
- Formation BGTA, INFRA et NTAA au logiciel de comptabilité.
- Mise en place de l'arborescence comp-

table du SIA.

- Participation à la réunion "Statistiques du Transport Aérien".
- Participation à la réunion du Comité Informatique et à la réunion des Chefs de Service.
- Participation à la réunion avec les délégués du personnel FSPF.
- Finalisation du rapport d'activité 94.
- Préparation des états de contrôle de la base de données LAGOPEDF.
- Notation des personnels techniques.
- Finalisation de l'arrêté nommant les membres de la CAP des TEEAC/CEAPF.
- Réunion de travail sur les logiciels de gestion.
- Travail sur la Convention DGAC-AIR FRANCE.
- Relance diverses, notamment en matière de crédits d'investissements.



- **Route de contournement** : La décision du SBA en date du 14/10/92 autorise les acquisitions des emprises nécessaires à l'amiable ou, au besoin, par voie d'expropriation. Une première acquisition amiable ayant été réalisée, la prise de possession du terrain est intervenue le 17/11/94. Des pourparlers sont en cours pour acquérir des emprises complémentaires. Le décret relatif au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique dans le Territoire de Polynésie Française, en date du 22/03/95, a été publié au JORF du 24/03/95 et promulgué sur le Territoire par arrêté 328/DRCL du 31/03/95. En cas d'échec

des négociations amiables, il faudrait envisager de déclarer ce projet d'utilité publique.

- Une requête en annulation de vente a été déposée par la SCI POTETE, suite à l'acquisition à l'amiable réalisée. Procédure reportée à l'audience du Tribunal Civil du 24 mai 1995.

- Un document d'arpentage devra être fourni au Service des Domaines pour transcription de l'arrêté du 09/03/95, autorisant différents emplacements du domaine public maritime en vue de la réalisation de la route de contournement et du regroupement du champ d'antennes.

- La rédaction d'un acte d'échange permettant de régulariser la situation juridique d'une propriété privée mitoyenne au domaine public de l'Etat au niveau de l'entrée de la Base Aérienne 190, a été demandée au Notaire. Un document d'arpentage devra être fourni au Notaire pour transcription de l'acte à la conservation des hypothèques.

- Mise en concession de différentes parcelles : à l'étude avec SETIL.

- Un document d'arpentage des terrains de l'aérodrome de TAHITI-FAA'A sera fourni au Service des Domaines pour transcription des délibérations et arrêtés accordant les concessions.

Domaine privé de l'Etat

- Etude des modalités financières à répartir entre les logements des lotissements privés au titre de l'entretien des VRD.

- Une mise à jour de la situation des logements de la Cité de l'Air interviendra dès que la décision de transfert des immeubles à la Météo sera prise par les Services Centraux.

- Etude du tracé et des problèmes fonciers liés à la conduite alimentant en eau la Cité de l'Air.

Domaine de l'Etat en Polynésie Française

- Recensement et mise à jour : les docu-

AERODROMES ETAT		
DESIGNATION	% AVANCEMENT	DATE ACHEVEMENT
ETUDES		
TAHITI-FAA'A :		
• Etude sommaire d'un assainissement en zone Nord	5 %	Juin 95
• Route de contournement : Etude de faisabilité de l'ouvrage en bout de piste (sur le plan technique et en tant qu'obstacle)	70 %	Mai 95
• Etablissement avant-projet (CETE)	60 %	Mars 95
• Comptage routier traversée de piste	100 %	Avril 95
• Etablissement d'un DCE extension bloc technique : 500 KF	100 %	Avril 1995
• Etablissement d'un DCE rénovation bâtiment SSIS : 650 KF	70 %	MAI 95
• Etude de la réalisation de plan informatisé	60 %	Juin 95
• Lancement d'un nouvel APPM.(Mod.serv.aéro-Approb.PCG)	100 %	Avril 95
• Etude mise aux normes hélistation Faa'a : attente avis STBA	70 %	
• Etablissement d'un plan synthétisant les acquisitions foncières	50 %	Mai 95
RAIATEA :		
• Lancement établissement des servitudes aéronautiques.	0 %	Demandé STBA
RANGIROA :		
• Etablissement d'un DCE Rénovation de piste	10 %	Juillet 95
METEO		
• Etude servitude météo : En attente mise au point règl.	0 %	
• DCE station d'observation TAKAROA		
• HAO - Logements : En attente du programme		
TRAVAUX - Maîtrise d'oeuvre S.I.A.		
TAHITI-FAA'A :		
• Aires aéronautiques : grosses réparations	80 %	Mars 95
• Parc de stationnement automobile - Liaison parking A et B	30 %	AOÛT 95
TAHITI-FAA'A :		
TRAVAUX DU CONCESSIONNAIRE		
• Agrandissement et réaménagement aérogare domestique 1: Rez-de-chaussée et bureaux 1er étage. Livr. totale mai 95	98 %	
• Etage supplémentaire nouvelle restauration : Marché en cours de signature. Démarrage des travaux en cours.	10 %	
• Bureaux DCILEC : Charpente plancher posée	35 %	
• Nouvelle consigne à bagages et local SETIL	100 %	
• Contrôle des demandes d'émission des NOTAM et circulaires d'information présentées par la Direction locale de l'Equip.		
CONTROLE DE LA SECURITE AEROPORTUAIRE		
• Etude du cas de UA HUKA - Visite technique avant réouverture de l'aérodrome	100 %	Avril 95
• Réouverture à la circulation aérienne de FAKARAVA (visite technique du SEAC)	100 %	Mars 95
• Visite technique du SEAC sur les aérodromes privés de NUKUTEPIPI et TETIAROA	100 %	Mars 95
• Etude commune des dégagements aéronautiques de Moorea, avec SNA, Air Tahiti et Direction locale de l'Equipement.	30 %	



ments cadastraux nous ont été transmis. Après étude, la mise à jour interviendra.

- **BORA-BORA** : Recherche des ayants-droit du Motu TOOPAERARO, afin de réaliser l'abattage des "aito", pour respecter les dégagements d'un aérodrome de classe D2. Les titres de propriété ont été trouvés. Une

recherche des ayants droit est en cours.

- **RAIATEA** : Demande de concession du domaine public maritime pour l'installation d'une anémo-girouette, transmise au service des Domaines après visa du Maire d'UTUROA et du chef du Service de l'Equipement des Iles-sous-le-vent. La Commission

chargée de l'environnement examinera ce dossier en avril 1995.

Demande de mise à disposition de terrain formulée par un privé : Etude en cours.

• **RANGIROA** : Demande d'extension de concession de terrain formulée par l'E.D.T. Après études, une réponse favorable, assortie de quelques réserves, a été transmise à l'EDT.

Demande de mise à disposition d'un terrain formulée par une Section des Piroguiers : Etude en cours.

Suite à la cessation d'activité de l'OPT dans l'emprise concédée, une demande d'information est en cours.



SERVICE DE LA NAVIGATION AERIE

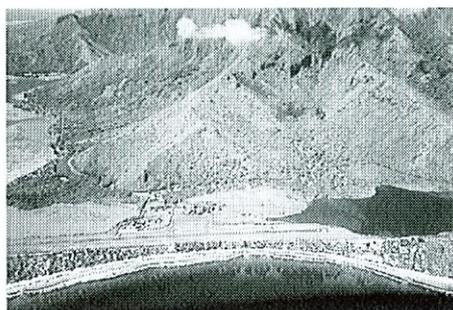
Division des Aéroports Extérieurs

Personnel

- Planification mission AFIS/SSIS.
- Agrément pompier agent remplaçant de Takapoto.
- Dossier avancement personnel territoire.
- Stage de formation des agents SETIL de Raiatea.
- Sélection agents AFIS/SSIS de Kaukura et Fakarava.
- Suivi dossier 3 concours interne et retraite d'un agent.
- Prévision de mutation des agents ANFA sur les aéroports territoriaux.
- Instruction contrôleur Moorea sur les nouvelles procédures de transit Tahiti - Moorea
- Qualification contrôleur Bora Bora de Mlle Isabelle CAISSON.

Gestion Comptabilité

- Suivi de la consommation des crédits de fonctionnement et investissement.
- Règlement marché 2 VIC-3 + 2 VIC-1



Circulation Aérienne et Information Aéronautique

- Procédures départ IFR de Hiva Oa-Atuona.
- Modification procédures MVI de Hiva Oa-Atuona
- Elaboration des nouvelles cartes VAC de Huahine.
- Etude CRM procédure ILS de Moruroa.
- Elaboration des procédures de départ IFR de Nuku Hiva.
- Prestation PAO pour CA/SAR - carte entrée/sortie de NTMN, ISLV et Tuamotu.
- Mise à jour des caractéristiques de piste.
- Mise à jour AIP/PAC.

Exploitation et SSIS

- Exercice plan de secours Maupiti et Huahine.
- Réception véhicules incendie (4).
- Rédaction CCTP VIM-2A de Bora Bora.
- Finalisation convention et CCAP marché achat VIM-2A de Bora Bora.
- Elaboration statistique 1994 pour les besoins de la navigation aérienne.
- Etude opérationnelle utilisation Nuku Hiva par ATR 72 et gardian.

Division Technique

MAINTENANCE LOCALE

Etudes et Exploitation Techniques

- Préventive des matériels de sûreté controlix.
- Mise en tests du nouveau portique de détection 02PN8.
- Plusieurs interventions à Papara suite à des ennuis de ligne.
- Intervention sur le VORD suite à une panne grave sur le moniteur de contrôle.
- Interventions sur le controlix de la zone stérile suite à des variations importantes du secteur.
- Entretien des batteries du glide et du VORD.
- Intervention au CED suite à une rupture du câble d'énergie EDT.
- Câblage d'un sous-répartiteur pour assurer la non-coupage des lignes de la Direction consécutivement au début du chantier du nouvel autocom et du transfert des bureaux de la Direction.
- Installation d'une nouvelle réception MTO au CRD.
- Installation d'une mini-station VHF à la centrale électrique.
- Etude de faisabilité d'une antenne AN107 sur le toit du bloc technique.
- Rénovation du "véhicule balisage" (gyrophare et haut-parleur).
- Rénovation des installations VHF et de leurs supports sur la vedette SSIS.
- Opération de réforme de matériels.
- Réalisation d'une nouvelle régulation solaire à PW.
- Installation définitive d'une antenne AN107 sur le toit du bloc technique en vue de l'ultime secours HF.
- Mesures des performances de l'antenne "HORMI" HF.
- Mesures des performances des antennes VHF et des émetteurs-récepteurs au Mont Marau.
- Pose de jarretières au répartiteur Sud pour

le futur réseau.

- Restauration du réseau téléphonique au bâtiment administratif en vue du transfert des bureaux d'Adm.
- Dépannage du télécontrôle de la balise "FA".
- Saisie sur informatique des données du nouvel autocom avec les changements de numérotation.
- Préparation à la calibration du VORD.
- Commencement des travaux de câblage au répartiteur sud en vue du futur basculement du nouvel autocom.
- CEIRB : Contrôle en vol : 19,5 journées + 10 journées de réunions, déplacement et rédaction de dossier pour régler les problèmes tels que : radiobalises de détresse, application de la réglementation française sur le Territoire.

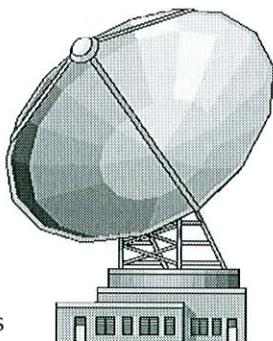
Réunions, Missions et Formation

- Réunion d'information sur VIVO et mise au point de la formation à ce sujet.
- Réunions avec la Sté Cegelec au sujet du nouvel autocom.
- Stages CC48 à la Division Technique.
- Premiers cours d'Habilitation électrique" à tous les personnels de la Division Technique.
- Cours Glide type M.
- Cours "CT 72" téléphone de sécurité.
- Cycles de formation à VIVO.
- Stage d'anglais pour deux personnes.
- Stage "controlix" au SBA.

SIGMA

Etudes et Exploitation Techniques

- Changement de version Sigma V6.2.p1 (adaptation flextrack) en Janvier.
- Mise en place des stations VIVO sur les positions de contrôle et intégration de l'interface Sigma/Vivo sur les



ensembles opérationnels et secours.

- Nombreux échanges avec STNA/7 et Thomson (télécopie et envoi de bandes par chronopost) pour les anomalies d'affichage (VIVO) et sur les flextracks (SIGMA).
- Reprise des réglages sur les imprimantes IER pour s'adapter à une nouvelle qualité de strip envoyés par Bonneuil.
- Développement d'utilitaires pour faciliter les statistiques journalières de trafic et d'outils pour améliorer la disponibilité du calculateur secours. Développement d'une interface d'aide à l'administration.
- Changement de version Sigma passage en V163 pour permettre l'installation des servantes secours "tiède".
- Deux pannes disque dur sur Sigma à trois mois d'intervalle. Bull a décidé de prendre en charge l'échange d'une série de disque dur présentant un défaut de fiabilité (circuit gestion SCSI).

Réunions, Missions et Formation

- Participation mission STNA/Thomson pour mise au point, validation et recette de l'interface Sigma/Vivo dans l'Algeco.
- Mission Métropole de MM. Hilaire et Rey: stage Hewlet Packard : administration HP-UX sur les stations série 9000 et formation STNA/7 avec l'équipe SIGMA.
- Formation opérationnelle VIVO pour les IESSA de la maintenance.
- Mission Thomson pour corrections des bugs d'affichage et modification puis intégration interface Sigma/Vivo.
- Formation Bull/Polynésie sur la servante secours tiède.

CENTRALE ELECTRIQUE

Etudes et Exploitation Techniques

- Evaluation des dégâts balisage et électricité aux Australes

(suite dépression William).

- Etude pour une augmentation de puissance sur les transfo élévateur et abaisseur vers répartiteur téléphonique concernant le secours MTO/BCT/ADM.
- Panne alimentation générale Aviation Civile zone Sud (disjoncteur principal HS).
- Rénovation électrique véhicule balisage (gyrophare, haut-parleurs externes).
- Suite étude d'implantation PAPI QFU 12 à Moorea (avec la DEQ).
- APS balisage de Nuku Hiva envoyé à la DEQ (en vue des travaux de rénovation 1996).
- Modification de câblage groupe électrogène et départs vers logements sur l'aérodrome de Bora-Bora.
- Début des travaux rénovation balisage sur l'aérodrome de Rangiroa.
- Expertise Véritas des installations électriques aux postes P'3 et P0.
- Demande de devis et étude technique pour le remplacement des barrières piste.
- Demande de devis pour installation système de sécurité incendie en centrale électrique.
- Modification des pupitres de commande balisage sur les aérodromes de Huahine et Raiatea (deux brillances lumineuses pour le balisage piste).
- Changement des câbles feux à éclats QFU 04 piste Faa'a.
- Début étude électrique pour le déplacement de la tour de Atuona.

Réunions, Missions et Formation

- Stage Habilitation électricité pour tout le personnel.

MAINTENANCE REGIONALE

Moorea

- Dépannage radiobalise et entretien annuel.

Tubuai et Rurutu

- Remise en état des installations tour après passage dépression William.

Mataiva

- Dépannage Emetteur-Récepteur VHF tour.

Huahine

- Dépannage VOR, entretien annuel radiobalise.

Bora-Bora

- Dépannage téléphone dans logement.

Tikehau

- Réalisation régulation solaire.

Raiatea

- Entretien annuel radiobalise.

Ua Huka

- Réalisation régulation solaire + expédition matériel pour tour et pour rénovation radiobalise.

Faaa

- Dépannage radiobalise.
- Installation d'émetteur-récepteur VHF dans le véhicule à destination des îles.
- Tournée annuelle dans les Tuamotu : entretien radiobalises : Anaa, Makemo, Napuka, Reao, Fangatau, Totegegie.



Division des Transports Aériens

**Statistiques/Redevances
Entraînement Aérien
Formation**

- Elaboration des tableaux statistiques du trafic aérien à Tahiti-Faa'a.
- Achèvement de la brochure de statistiques sur le trafic aérien en Polynésie.
- Edition des factures relatives aux redevances et taxes d'atterrissage, passagers, de stationnement et de balisage et la RSTCA; quelques bilans RSTCA; estimation du nombre UDS pour les recettes RSTCA en 1995.
- Etablissement des factures du 4ème trimestre 1994 concernant l'entraînement aérien des agents de l'Aviation Civile locale; réajustement des crédits 1995; diffusion des formulaires de demande d'entraînement 1995.
- Désignation de 2 agents pour le stage de formation au brevet de base avion.

Informatique

- Première édition des statistiques du tra-

fic aérien international et les factures associées pour janvier 1995 sous micro 4D.

- Projet d'une nouvelle base unique sur le trafic aérien.
- Rapport de M. ILLIDO (ISIS SPIN) sur le projet d'une base de données sur le trafic aérien.

**Personnel Navigant
Licences/Examens**

- Rappel de validation des titres étrangers pilote privé.
- Diffusion d'un projet d'arrêté introduisant la formation PNT aux facteurs humains.
- Organisation des sessions d'examens théoriques du PN (TT, ULM, IATT, CSS, QRI, CTA et autres certificats du PNT).
- Organisation d'une session théorique TT, BB, ULM à Raiatea.

Etudes diverses/Projets

- Projet d'une réglementation sur l'emport de radiobalise de détresse.
- Etude statistique sur les risques de sortie de piste à FAAA.
- Accès de l'ATR 72 aux pistes de 18 m

FORMATION AERONAUTIQUE

Sessions d'examens :

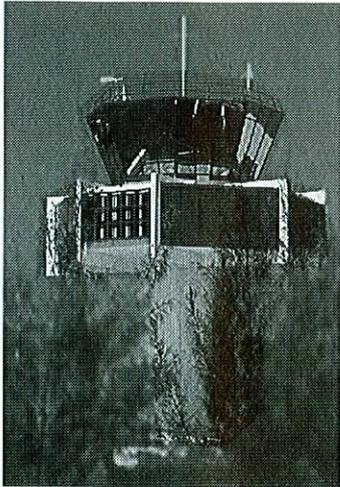
PPA/PPH/IFR	1
PL/MN	1
CSS	1
TT	1
IATT	1
QRI	1

Délivrances des licences :

BB	5
TT	9
TH	0
ULM	7

Activité de l'Aviation Administratif :

F-OHCP : 36 h 55



de large.
 •Projet d'une modification de la réglementation hélicoptère en EVASAN.
 •Recherche des éléments incidents et accidents en Polynésie Française.

Projet

d'exploitation de DASSAULT PACIFIQUE avec M. SENELONGE.

- Projet d'exploitation d'un hydravion avec M. LALEU.
- Projet Avid Amphibian avec M. HALFON.
- Importation prochaine d'un PA 23 d'Australie.
- Lettre au procureur d'un dossier de présumption sur le transport aérien illicite.
- Futur schéma directeur du transport en Polynésie.
- Dossier sur les responsabilités respectives du transporteur et de l'exploitant technique en cas d'affrètement.
- Contrôle de la marque de l'enrouleur et des freins de sangle des ceintures et harnais de sécurité sur les avions de Transport Public des compagnies locales.
- Préparation d'une commission consultative des aérodromes territoriaux.
- Visite d'inspection de la piste de TETIA-ROA.
- Visite de l'hélistation du Beachcomber Parkroyal de Moorea.

**Tutelle des compagnies
 Aviation commerciale**

Air Moorea

- Acceptation de l'amendement du manuel d'entretien du BN2..

Air Tahiti

- Acceptation du BMJ du manex de l'ATR 42; étude du BMJ du manex de l'ATR 72.

- Tahiti Conquest Airlines placée en redressement judiciaire.

Wan Air

- Transmission des observations de l'OCV concernant l'EQUI 2 sur B1900D.
- Air Alizé : contrôle technique d'exploitation de la société.

Air Oceania

- Acceptation du manuel d'exploitation de l'AC690A ; Visite de conformité de l'AC690A immatriculé F-OHJE.
- Relance du SFACT sur l'approbation de la QT C404 et de la validation de la QT AC69 obtenue chez Flight Safety.

Tahiti Hélicoptères

- Acceptation du manuel d'entretien de l'AS350 BA.

Héli Inter Marques

- Réception et lecture du manuel d'entretien de l'AS355 F1; contrôle d'exploitation.

Aviation générale

Aéroclub d'UTA

- Information sur le Para Club (conditions réglementaires de la pratique du largage de parachutistes); complément du dossier du manuel d'activités particulières.
- Contrôle technique d'exploitation de l'aéro-club des Iles-sous-le-Vent.
- Proposition de la composition d'une commission de discipline du PN non professionnel.
- Diffusion d'un arrêté modifiant les conditions de renouvellement de la licence TT avion.
- Convoyage de l'avion de M. FORTIN immatriculé F-OCLJ de Raiatea vers Tahiti.

Divers

- Interview accordée à MANUREVA.
- Visite de MM GUENAN et MARTIN d'Air Moorea.
- Visite de M. MASSE.

**Aéroport de
 TAHITI-FAAA**

**EXPLOITATION
 AEROPORTUAIRE**

Etudes - Réalisations

- Délivrance de 2 qualifications BIA/BDP/BCT (WIN, TRAMIER).
- Etude de charge de travail des postes "Agent BDP", "Agent BIA", et "Agent Service fixe".
- Fiches d'emploi de la Section Sol
- Projet d'interconnexion des micros BIA/BDP.
- Rapport du G.T. "Réorganisation Section Sol".
- Etude sur l'évolution des effectifs TEEAC de la Section Sol.
- Stages ENAC Chef CA pour 2 agents de la Section Sol.
- Stages ENAC "Encadrement et psychopédagogique de base" pour 1 agent.
- Nouvelle version du programme de gestion des NOTAM étrangers.
- Programme de réception des messages RSFTA sur PC.
- Programme de consultation des archives du BNI TAHITI.
- Programme de statistiques des NOTAM émis et reçus.
- Programme sous windows d'un terminal RSFTA (toutes fonctions TX35).
- Evaluation de la fonction "Saisie après vol" de SIGMA (Statistiques).
- Mission du Chargé d'études informatiques à PARIS et BORDEAUX "Coordination SIGMA".
- Etude des procédures de formatage des messages de traitement des "routes flexibles". (PACOTS et TDM).
- Suivi du protocole d'accord du 4 juillet 1994 avec les TEEAC.
- Etude sur la coordination des horaires de vols internationaux.
- Suivi du dossier "Mise à jour AIP".

Sécurité

- Etude des problèmes de servitudes aéronautiques engendrés par les activités du Port Autonome de Papeete.
- Etude d'un site pour entraînement auto-rotation hélicoptères.
- Compte-rendu d'activité SSIS.
- Point sur les travaux de mise à niveau du SSIS (CHSCT).
- Organisation d'un stage Chef de manoeuvre SSIS.
- Réunion avec l'expert judiciaire (atterrissage train rentré du Dornier F-OHAF).

Sûreté

- Etude et mise en forme des plans annexés à l'arrêt de Police.

- Etude de mise en place de divers chantiers en zone réservée.
- Réunions du Groupe Aéroportuaire des vols sensibles.
- Mise en place de mesures de sûreté renforcée du 16 Janvier au 3 Février 1995.
- Projet de charte de contrôle et de gestion des accès : étude et rédaction
- Organisation d'un exercice "Appel Anonyme"
- Debriefing de cet exercice et projets d'amendement des fiches réflexes
- Organisation des missions de MM. THUDOR (STBA) et LASSAGNE (DGAC/SUR).
- Etude d'un guichet de change mobile en zone réservée de l'aéroport
- Etude effectifs GTA/DCI/Douanes et intervention auprès de DGAC

- Réunions du COS pleinier et du COS restreint
- Réunion avec les personnels du Centre de Contrôle
- Réunion avec les représentants des compagnies
- Visite du nouveau DIRCAB.

Circulation Aérienne et Centre de Contrôle

Evaluation du trafic

Toujours en évolution.
Forte augmentation du trafic IFR en Mars 1995.

ACTIVITES DE L'AEROPORT DE TAHITI - FAA'A

TOUR DE CONTROLE

Mouvements commerciaux	8781
comprenant IFR	3367
Mouvements non-commerciaux.....	10076
comprenant IFR	749
Total	18857
Total IFR	4116
Total mouvements non-commerciaux	10076
comprenant :	
• Aéro-Club de Tahiti	2727
• Aéro-Club UTA.....	3802
• Cercle Aéronautique.....	0
• Privés.....	942
• Autres mouvements	2539
• C.A.P.....	66

BUREAU DE PISTE

Validation de licences de personnel navigant :

• professionnelles	40
• non-professionnelles.....	59
• Qualifications IFR professionnelles	22
• Qualifications IFR non professionnelles	13
• Qualifications instructeur PP.....	0
• Qualifications de type et classe PP.....	9

Effectifs des personnels navigants basés :

• Professionnels.....	90
• Corps techniques	7

• Privés.....	317
• Qualifications instructeur TT.....	1
• Qualifications de type et classe.....	3

INFORMATION AERONAUTIQUE

Notam classe 1 série A reçus	10569
Notam classe 1 série A émis	48
Notam classe 1 série C émis	174
Protections aéronautiques fournies.....	1138
Circulaires locales d'information.....	8

SSIS

Feu extincteur	0
Feu aéronefs	0
Alerte aéronefs.....	2
Accident aéronefs	0
Surveillance des mouvements et mise en route	740
Surveillance avitaillements.....	370
Interventions diverses.....	0
Instructions	10
Exercices nautiques ELIR 90 et canot	4
Entraînement plongée	2
Exercices sur feu	0

GARAGE

Interventions véhicules et vedettes SSIS.....	15
Interventions sur les véhicules de liaison.....	18

Mise en service et Etudes diverses

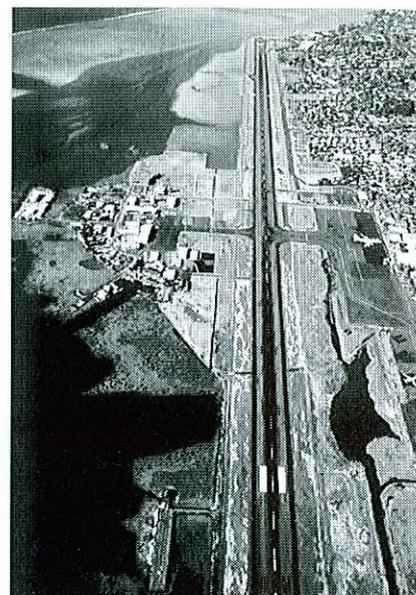
- Etudes et modifications de procédure Circulation Aérienne mise en service le 2 février 1995.
- Réunion DIR/SIA concernant le plan de servitudes aéroportuaires et les normes de l'hélistation de Tahiti-Faa'a.
- Briefing des contrôleurs sur le système VIVO.
- Mise en évaluation opérationnelle du système de visualisation des vols océaniques : VIVO.
- Poursuite des travaux et études diverses dans le cadre de VIVO phase 2 :
 - spécification
 - préparation ISPACG/8.
- Recherche des différentes anomalies suite à mise en service de VIVO. Nombreux échanges avec STNA/3.

Réunions - Missions

- Visite de Mr MASSE à la Division CA/SAR.
- Participation à réunion DIR/SIA sur plan de servitudes.
- Réunion SNA/NA2/CA.SAR sur IAP.
- Réunion Sûreté animée par Directeur Aérodrome.
- Mission SOFREAVIA Services à Tahiti-Faa'a.
- Réunion avec inter syndicale sur les congés.
- Arrivée de Mr Denis LE MAOULT, Chef Subdivision Instruction.
- Réunion Groupe Circulation Aérienne sur Approche à vue à Tahiti-Faa'a.
- Réunion sur étude Approche centrale.
- Réunion IAP avec CGT et SNCTA.
- Mission THOMSON pour VIVO.

Evènements particuliers

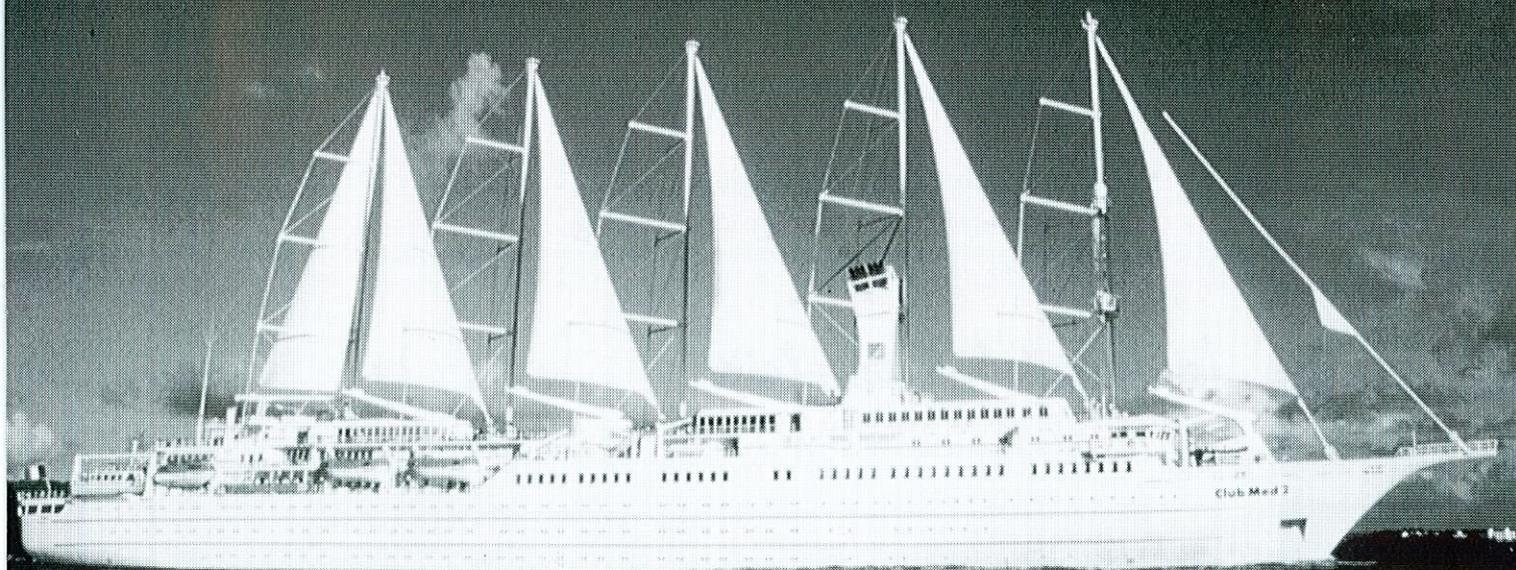
- Mise en service expérimental de VIVO le 24 Mars 1995.



RECAPITULATIF DU TRAFIC COMMERCIAL ET DE SES VARIATIONS DE L'AERODROME DE TAHITI - FAA'A DE JANVIER A MARS 95

COMPAGNIE		VOLS	PAX	TRANS	PAX+ TRANS	S.O.	CMR%	FRET (KG)	POSTE (KG)	%VARIATION 1995/1994
TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR										
AIR MOOREA (MOOREA)	A	2515	17763	0	17763	27035	65,7	0	0	PAXt + 17,3
	D	2510	16838	0	16838	26960	62,5	0	0	FRET
	T	5025	34601	0	34601	53995	64,1	0	0	S.O. + 15,3
AIR MOOREA	A	203	1540	0	1540	2747	56,1	0	0	PAXt - 9,3
	D	201	1487	0	1487	2719	54,7	0	0	FRET
	T	404	3027	0	3027	5466	55,4	0	0	S.O. - 19,5
AIR TAHITI	A	1222	43238	0	43238	64181	67,4	109154	6756	PAXt + 9,4
	D	1225	37597	0	37597	64567	58,2	218877	15630	FRET + 7,7
	T	2447	80835	0	80835	128748	62,8	328031	22386	S.O. + 6,5
TAHITI CONQUEST AIRLINES	A	73	259	0	259	584	44,3	4	0	PAXt - 20,8
	D	74	159	0	159	592	26,9	140	0	FRET
	T	147	418	0	418	1176	35,5	144	0	S.O. - 30,6
AIR OCEANIA	A	44	167	0	167	384	43,5	10280	0	PAXt - 46,7
	D	45	209	0	209	389	53,7	8576	0	FRET
	T	89	376	0	376	773	48,6	18856	0	S.O. - 39,6
AIR ALIZE	A	15	31	0	31	105	29,5	0	0	PAXt
	D	16	40	0	40	112	35,7	0	0	FRET
	T	31	71	0	71	217	32,7	0	0	S.O.
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A	4072	62998	0	62998	95036	66,3	119438	6756	PAXt + 10,5
	D	4071	56330	0	56330	95339	59,1	227593	15630	FRET + 13,9
	T	8143	119328	0	119328	190375	62,7	347031	22386	S.O. + 7,3

Le Tourisme
en
Polynésie Française





Sommaire



Préambule



La destination Polynésie Française

- Le circuit
- La destination
- La position concurrentielle
- Les touristes en 1994



Le Groupement d'Intérêt Economique Tahiti Tourisme

- Administration
- Représentations
- Promotion
- Variations touristiques entre 1993 et 1994
- Le GJE Tahiti Animation
- Le Service Territorial du Tourisme
- L'organigramme du GJE Tahiti Tourisme
- Grandes manifestations où le GJE Tahiti Tourisme sera présent en 1995



La capacité Hôtelière

- L'hôtellerie classée
- L'hôtellerie non classée
- L'hôtellerie classée de Polynésie Française



La desserte Internationale.

- Historique
- Situation actuelle et évolution
- Touristes par compagnie empruntée



La desserte Interinsulaire



Conclusion



Préambule

La Polynésie Française a toujours fasciné les visiteurs par la beauté de ses archipels composés d'îles volcaniques et d'atolls clairsemés dans le vaste Océan Pacifique.

Réservée à une clientèle privilégiée pendant de longues années en raison de son éloignement des grandes métropoles, la destination s'est ouverte au monde dans les années qui ont suivi l'ouverture de l'aéroport international de TAHITI-FAA'A en 1960.

Après des débuts prometteurs qui avaient placé la Polynésie Française en tête de la fréquentation touristique des départements et territoires d'Outre-Mer devant la Martinique en 1975, cette activité a connu des variations dont les causes tiennent à la fois, à la conjoncture internationale, à la capacité hôtelière et à la desserte internationale.

Dans ce domaine, la libéralisation intervenue ces dernières années a engendré l'arrivée d'une nouvelle catégorie de visiteurs qui recherchent surtout l'authenticité et la qualité du traditionnel et chaleureux accueil Polynésien.

Depuis la suspension des arrêts nucléaires en 1992 et la diminution des transferts financiers de la France, le tourisme est devenu une priorité économique et son développement harmonieux est indispensable pour l'avenir du Territoire.

C'est pourquoi les autorités ont mis en place une structure originale pour promouvoir la destination. Le Groupement d'Intérêt Economique "TAHITI TOURISME" qui a en charge ce domaine depuis 1993 a élaboré des plans d'actions dont les effets portent leurs fruits ; ce qui augure d'un avenir prometteur.



La destination Polynésie Française

La Polynésie Française dispose d'indéniables atouts pour développer une activité touristique susceptible de drainer une clientèle issue des différentes couches socioprofessionnelles de la société.

En effet, la destination est en mesure d'offrir des produits spécifiques tels que les croisières au départ de Tahiti, la navigation charter qu'elle soit à moteur ou à voile, la plongée sous-marine.

Par ailleurs, la position géographique de la Polynésie Française est de nature à capter à la fois une clientèle de circuit et une clientèle de destination.

Le Circuit

Sur les 166 000 visiteurs enregistrés en 1994, environ cinquante mille touristes sont venus à Tahiti dans le cadre d'un circuit comprenant souvent les Etats-Unis d'Amérique, y compris les îles Hawaii. Cette clientèle est le plus souvent d'origine européenne. Mais les américains sont nombreux à profiter de programmes incluant la Californie, la Polynésie et la Nouvelle-Zélande.

De même, les australiens et les néo-zélandais s'arrêtent souvent à Tahiti avant de rejoindre Los Angeles.

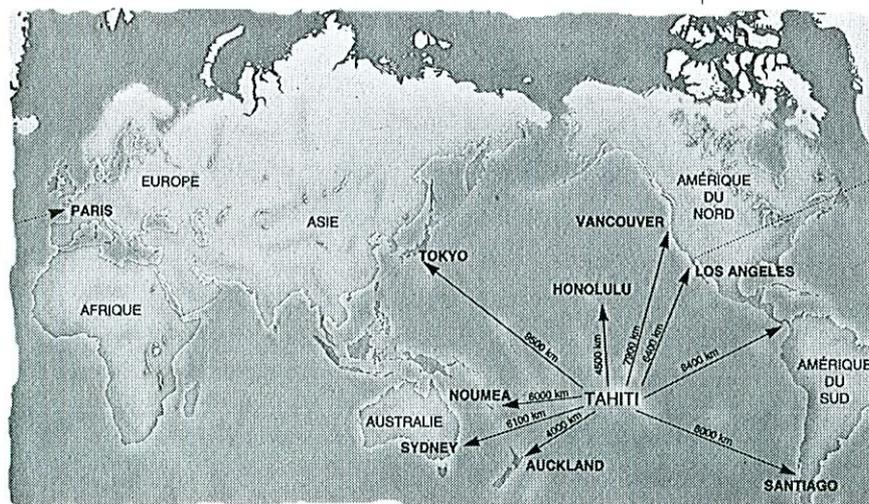
La clientèle de croisière constitue un cas à part et son évolution est liée à la fréquence des bateaux qui font escale à Papeete ou sont basés à Tahiti. Cette clientèle a nettement reculé en 1994 (- 38 %). A cet égard, l'arrivée du paquebot CLUB MED 2 dans les eaux polynésiennes devrait inverser la tendance.

La destination

La clientèle de destination forme la principale source de touristes, favorisée à la fois par la mise en service de vols directs et l'importante baisse des tarifs aériens.

Si les visiteurs en provenance des Etats - Unis d'Amérique restent toujours les plus nombreux, les européens confortent leurs positions et parmi eux les français progressent à grands pas notamment depuis deux ans, avec une augmentation de 24,67 % en 1994. Le marché japonais est également en plein essor et il devrait connaître un développement en 1995 avec le doublement de la fréquence des vols

Tokyo-Papeete. Quant aux sud-américains, la hausse est prometteuse, qu'il s'agisse de l'Argentine, du Brésil ou du Chili. Dans ce contexte, seule l'Australie est en régression sans doute depuis que sa compagnie nationale a décidé de desservir Auckland en point intermédiaire pour améliorer le remplissage de ses avions. En fin d'année, cette dernière a prévu d'augmenter ses capacités pour remédier à cette situation.



La Polynésie, une destination de plus en plus accessible...





La position concurrentielle

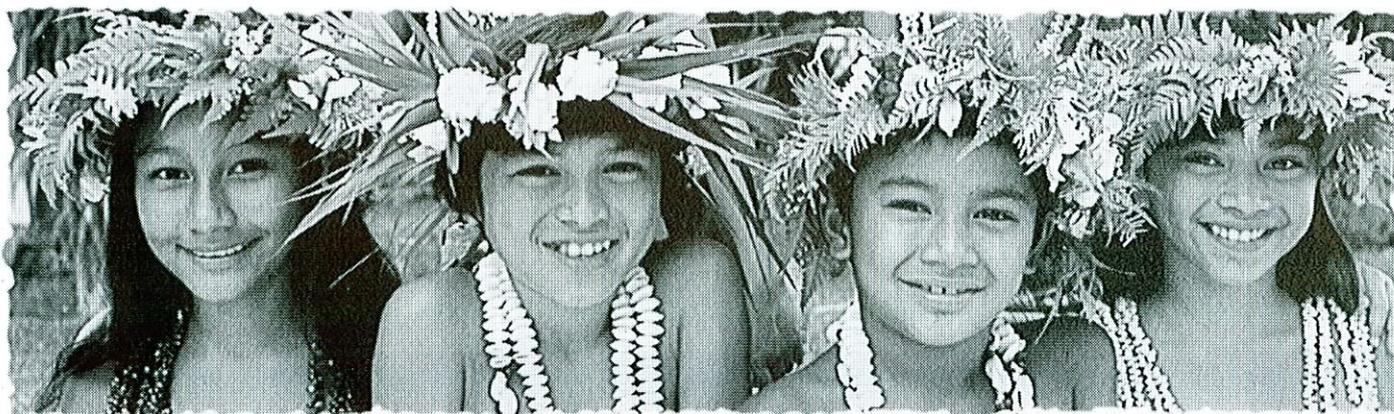
Une étude menée en 1993, sous l'égide des principaux responsables du tourisme polynésien a mis en évidence les forces et les faiblesses de cette activité.

Parmi les points forts, il convient de relancer l'image de marque dont bénéficie la Polynésie Française. Bien que qualifiée de destination onéreuse, elle détient un réel avantage concurrentiel en terme de prix dans la catégorie des hôtels de luxe et quel que soit le marché émetteur, les forfaits sont de l'ordre de 20 % à 30 % moins chers que ceux proposés à l'île Maurice. Les enquêtes de satisfaction réalisées auprès des visiteurs font ressortir une bonne ou une très bonne appréciation avec un point particulier pour la beauté des paysages et la gentillesse des habitants.

En revanche, les hôtels des catégories "Tourisme" affichent des forfaits généralement plus élevés que ceux des destinations concurrentes. Et si la plupart des visiteurs qui les fréquentent gardent une bonne image de leur séjour, ils sont nombreux à regretter la cherté de la vie et le manque de soin apporté à la sauvegarde de l'environnement.



Beauté des paysages et gentillesse des habitants procurent une bonne image de la Polynésie





Les touristes en 1994

Domiciles Permanents	Air	Mer	TOTAL	%
Canada	2328	361	2689	1,62
USA	43604	1880	45484	27,39
TOTAL Amérique du Nord	45932	2241	48173	29,00
TOTAL Amérique Centrale	882	18	900	0,54
TOTAL Amérique du Sud	5174	26	5200	3,13
Autriche	1210	4	1214	0,73
Belgique	1013	13	1026	0,62
Danemark	272	19	291	0,18
Espagne	1355	16	1371	0,83
Finlande	131	16	147	0,09
Italie	5963	67	6030	3,63
Luxembourg	131	0	131	0,08
Norvège	180	7	187	0,11
Pays-Bas	417	15	432	0,26
Portugal	212	4	216	0,13
Allemagne (RFA)	10729	257	10986	6,61
Royaume-Uni	4670	206	4876	2,94
Suède	446	19	465	0,28
Suisse	3344	37	3381	2,04
Autre Europe	420	9	429	0,26
TOTAL Europe (France exclue)	30493	689	31182	18,77
FRANCE	39733	145	39878	24,01
TOTAL EUROPE	70226	834	71060	42,79
Australie	6210	74	6284	3,78
Cook	740	9	749	0,45
Corée du Sud	177	6	183	0,11
Fidji	99	1	100	0,06
Hawaii	1258	30	1288	0,78
Hong Kong	144	0	144	0,09
Indonésie	85	10	95	0,06
Japon	19882	35	19917	11,99
Malaisie	116	1	117	0,07
Nouvelle-Calédonie	3017	4	3021	1,82
Nouvelle-Zélande	6600	77	6677	4,02
Philippines	53	13	66	0,04
Formose (Taïwan)	522	4	526	0,32
Samoa US&Occ.	67	4	71	0,04
Singapour	184	2	186	0,11
Thaïlande	36	0	36	0,02
Tonga	11	0	11	0,01
Autre Pacifique	404	0	404	0,24
TOTAL PACIFIQUE	39605	270	39875	24,01
AFRIQUE	166	12	178	0,11
CONTINENT INDIEN	35	1	36	0,02
EXTREME ORIENT	99	9	108	0,07
PROCHE ET MOYEN ORIENT	147	3	150	0,09
CEJ	15	3	18	0,01
AUTRES PAYS	383	5	388	0,23
TOTAL GENERAL	164266	3422	166086	100,00

Source : Service Territorial du tourisme





Le Groupement d'Intérêt Economique Tahiti Tourisme



Tahiti
TOURISME

Le Groupement d'Intérêt Economique "TAHIJI TOURISME" est chargé de promouvoir la destination Polynésie Française. Associant les principaux acteurs économiques de ce secteur, le G.J.E. est représenté dans les grandes régions émettrices de tourisme.

Administration

Le Conseil d'administration qui définit les grandes orientations comprend un président et trois vice-présidents.

Le Comité de direction composé du président, des trois vice-présidents et du directeur général se réunit chaque mois pour faire le point de la situation et apporter éventuellement des correctifs aux plans d'action.

Le Directeur Général assure l'administration et l'animation du G.J.E. Outre les services locaux dont il dispose, il est assisté par trois directeurs régionaux qui couvrent de larges secteurs géographiques.

Représentations

Le G.J.E. est actuellement représenté en France, en Allemagne, en Nouvelle-Zélande, aux Etats-Unis d'Amérique, au Japon, en Australie et en Asie.

Les trois premières représentations citées ci-dessus sont des filiales directes de Tahiti Tourisme. Les autres représentations sont des établissements indépendants sous contrat de service avec le G.J.E. Leur filialisation est prévue dans les deux prochaines années.

L'ouverture récente d'un second bureau aux États-Unis d'Amérique à NEW YORK marque la volonté du G.J.E. d'être présent sur des marchés qui offrent d'importantes perspectives de développement.

Promotion

Le G.J.E. a largement contribué à l'importante progression de la fréquentation touristique enregistrée en 1993 et 1994 (+34,35 %).

L'objectif des 200 000 visiteurs qu'il s'est fixé pour 1995 semble réaliste eu égard aux efforts de promotion lancés en 1995.

En effet, la conjugaison des plans d'action devrait permettre d'accueillir environ 40 000 visiteurs supplémentaires.

Les effets les plus importants devraient provenir de la mise en service de nouvelles liaisons aériennes (deuxième fréquence hebdomadaire Air France, Papeete-Tokyo en avril, quatrième fréquence hebdomadaire AOM, Papeete-Paris de fin juin à septembre, deuxième fréquence hebdomadaire Corse Air International dès la fin du mois de





juin).

Pour les prochaines années, le G.J.E. travaille sans relâche à la prospection de marchés à clientèle de haute contribution, tels que Taiwan et l'Argentine.

L'absence de liaisons aériennes directes entre ces points et la Polynésie Française

constitue actuellement la principale pierre d'achoppement des projets. Pour remédier à cette situation, il faudra sans doute recourir dans un premier temps à la formule des vols à la demande en trouvant un transporteur prêt à assumer les risques inhérents au démarrage d'une telle entreprise.

Variations touristiques entre 1993 et 1994

Domiciles permanents	1994		1993		Variations	
	TO	%	TO	%	Nb	%
Canada	2689	1,62	3309	2,24	-620	18,74
USA	45484	27,39	45848	31,01	-364	-0,79
TOTAL Amérique du Nord	48173	29,00	49157	33,25	-984	-2,00
TOTAL Amérique Centrale	900	0,54	897	0,61	3	0,33
TOTAL Amérique du sud	5200	3,13	4366	2,95	834	19,10
Belgique	1026	0,62	741	0,50	285	38,46
Luxembourg	131	0,08	68	0,05	63	92,65
Pays-Bas	432	0,26	454	0,31	-22	-4,85
TOTAL Bénélux	1589	0,96	1263	0,85	326	25,81
Danemark	291	0,18	242	0,16	49	20,25
Finlande	147	0,09	151	0,10	-4	-2,65
Norvège	187	0,11	229	0,15	-42	-18,34
Suède	465	0,28	343	0,23	122	35,57
TOTAL Scandinavie	1090	0,66	965	0,65	125	12,95
Autriche	1214	0,73	1002	0,68	212	21,16
Espagne	1371	0,83	1296	0,88	75	5,79
Italie	6030	3,63	5035	3,41	995	19,76
Allemagne (RFA)	10986	6,61	9666	6,54	1320	13,66
Royaume-Uni	4876	2,94	3866	2,61	1010	26,13
Suisse	3381	2,04	2635	1,78	746	28,31
Autre Europe	645	0,39	437	0,30	208	47,60
TOTAL Europe (France exc.)	31182	18,77	26165	17,70	5017	19,17
FRANCE	39878	24,01	31986	21,63	7892	24,67
TOTAL EUROPE	71060	42,79	58151	39,33	12909	22,20
Australie	6284	3,78	7010	4,74	-726	-10,36
Hawaii	1288	0,78	1458	0,99	-170	-11,66
Japon	19917	11,99	16104	10,89	3813	23,68
Nouvelle Calédonie	3021	1,82	2728	1,85	293	10,74
Nouvelle Zélande	6677	4,02	5363	3,63	1314	24,50
Autre Pacifique	2688	1,62	1833	1,24	855	46,64
TOTAL PACIFIQUE	39875	24,01	34496	23,33	5379	15,59
AUTRES PAYS	878	0,53	780	0,53	98	12,56
TOTAL GENERAL	166086	100,00	147847	100,00	18239	12,34

Source : Service Territorial du Tourisme





Le GJE Tahiti Animation

Le Groupement d'Intérêt Economique "TAHITI ANIMATION" dont le rôle est d'accueillir les touristes, de superviser et d'animer les comités du tourisme et de formuler des propositions en matière de politique d'animation touristique gère également certains sites et notamment le golf international Olivier BREAUD d'Atimaono.

Le GJE qui organise périodiquement des campagnes locales de sensibilisation à l'accueil et au tourisme dispose d'un conseil d'administration de 23 membres qui élit un président et deux vice-présidents et nomme le directeur qui représente le GJE vis-à-vis des tiers.

Le GJE s'attache particulièrement à proposer un accueil et des prestations de qualité très appréciés par les touristes mais également par la population locale.

Le Service Territorial du Tourisme

Placé sous le contrôle direct du Ministère du Tourisme, le Service Territorial du Tourisme est l'un des trois organismes chargés du développement de cette activité.

Chargé de formuler toute proposition destinée à améliorer la fréquentation touristique, le Service élabore les réglementations applicables à ce secteur. Il informe et assiste les investisseurs potentiels dans leurs démarches et procède au suivi administratif et technique des investissements.

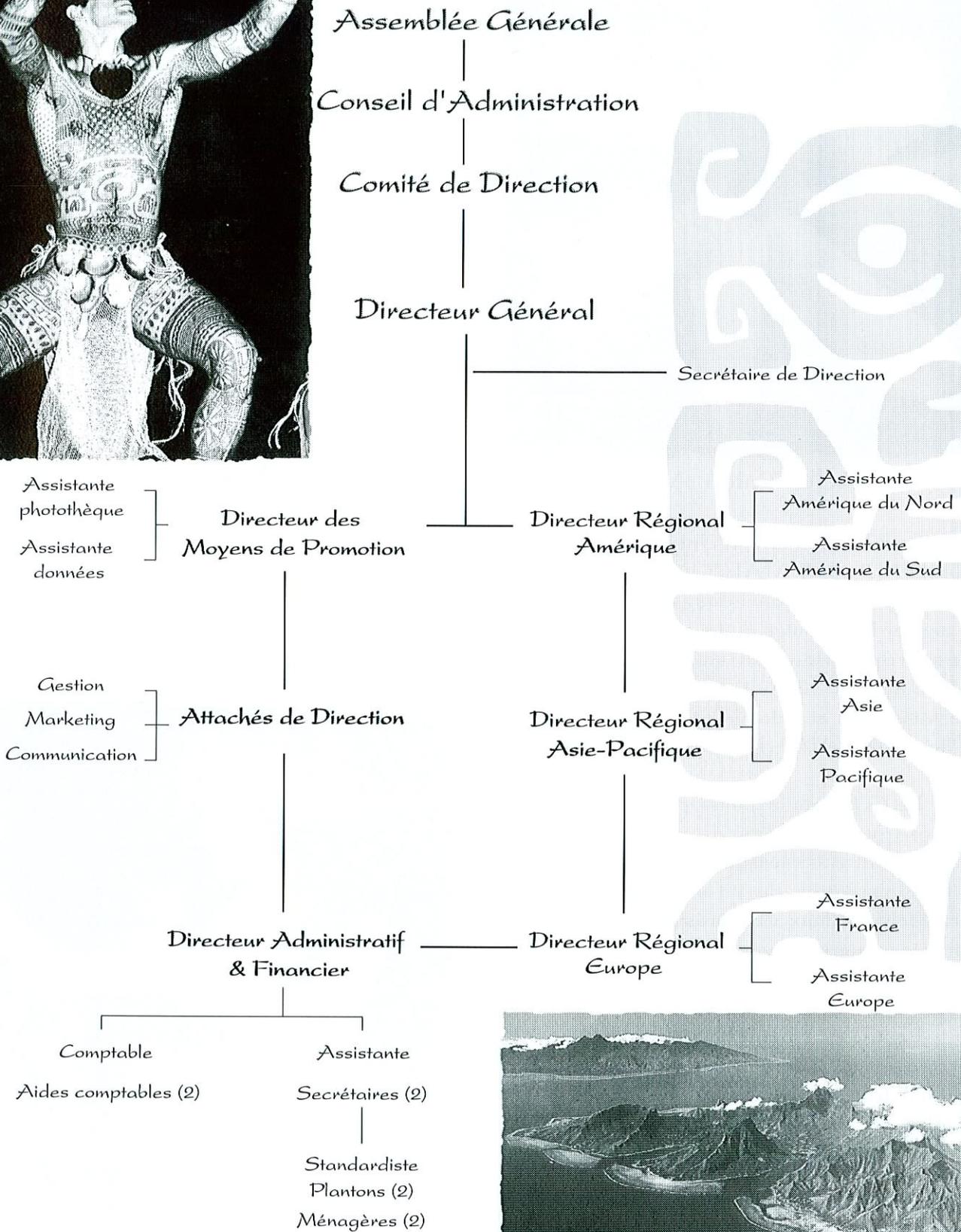
Le Service mène des études et des enquêtes ; il collecte également et diffuse les statistiques touristiques.

Enfin, il contrôle la qualité du produit et effectue des visites régulières d'inspection des infrastructures.





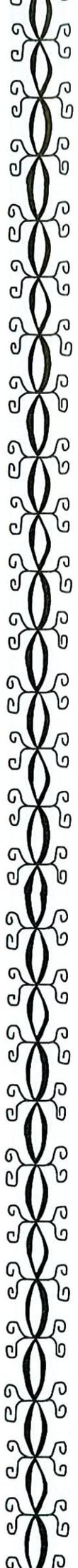
L'organigramme du GIE Tahiti Tourisme





Grandes manifestations où le GIE Tahiti Tourisme sera présent en 1995

Salons généralistes, balnéaires		Salons spécialisés	
JANVIER	18 : Salon Tourisme Jayees (Australie) 21-29 : CMT (Stuttgart -Allemagne) 25-29 : FJTUR (Madrid -Espagne)	26-29 :	Dema (San Francisco -USA) Plongée
FEVRJER	11 : Travel Show (Whangarei -N-Z) 17-19 : Salon Tourism (Gold Coast -Australie) 22-26 : BJT (Milan -Italie) 25-26 : Salon Tourism (Gold Coast Australie) 27 au 4/3 : Pasifika Festival/Fashion Show (Nelle Zélande)	23-24 :	Asia Pacific JNCENTJVES & Meetings Expo (Melbourne Australie)
MARS	4-8 : JTB (Berlin -Allemagne) 4 : Travel Show (Rotorua -N-Z) 6 : Travel show (Tauranga -N-Z) 10-11 : Salon Tourism (Canberra -Aust.) 22-27 : Semaine Mondiale (Paris -France) 21-26 : Russel & Sommers Travel Show N-Z	7-11 : cour.mars :	Sea Trade (Miami USA) Croisière GOLF Expo (N-Z)
AVRJL	1-2 : BreakAway Travel Show Auckland -N-Z 7-9 : BreakAway Travel Show (Christchurch -N-Z) 23-25 : Islands Travel Mart (Miami) 20-29 : Hyatt Tahitian Food Festival (N-Z) 23-27 : PATA Conference Auckland	12-13 : Cour.Avril : Cour. Avril :	Cecom/Ecoprise (Marseille) JNCENTJVES ADEC'95 Dive Show (Singapour) Plongée Dive show (Japon) Plongée
MAJ	Début mai : Traveland Gold Coast Expo 12-14 : Holiday & Travel Show (Brisbane Australie)	mi-mai :	Salon JNCENTJVES (Genève -Suisse)
JUJN	16-18 : Holiday & Travel Show Melbourne -Australie 23-25 : Holiday & Travel Show Sydney -Australie	2-6 : 18-23 :	Dive show (N-Z) Plongée Site (Thailande) JNCENTJVES
AOUT		20 :	Bridal Show (Ellerlie -N-Z) Voyages de Noces
SEPT.	Fin sept. : Top Resa (Deauville Fr.) JNCENTJVES 26 : ACTA (Vancouver -Canada)	19-21 :	JT&TM (chicago -USA)
OCT.	mi : TTW (Montreux -Suisse) 26-29 : JTTS (Montreal -Canada)		
NOV.	mi : WTM (Londres -Royaume Uni) 30 au 5/12 : JATA (Japon)		
DEC.		Début :	Salon nautique (Paris/France) Plongée - Croisière - Nautisme



La capacité Hôtelière

Le parc hôtelier de la Polynésie Française se caractérise par une grande variété qui s'échelonne du complexe de luxe géré par de grandes chaînes à la petite pension exploitée de manière familiale.

Cette hétérogénéité qui présente l'avantage de proposer une palette diversifiée de prestations ne va pas sans poser certains problèmes de commercialisation. En effet, seules les unités ayant atteint une taille critique et offrant des services d'un niveau de standard international peuvent être offertes aux clients du monde entier par les opérateurs de voyages. Quant à l'hôtellerie non classée, elle doit répondre à des critères de qualité pour figurer dans les programmes des agences locales qui composent des séjours couplés au transport aérien interinsulaire.

L'hôtellerie classée

Au 1er janvier 1995, l'hôtellerie classée dispose de 3040 unités ainsi réparties :

- 1179 unités dans les îles de Tahiti
- 1861 unités dans les différentes îles des



BORA BORA, perle du Pacifique...

archipels

A elle seule, l'île-soeur de Moorea compte 995 unités dont 350 sont gérées par le Club Méditerranée et 146 par la chaîne Beachcomber.

L'île de Bora Bora, perle du Pacifique Sud, est dotée de 465 unités dont 150 appartiennent au Club Méditerranée.

Avec 500 unités, le Club est le premier hôtelier de la Polynésie Française devant Beachcomber et ses 398 unités et la chaîne Sofitel qui compte 368 unités.

La classification du parc se résume ainsi :

- 906 unités en classe "LUXE" (dont 625 à Tahiti)
- 873 unités en classe "GRAND TOURISME" (dont 178 à Tahiti)
- 1261 unités en classe "TOURISME" (dont 376 à Tahiti)

Il convient de noter que peu de chaînes sont en mesure de proposer à leur clientèle des prestations dans différentes îles. Beachcomber dispose d'implantations à Tahiti, Moorea et Bora Bora. Sofitel est installée à Tahiti, Moorea, Bora Bora et Huahine. Seule la société Tahiti Hôtels Resorts (TRH) qui exploite des hôtels de classe "Tourisme" est en mesure d'offrir des prestations, tant à Tahiti que dans les îles de Moorea, Bora Bora, Huahine et Rangiroa.

En matière de projets hôteliers qui ont de sérieuses chances d'aboutir, la tendance est orientée vers des produits de haut de gamme implantés sur les îles extérieures à Tahiti avec une préférence pour les bungalows sur pilotis. Il s'agit de produits spécifiques de la destination Polynésie Française qui sont très prisés sur le marché touristique mondial.

Mais se posera très rapidement le problème du manque de capacité hôtelière de





standing international sur l'île de Tahiti, point de passage obligé avant et/ou après un séjour dans les îles. À cet égard, la réalisation du projet d'un hôtel "Méridien" -qui semble fort compromise- aurait permis de disposer de 250 unités supplémentaires.

En tout état de cause, une solution alternative devra être trouvée, faute de quoi le développement touristique risque d'être retardé et nombre de visiteurs auront séjourné en Polynésie en ne connaissant de Tahiti que l'aéroport de Faa'a.

L'hôtellerie non classée

D'après les dernières estimations, ce secteur d'activités comprendrait environ 900 chambres réparties sur une quinzaine d'îles.

En fait, ce type d'hôtellerie qui recouvre une variété de formules-chambres d'hôtels, pensions de famille, hébergement chez l'habitant offre la possibilité de découvrir la Polynésie à des prix raisonnables et de jeter un regard plus authentique sur la population et son mode de vie.

Tout serait pour le mieux dans le meilleur des mondes si le niveau qualitatif -qui tend d'ailleurs à s'améliorer très nettement- était plus constant. Car à côté des pensions de famille dont la réputation est unanimement reconnue y compris sur les marchés extérieurs, il reste encore une petite minorité

d'établissements tenus par des "amateurs" qui ne font pas honneur à la tradition chaleureuse de l'accueil polynésien.

Mais, au fil du temps, grâce à la sensibilisation et aux actions de formation menées en direction de cette catégorie d'hôteliers, ce secteur peut devenir une "niche" créatrice d'emplois et un élément de valorisation d'un produit touristique original et relativement bon marché.

En conclusion, il n'est pas interdit de penser qu'il peut actuellement exister un développement parallèle de chaque classe d'hôtellerie. Il est bien évident qu'à une époque où le coût élevé du transport aérien constituait un frein, seuls les établissements de luxe ou de grand tourisme pouvaient drainer une clientèle fortunée et très exigeante. La démocratisation de ce transport laisse présager de bons augures à l'hôtellerie de la classe tourisme et à l'hôtellerie non classée qui sauront offrir des prestations de qualité à une nouvelle couche de clientèle habituée à des voyages moins lointains et parfaitement capable d'établir des comparaisons entre diverses destinations.





L'hôtellerie classée de Polynésie Française

ILES/HOTELS Type Classe Nb Unités

ILE DE TAHITI				1179
Beachcomber Parkroyal	H	L	211	
Sofitel Maeva Beach	H	L	224	
Hyatt Regency	H	L	190	
• Total Hôtels Luxe				625
Matavai	H	GT	138	
Royal Tahitien	H	GT	40	
• Total Hôtels Grand T.				178
Mandarin	H	T	37	
Prince Hinoi	H	T	70	
Pacific Kon Tiki	H	T	44	
Royal Papeete	H	T	71	
Hôtel Tahiti	H	T	66	
• Total Hôtels Tourisme				288
Tahiti Country Club	R	T	40	
Te Puna Bel Air	R	T	48	
• Total Relais Tourisme				88

ILE DE MOOREA				995
Beachcomber Parkroyal	R	L	146	
• Total Relais Luxe				146
Bali Hai	R	GT	62	
Club Bali Hai	R	GT	32	
Sofitel Ja Ora	R	GT	80	
Moorea Lagon	R	GT	41	
• Total Relais Grand T.				215
Moorea Beach Club	R	T	40	
Club Méditerranée	R	T	350	
Cook's Bay	R	T	96	
Linareva	R	T	6	
Hôtel Hibiscus	R	T	25	
Moorea Village	R	T	47	
Tipaniers	R	T	22	
• Total Relais Tourisme				586
Polynesian bungalows	Rés.	T	9	
Fare Condominium	Rés.	T	39	
• Total Résidence Tourisme				48

Kaina vill.(Manihi)	R	GT	16	16
Tetiaroa village	R	T	10	10

• Capacité totale à Tahiti	1179	39%
• Capacité totale autre îles	1861	61%
• Total Polynésie	3040	

ILES/HOTELS Type Classe Nb Unités

ILE DE BORA BORA				465
B.Bora Lagon Resort	R	L	80	
Moana Beach	R	L	41	
• Total Relais Luxe				121
Bora Bora	R	GT	55	
Sofitel Marara	R	GT	64	
Club Méditerranée	R	GT	150	
• Total Relais Grand T.				269
Bora Bora Beach Club	R	T	36	
Revatua Club	R	T	16	
• Total Relais tourisme				52
Matira	Rés.	T	23	
• Total Résidence Tourisme				23

ILE DE RAIATEA/TAHAA				69
Hawaiki Nui	R	GT	32	
• Total Relais Grand T.				32
Hinano	G	T	10	
• Total Hôtels Tourisme				10
Raiatea Village	Rés.	T	12	
• Total Résidence T.				12
Vahine Island (Tahaa)	R	GT	9	
• Total Relais Grand T.				9
Mareva Village (Tahaa)	R	T	6	
• Total Relais Tourisme				6

ILE DE HUAHINE				208
Hana Jti	R	L	14	
• Total Relais Luxe				14
Heiva	R	GT	61	
Bali Hai Huahine	R	GT	43	
• Total Relais Grand T.				104
Bellevue	R	T	23	
Relais Mahana	R	T	22	
Huahine Beach Club	R	T	17	
Huahine village	R	T	28	
• Total Relais Tourisme				90

ILE DE RANGIROA				71
Kia Ora	R	GT	50	
• Total Relais Grand T.				50
Rangiroa Beach Club	R	T	12	
Rangiroa Village	R	T	9	
• Total Relais Tourisme				21

LES MARQUISES				27
Hanakee	Rés.	T	5	
• Total Résidence T.				5
Nuku Hiva Village	R	T	15	
Keikahanui Jnn	R	T	7	
• Total Relais Tourisme				22

Source : Service Territorial du tourisme (au 31 décembre 1994)



La desserte Internationale

Historique

Au cours de la dernière décennie, la desserte aérienne internationale a connu de profondes modifications.

En 1986, la compagnie nationale Air France et la compagnie américaine Continental ont ouvert des lignes régulières à destination de la Polynésie Française. Cette même année, la compagnie privée UTA a modifié deux de ses liaisons Los Angeles-Papeete en liaisons directes Paris-San Francisco-Papeete deux fois par mois au départ de Paris. Cette augmentation de capacité s'est traduite par un accroissement du nombre de visiteurs et l'arrivée d'une nouvelle catégorie de touristes attirée par les bas tarifs pratiqués par la nouvelle compagnie charter.

Après une période de relative stabilité, l'année 1989 marque le début d'une nouvelle phase de réorientation des flux. Continental se retire après 3 ans d'activités et aucune compagnie américaine détentrice de droits de trafic régulier ne dessert plus la Polynésie Française. Pourtant, le principal marché de touristes reste alors les Etats-Unis d'Amérique. C'est le moment choisi par Air France pour ouvrir une liaison régulière Tokyo-Papeete qui entraîne immédiatement un afflux spectaculaire de touristes en provenance du Japon. Par ailleurs, est inaugurée cette même année, la première liaison régulière Noumea-Wallis-Papeete assurée par Air Calédonie International.

C'est surtout l'année 1992 qui voit, d'une part, la compagnie Minerve se rapprocher d'Air Outre Mer pour devenir la société AOM-Minerve qui entre désormais dans le camp des lignes régulières et, d'autre part,

l'arrivée de Corse Air International, compagnie de transport à la demande affrétée par Nouvelles Frontières. Mettant en service un B 747-200 de 530 sièges, le nouveau venu relancera le marché français, et, dans une moindre mesure, le marché américain.

Dès lors, il est constaté un fort développement des liaisons sur l'axe Paris-Los Angeles-Papeete et les compagnies régulières



qui s'étaient déjà lancées dans des campagnes promotionnelles commencent à entrer dans une "guerre tarifaire" afin d'assurer un bon coefficient de remplissage de leurs appareils. L'année 1993 voit fleurir une multitude de prix exceptionnels tels que le billet compagnon à 50% , le billet pour jeunes, celui pour les personnes âgées, le second billet à 50 % et le troisième billet gratuit. AOM-Minerve ouvre une deuxième liaison hebdomadaire Paris-Papeete à compter du mois de juin et Air France remplace ses DC 10 par des A 340 et B 747-400. En revanche, les autres destinations sont moins bien loties. QANTAS supprime sa troisième fréquence hebdomadaire Sydney-Papeete-Los Angeles et Hawaiian Airline n'assure plus qu'une liaison hebdomadaire Honolulu-Papeete. Malgré l'ouverture en juillet d'un ligne Apia-Niue-Rarotonga-Papeete par la compagnie samoane Polynésien Airlines -liaison qui cessera d'être exploitée en septembre 1994 en



raison d'un déficit structurel- l'avenir semble appartenir aux lignes qui desservent les Etats-Unis, l'Europe en général et la France en particulier. Toutefois, les relations aériennes avec l'Amérique du Sud s'améliorent grâce à la mise en service par Lan Chile du B 767 en remplacement du B 707. Par ailleurs, les remplissages des avions en provenance du Japon sont excellents.

L'année 1994 se caractérise par une progression des capacités sur l'axe Paris-Los Angeles-Papeete. AOM-Minerve assure dès avril une troisième fréquence hebdomadaire et Air France, dans un souci d'homogénéité de sa flotte, utilise uniquement des B 747-400. Pendant la période d'été, Corse Air International effectue neuf rotations supplémentaires avec prolongation sur Nouméa. QANTAS a, entre temps, choisi de desservir Auckland en point intermédiaire entre Sydney et Papeete. En fin d'année, Air France se retire de la liaison Nouméa-Auckland-Papeete qu'elle assurait en DC 10.

Pour s'en tenir aux deux dernières années, le trafic commercial international a connu une progression de passagers de plus de 20 %.

Situation actuelle et évolution

En janvier 1995, la ligne Papeete-Auckland-Nouméa que la compagnie Air France a cessé d'exploiter est reprise par Air Calédonie International qui assure une fréquence hebdomadaire au moyen d'un DC10-30 loué à AOM-Minerve.

En avril 1995, Air France lance une deuxième fréquence hebdomadaire sur la liaison Papeete-Tokyo.

Dès le mois de juin prochain, Corse Air International desservira une fois par semaine Paris via San Francisco avec un B 747 SP de 339 sièges. Cette liaison s'ajoutera à celle effectuée actuellement via Los Angeles avec un 747-200 de 530 places.

Par ailleurs, durant les mois d'été de l'hémisphère boréal, AOM-Minerve assurera une quatrième fréquence hebdomadaire Papeete-Paris.

Pour résumer, les capacités suivantes seront mises en ligne par semaine pendant la haute saison :

- Papeete-Los Angeles	4 396 sièges
- Papeete-San Francisco	339 sièges
- Papeete-Paris	3 403 sièges
- Papeete-Tokyo	820 sièges
- Papeete-Auckland	1 056 sièges
- Papeete-Auckland-Sydney	496 sièges
- Papeete-Auckland-Nouméa	326 sièges





- Papeete-Wallis-Nouméa 132 sièges
- Papeete-Ile de Paques-Santiago 546 sièges
- Papeete-Honolulu 350 sièges

Enfin, à compter du 2 septembre, la compagnie australienne QANTAS remplacera provisoirement le B 747-Combi de 248 sièges qui assure deux liaisons

hebdomadaires Sydney-Auckland-Papeete-Los Angeles par un B 747 SP de 312 sièges. Il est également prévu que cet appareil soit lui-même remplacé début 1996 par un B 747 reconfiguré "tous passagers" de 429 sièges. Une telle augmentation de capacité devrait très nettement améliorer la fréquentation touristique en provenance de l'Australie.

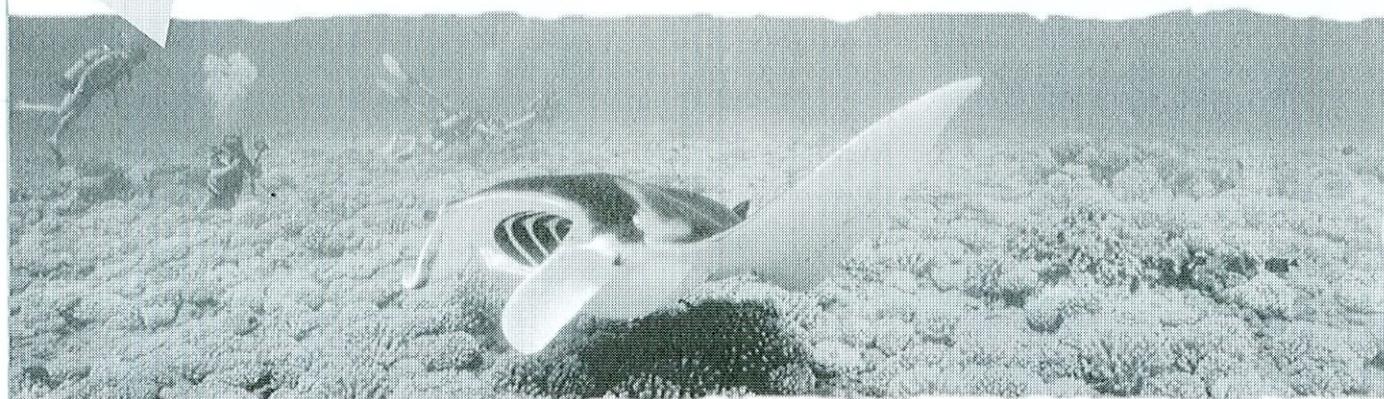


Touristes par compagnie empruntée en 1994

AF :	Air France
NZ :	Air New-Zealand
QF :	Qantas Airways
LA :	Lan Chile
AOM :	AOM-Minerve
CS :	Corse Air International
HA :	Hawaiian Airlines
SB :	Air Caledonie International
PH :	Polynesian Airlines

Origine	AF	NZ	QF	LA	AOM	CS	HA	SB	PH	AJR	Bateaux	Total
Amérique Sud	139	634	369	3840	68	18	55	18	21	12	26	5200
Australie	74	1274	4445	252	12	1	1	42	96	13	74	6284
Canada	384	706	548	14	219	234	78	3	18	124	361	2689
Japon	18083	147	138	294	33	6	835	47	13	286	35	19917
N-Zélande	2684	3268	493	41	3	1	1	3	31	75	77	6677
USA	12479	5858	5495	118	11676	5148	1218	27	178	1407	1880	45484
Europe	6796	16138	3574	564	1580	572	212	109	149	799	689	31182
France	13717	667	726	452	12618	10149	118	674	23	589	145	39878
Autres Pays	1916	1621	782	96	464	381	1390	1718	177	95	135	8775
Total Général	56272	30313	16570	5671	26673	16510	3908	2641	706	3400	3422	166086

Source : Service Territorial du tourisme



La desserte Interinsulaire

En raison de l'étendue du territoire et de l'éloignement de certains îles, le transport interinsulaire qui constitue un élément essentiel de l'activité économique revêt une importance capitale pour le développement du tourisme.

Sur de longues distances, le transport aérien est le moyen le mieux adapté mis à la disposition des visiteurs.

En revanche, les liaisons entre les îles de Tahiti et de Moorea sont facilement assurées par des catamarans rapides qui captent actuellement une partie de la clientèle touristique. De même, depuis la mise en service en septembre 1994 d'un navire performant entre Tahiti et les Îles-Sous-Le-Vent, une nouvelle catégorie de visiteurs accède plus facilement à la formule de circuits en raison des faibles tarifs pratiqués.

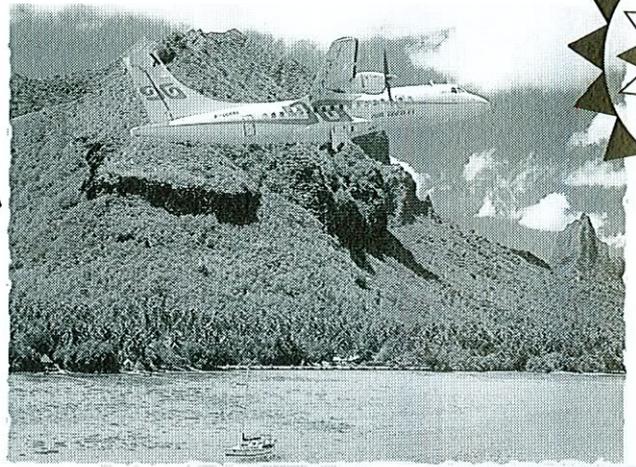
Mais, c'est surtout le transport aérien domestique qui achemine la majorité des touristes dans les îles.

La compagnie Air Tahiti assure la desserte aérienne de la Polynésie Française à travers six réseaux :

- Îles-sous-le Vent
- Rangiroa

- Tuamotu Nord
- Tuamotu Est et Gambier
- Marquises
- Australes

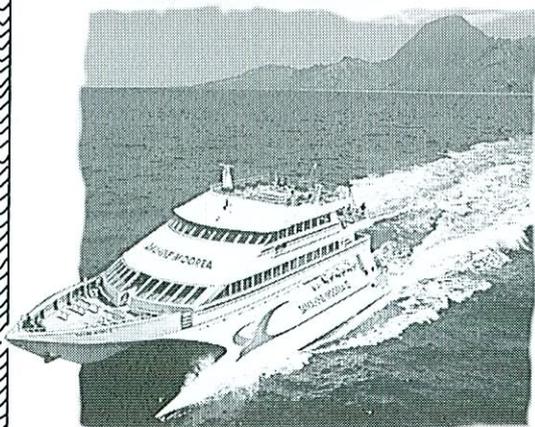
Pour sa part, la compagnie



Air Moorea dessert l'île de Moorea par navette aérienne pour un trajet d'environ sept minutes et l'atoll de Tetiaroa. En dépit d'une concurrence accrue avec les catamarans sur le trajet Tahiti-Moorea, la compagnie maintient sa position en procurant aux touristes un transfert rapide dès leur arrivée à l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Par ailleurs, Air Moorea pour soutenir son activité s'est lancée dans les formules de promenades aériennes qui sont très prisées des visiteurs.

Quant à la société Air Tahiti, son action en faveur du développement du tourisme est importante. Après avoir mis en place des formules de billets combinés "inter-îles", elle a passé des accords avec des hôteliers et des pensions de famille qui lui permettent de proposer des forfaits à des prix avantageux.

Enfin, il existe de petites compagnies de transport à la demande par avion ou hélicoptère qui sont complémentaires mais dont l'apport touristique reste cependant marginal.





Conclusion

Le tourisme qui constitue une pièce maîtresse du développement économique du Territoire est une activité dépendante de facteurs extérieurs qui nécessite une stratégie fondée sur des objectifs et un positionnement précis.

La Polynésie Française ne saurait être une destination de tourisme de masse en raison de l'éloignement de ses marchés émetteurs et du coût relativement élevé de ses prestations.

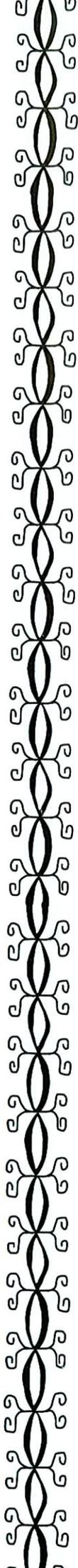
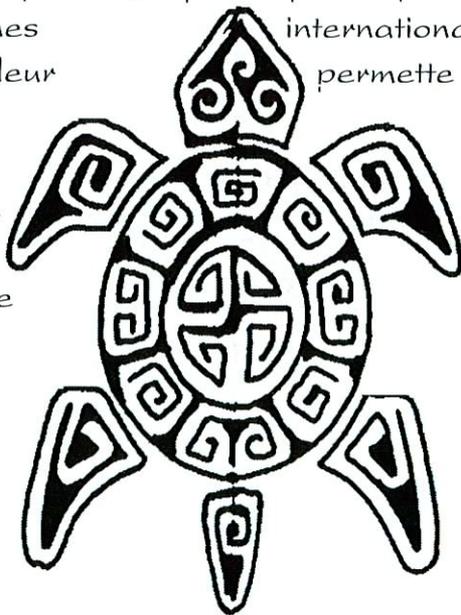
En bénéficiant d'une bonne situation concurrentielle dans le secteur du tourisme de haut de gamme, la Polynésie Française se doit de privilégier un hébergement de qualité dans un environnement préservé qui réponde aux souhaits de la clientèle internationale.

Ce positionnement n'est cependant pas contraire aux intérêts des autres catégories d'hôtellerie installées notamment sur des îles où la création d'importants complexes ne se justifie pas.

Encore faut-il que chaque acteur soit convaincu de la nécessité de mettre en place les infrastructures adéquates et de disposer d'un personnel qualifié et motivé.

Enfin et il s'agit d'un point important, il faut espérer que les compagnies qui assurent les liaisons aériennes internationales continuent de pratiquer une concurrence loyale qui leur permette de garantir la pérennité de leurs lignes.

Le tourisme polynésien a un bel avenir devant lui, tant au plan économique que social, par le nombre d'emplois qui sont en mesure d'être créés.



Calendrier des événements d'intérêts touristique retenues en 1995 par le GIE Tahiti Tourisme

JANVIER

Fête du nouvel an.

FEVRIER

Nouvel an chinois, l'année du cochon est célébrée au temple chinois de Mamao à Papeete.

Coup de coeur du commerce, animations autour de l'île de Tahiti et dans les magasins de Papeete à l'occasion de la Saint Valentin.

Marathon international, 6ème édition de cette course réputée sur l'île de Moorea.

Heilager World Cup Race : course de jet ski de niveau international
Traditions culturelles (3 février au 26 mars), démonstrations de tatouage et de médecine ancestrale, exposition d'artisanat locale place Vaiete.

MARS

Arrivée de l'Évangile, célébration du débarquement des premiers missionnaires. Grands rassemblements populaires sur les stades Willy Bambridge et d'Àfareaitu de Moorea.

Journée internationale de la Femme

Pirogues du passé, des pirogues doubles venues de différents pays du Pacifique se rassemblent au marae Taputapuatea avant de revivre les grandes migrations du passé. Itinéraire : Raiatea-Tahiti-Marquises-Hawaii.

AVRIL

Triathlon international, 19ème édition sur l'île de Huahine

Fête du sport maohi, les sports traditionnels polynésien à l'honneur : courses de porteurs de fruits, de pirogues, lancer de javelots, etc.

MAI

Election des Miss, les clubs sportifs, associations et communes de Tahiti et ses îles élisent comme chaque année leurs ambassadrices de la beauté polynésienne.

Fête du ukulele, événement musical pour mettre en valeur cet instrument typique des îles.

JUIN

Élection de Miss Tahiti et Miss Heiva

Élection de Tahiti Tane et Tane Heiva

Élection de Miss Dragon : la communauté chinoise élit sa reine de beauté.

Journée mondiale de l'environnement : animations Pointe Vénus et randonnée pédestres dans les vallées de la Fatoua et de Papenoo, au lac Vaihira et sur le sommet de l'Aorai.

Journées de la perle noire : exposition, défilé de mode, ventes aux enchères et gala célèbrent le "poe rava", la perle noire de Polynésie Française.

Hivavaevae : défilé civil des différentes associations locales et manifestations diverses pour célébrer la fête de l'Autonomie interne en Polynésie française.

Horue 95 : 5ème open pro-am de surf sur la plage Tahaaruu.

Journée du "mairé" : exposition des différentes variétés de cette fougère typique de Tahiti et démonstration de ses utilisations possibles, Bal du Maire dans un grand hôtel de Tahiti.

JUILLET

Heiva i Tahiti : grande manifestation traditionnelle à Tahiti et dans différentes îles dont Bora Bora. Au programme : concours de chants et danses, compétitions sportives, démonstrations artisanales, reconstitution historique sur le Marae Arahurahu... sans oublier les baraques foraines.

Open de golf de Tahiti : 16ème concours international sur le parcours Olivier Bréaud à Atimaono.

Marché sur le feu : cérémonie ancestrale à laquelle participent les spectateurs

Prise de la Bastille : fêtes et bals célèbrent la fête nationale française, soirées spéciales dans les grands hôtels.

Célébration des îles Marquises : festivités culturelles dans tout l'archipel pour marquer le 400ème anniversaire de l'arrivée de Européens. Colloque international sur le thème "Îles Marquises d'hier à demain".

Heiva i Bora Bora : fêtes et concours traditionnels sur l'île de Bora Bora.

AOÛT

Te Aito : 8ème édition de ce marathon individuel de pirogue disputé sur une vingtaine de kilomètres.

Jeux du Pacifique Sud : une vingtaine de pays viennent disputer Tahiti les dixièmes jeux du Pacifique organisés tous les quatre ans.

Exposition de costumes : différents groupes de danses exposent leurs costumes spécialement confectionnés pour le Heiva.

SEPTEMBRE

Journée de la couronne et de la fleur : floralies organisées par l'Association Harrison Smith.

Journées mondiales du tourisme : accueil spécialement fleuri pour les touristes qui bénéficieront durant ces journées de réductions d'entrée des musées et dans certains restaurants. Des animations spéciales mettront en valeur le patrimoine naturel et culturel de la Polynésie Française.

Taapuna Masters : 11ème édition de cette compétition de surf très particulière organisée dans une passe, celle de Taapuna Punaauia

OCTOBRE

Fête annuelle de l'Arbre

Pêche aux cailloux à Bora Bora

Journée du Tipanier : hommage rendu à cette fleur des îles avec concours de la plus belle couronne, la plus belle robe... et dîner dansant organisé par le Conseil des Femmes en Polynésie française

Raid Vaitepiha : compétition-randonnée sportive par équipes dans la presqu'île de Tahiti.

NOVEMBRE

Turamara'a : les familles viennent se recueillir pour la Toussaint sur les pierres tombales de leurs anciens avec des fleurs par milliers. Au soir, les cimetières sont illuminés de bougies. Unique.

Hawaiki Nui : course de pirogues par équipe en haute mer, avec participation d'équipages étrangers, reliant Huahine-Raiatea-Tahaa et Bora Bora.

DECEMBRE

Journées du Tiare Tahiti : la fleur-symbole (Gardenia Tahitiensis) est à l'honneur, concours de décorations sur toute l'île et dîner dansant.

Saveurs polynésiennes : des menus spéciaux composés de produits locaux sont présentés dans plusieurs restaurants de Tahiti.

4ème festival des Marquises : Ua Pou est le lieu des manifestations traditionnelles organisées chaque année dans l'archipel.

Noël à Tahiti : le père Noël apparaît dans les rues de Papeete
Corrida de la Saint Sylvestre : (course de 7 kms) à travers Papeete, dîners et bals dans les hôtels et restaurants de Tahiti et des îles.

**RECAPITULATIF DU TRAFIC COMMERCIAL ET DE SES VARIATIONS
DE L'AERODROME DE TAHITI - FAA'A DE JANVIER A MARS 95**

COMPAGNIE		VOLS	PAX	TRANS	PAX+ TRANS	S.O.	CMR%	FRET (KG)	POSTE (KG)	VARIATION 1995/1994
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL										
GROUPE AIR FRANCE	A	52	15046	0	15046	21321	70,6	200022	130454	PAXt - 21,1
	D	52	14431	0	14431	21321	67,7	35059	25805	FRET - 55,8
	T	104	29477	0	29477	42642	69,1	235081	156259	S.O.- 8,5
QANTAS	A	51	6183	0	9747	13197	73,9	208284	3126	PAXt - 7,6
	D	51	5582	0	9146	13197	69,3	5734	792	FRET + 151,4
	T	102	11765	0	18893	26394	71,6	214018	3918	S.O. - 4,5
AIR NEW ZEALAND	A	64	11586	0	16530	24074	68,7	452552	6047	PAXt + 6,0
	D	64	11344	0	16288	24082	67,6	7641	736	FRET + 20,9
	T	128	22930	0	32818	48156	68,1	460193	6783	S.O. - 0,5
LAN CHILE	A	26	4458	0	4458	5151	86,5	53278	271	PAXt + 5,2
	D	26	3983	0	3983	5147	77,4	16720	230	FRET + 263,4
	T	52	8441	0	8441	10298	82	69998	501	S.O. - 20,6
HAWAIIAN AIRLINES	A	15	3072	0	3072	4556	67,4	12359	139	PAXt + 11,3
	D	15	2528	0	2528	4556	55,5	7051	263	FRET - 1,6
	T	30	5600	0	5600	9112	61,5	19410	402	S.O. - 5,7
AIR CALEDONIE INTL	A	25	2065	0	2065	5591	36,9	108947	3672	PAXt + 125,0
	D	25	2466	0	2466	5557	44,4	28291	6099	FRET + 1105,5
	T	50	4531	0	4531	11148	40,6	137238	9771	S.O. + 267,2
A.O.M.	A	36	8193	0	8193	11693	70,1	154378	12628	PAXt + 31,8
	D	36	8022	0	8022	11707	68,5	19914	7937	FRET + 13,9
	T	72	16215	0	16215	23400	69,3	174292	20565	S.O. + 44,2
TOTAL REGULIER	A	269	50603	0	59111	85583	69,1	1189820	156337	PAXt - 1,7
	D	269	48356	0	56864	85567	66,5	120410	41862	FRET + 8,4
	T	538	98959	0	115975	171150	67,8	1310230	198199	S.O. + 0,3
TOTAL NON REGULIER	A	34	9863	0	9863	13651	72,3	111314	837	PAXt + 82,0
	D	35	9893	0	9893	13874	71,3	20231	0	FRET - 40,5
	T	69	19756	0	19756	27525	71,8	131545	837	S.O. + 67,1
TOTAL INTERNATIONAL	A	303	60466	0	68974	99234	69,5	1301134	157174	PAXt + 5,8
	D	304	58249	0	66757	99441	67,1	140641	41862	FRET + 0,8
	T	607	118715	0	135731	198675	68,3	1441775	199036	S.O. + 6,2
TOTAL TOUT TRAFIC	A	4375	123464	0	131972	194270	67,9	1420572	163930	PAXt + 8,1
	D	4375	114579	0	123087	194780	63,2	368234	57492	FRET + 3,1
	T	8750	238043	0	255059	389050	65,6	1788806	221422	S.O. + 6,7



Remise de médailles à l'Aviation Civile



Moment solennel et émouvant

Le jeudi 20 avril 1995, une grande cérémonie s'est déroulée au restaurant "La rose des vents" sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Lors de cette cérémonie organisée par le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française, 33 employés ont été décorés par le Directeur, M. Guy YEUNG.

Certains d'entre eux ont été décorés de la "Médaille d'honneur de l'Aéronautique" à différents échelons, échelon bronze pour plus de 25 années d'ancienneté de service (23 employés), échelon argent pour plus de 30 ans de service (6 employés) et échelon vermeil pour plus de 35 ans de service (2 employés). Cette médaille a été instituée par le décret du 23 février 1937 qui précise que la "Médaille d'Honneur de l'Aéronautique" vient récompenser les mérites et la valeur professionnelle des personnels relevant du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

La seconde partie de la cérémonie fut consacrée à la remise de deux "Médailles de l'Aéronautique" à deux fonctionnaires de l'Aviation Civile particulièrement méritants: M. René PRAT et M. Roger RENO. Cette médaille, qui est la plus haute distinction du monde

aéronautique et spatial français, fut créée par le décret du 14 février 1945 pour:

- récompenser la valeur professionnelle des personnels civils et militaires, navigants ou non navigants, relevant du Ministère de la Défense Nationale et du Ministre chargé des Transports,

- distinguer le mérite des citoyens qui ont contribué au développement de l'aéronautique,
- sanctionner des prouesses, des actes d'héroïsme, ou des travaux particulièrement intéressants pour le développement de l'aéronautique,
- et enfin, honorer les victimes d'accidents aériens.



M. Guy Yeung, Directeur de l'Aviation Civile entouré des deux récipiendaires de la médaille de l'Aéronautique : M. René Prat (à droite) et M. Roger Renou (à gauche)

Rarement accordée, puisque jusqu'à présent, seul M. Guy YEUNG, Directeur du SEAC en Polynésie Française en était récipiendaire, cette distinction a récompensé deux fonctionnaires venus d'horizons différents, mais ayant en commun le sens du devoir, l'amour du travail bien fait et un engagement sans faille dans l'aéronautique.

Après l'allocution de M. Guy YEUNG, M. PRAT et M. RENOU ont pris la parole pour remercier l'assemblée puis chacun fut convié à un cocktail dînatoire afin de conclure cette cérémonie dans une ambiance chaleureuse.



Les récipiendaires de la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique échelon bronze

LISTE DES RECIPIENDAIRES

- M. MARIASSOUCÉ James

Médaille de l'Aéronautique

Promotion 1993 : (arrêté du 20/09/1994)

- M. Bernard CLAISSE
- M. Jean COULON
- M. Jean JURD
- M. Christian VACHOT

Promotion 1994 : (décret du 02/09/1994)

- M. PRAT René au titre du SSBA/Sud Est
- M. RENOU Roger au titre du SEAC/Polynésie Française

Echelon bronze (plus de 25 ans de service) :

Promotion 1988 : (arrêté du 23/10/1989)

- M. TERIIEROOITERAI Victor
- M. IZAL Jean
- M. TERIIIAU Noel

Médaille d'Honneur de l'Aéronautique

Echelon vermeil (plus de 35 ans de service) :

Promotion 1993 : (arrêté du 20/09/1994)

- M. Claude JUVENTIN
- M. Georges ROBERT

Promotion 1990 : (arrêté du 10/09/1991)

- Mme FROGIER Odile
- M. LO François
- Mme VONG Frida

Echelon argent (plus de 30 ans de service) :

Promotion 1991 : (arrêté du 10/11/1992)

- M. GIRAUD Jean-Claude

Promotion 1991 : (arrêté du 10/11/1992)

- M. CHATELIN Jacques
- M. MARTIN Yves
- M. VAN CAM Charles
- Mme AUMERAN Esther
- M. BLUM Michel
- M. BOCQUET Jean-Claude
- M. JUVENTIN Justin

Promotion 1993 : (arrêté du 20/09/1994)

- M. Gaston CLARK
- M. Roland COLOMBANI
- Mme Madeleine MOTTARD
- M. Dominique PERROY
- M. Jean-Claude PRENAT
- M. Edwin SHIRO ABE
- Mme Hélène TCHEONG
- M. Ata TERAAMANO
- Mme Juliette TIAIHO
- M. Jean TIRATEAU



M. Roger Renou, visiblement ému, reçoit la Médaille de l'aéronautique



Les récipiendaires de la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique échelon argent

Deux dames en mission

Mme Marie-France BESSE, Chef du bureau de Formation et de Recrutement à la DGAC de Paris ainsi que Mme Aicha HAMDY, Chef de la division Recrutement dans le même bureau sont venues en Polynésie Française du 19 au 27 mai dans la cadre d'une mission au Service D'État de l'Aviation Civile.



Mme M.F. BESSE travaille au sein du service des ressources humaines à la Direction Générale de l'Aviation Civile à Paris où elle dirige le bureau du recrutement et de la formation. Elle s'occupe de l'organisation de l'ensemble des recrutements de l'Aviation Civile, et coordonne également l'ensemble des formations d'ordre général de la DGAC; elle a donc un rôle à la fois de conception des documents de base en matière de formation (schéma directeur de la formation) et de coordination des actions de formations locales déconcentrées.

Mme Aicha Hamdi est, quant à elle, Chef de la Division Recrutement. Elle s'occupe de la rédaction des textes concernant le recrutement et de la partie organisation matérielle de ces recrutements, à savoir les concours administratifs. En ce qui concerne les concours techniques, c'est l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile qui s'occupe de leur organisation

matérielle.

Le but de leur mission dans le Pacifique Sud (Nouvelle-Calédonie, Wallis, Polynésie Française) était de faire le point sur les problèmes de formation continue et de recrutement. Mmes BESSE et HAMDY souhaitaient, en effet, mieux connaître leurs interlocuteurs et voir avec eux quels étaient les problèmes liés à la formation et au recrutement.

Dans ce domaine particulier peuvent exister des dysfonctionnements liés soit à l'éloignement par rapport à la Direction parisienne, soit à l'absence sur place de structures suffisantes pour organiser des formations rendant les formations locales moins performantes qu'en Métropole, d'autant que compte tenu des frais de déplacement, les demandes de formations en Métropole ne peuvent pas toutes être satisfaites

Afin de remédier à ces dysfonctionnements, Mme M.F. BESSE insiste sur une optimisation du système : "Il nous faut fonctionner

davantage en réseau de coordonnateurs de formation homogène travaillant sur les mêmes bases, c'est-à-dire à partir du Schéma Directeur de la Formation 1994-96". En outre, plusieurs solutions peuvent être envisagées dans le sens d'un meilleur fonctionnement. En effet, il serait souhaitable, lorsque cela est possible, de mettre en place des formations concernant plusieurs administrations implantées sur le territoire de façon à regrouper un effectif suffisant. Une autre voie de solution serait d'envoyer nos formateurs métropolitains sur place, toujours si l'effectif est conséquent.

Au terme de leur visite au Service d'État de l'Aviation Civile en Polynésie Française, Mmes BESSE et HAMDY s'estiment satisfaites des efforts poursuivis en matière de formation d'une part, et d'autre part de la conformité des plans de formation locaux avec le Schéma Directeur de la Formation.

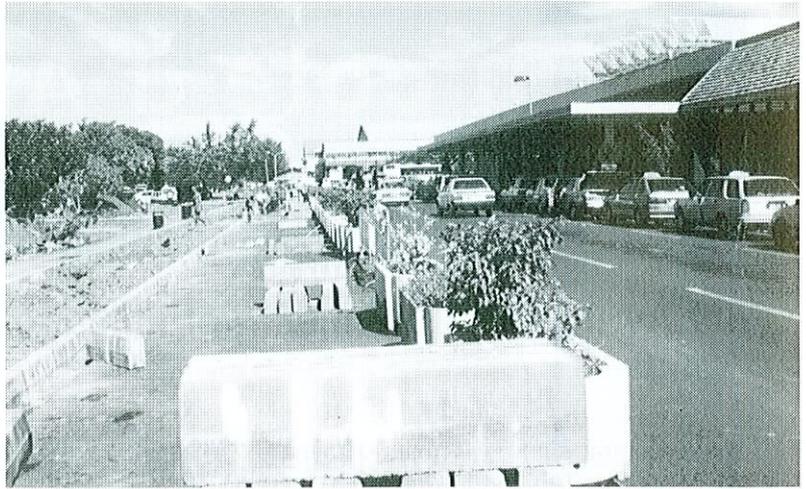


L'aéroport du troisième millénaire

Parkings, routes de sortie, espace restauration, consigne à bagages et zones sous douane, autant d'emplacements actuellement en travaux à l'aéroport international de Tahiti-Faa'a qui s'achemine bel et bien vers un aéroport moderne à l'horizon de l'an 2000.

Le 25 avril 1995, une note de service de la Société d'Équipement de Tahiti et des Iles, société concessionnaire de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, indiquait qu'à compter du 26 avril 1995, tous les usagers de l'aéroport étaient invités à ne pas utiliser la bande "arrêt minute" pour un stationnement dépassant 3 minutes.

En effet, cette voie devait être réservée partiellement et temporairement aux taxis et



Aménagement du nouveau parking de l'aéroport international de Tahiti-Faa'a.

autocars du fait de la suppression provisoire d'une des voies passant devant le terminale de l'aérogare.

La note de la SETIL marquait le début de travaux qui allaient bouleverser le cadre de l'aéroport international pour quelque temps.

Les bouleversements commencèrent par le démarrage des travaux d'aménagement du parking automobile. Ces travaux s'inscrivent dans la perspective à moyen terme de liaisonnement des parkings, de construction d'un terre-plein central où viendront se ranger taxis et bus... et aussi de l'installation du péage du parking.

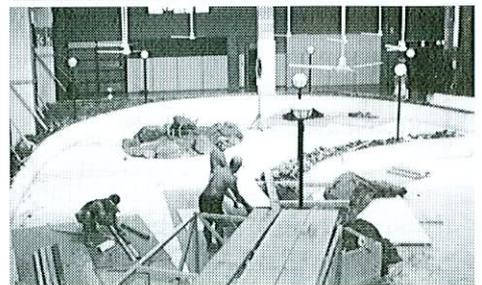
Alors que l'ancienne route de sortie de l'aéroport est bloquée afin de procéder aux travaux de liaisonnement des parkings, une signalisation provisoire a été mise en place qui invite les usagers de l'aéroport à utiliser la toute nouvelle route de sortie,

récemment mise en service.

En ce qui concerne les modifications de la zone restauration, le gros oeuvre a d'ores et déjà commencé avec le déplacement du snack-bar en face de la zone des vols domestiques, au lieu et place de l'ancien distributeur automatique de banque. Les travaux vont bon train car le concessionnaire projette de créer 575 mètres carrés de plancher mezzanine pour regrouper toutes les activités de restauration des aérogares internationale et domestique. Le nouvel espace restauration comprendra un restaurant "self-service" et une restauration gastronomique pour une capacité totale de 220 couverts.



La future salle de restauration.



La nouvelle route de sortie de l'aéroport.

Du côté d'Air Tahiti

03 Avril 1995 : premier "vol militaire" pour Air Tahiti

Le contrat signé le 4 mars dernier entre Air Tahiti et la Défense (voir Manureva n°73 "Moruroa desservi par Air Tahiti") s'est concrétisé le 03 avril 1995 avec l'affrètement du premier vol de la compagnie territoriale, un ATR 42, en direction de la base militaire de Moruroa.

Comme prévu, ce vol comprenait des personnels civils et militaires travaillant pour le compte du CEP. Il aura fallu trois heures et demie à ces personnels pour relier la Base Aérienne 190 à l'atoll de Moruroa., C'est une heure de plus qu'avec les Caravelles.



Ainsi, depuis le 03 avril 1995, la desserte aérienne des sites de Hao et de Moruroa est également assurée par des avions ATR 42 et 72 d'Air Tahiti, dans le cadre d'un marché passé par la Direction des Centres d'Expérimentation Nucléaires (DIRCEN) avec cette société.

Le contrat DIRCEN-Air Tahiti a pour but de pallier le retrait du

service des Caravelles (annoncé pour fin Août) et comporte deux types de prestations :

- des avions affrétés, pour un coût forfaitaire supporté par la DIRCEN: c'est le cas des liaisons directes vers Moruroa et de quelques liaisons à destination de Moruroa mais passant par Hao en "bretelle" à l'aller ou au retour;

- des vols "commerciaux" vers Hao, sur lesquels la DIRCEN réserve et paie les passages par billetterie individuelle.

Grâce à ce contrat, Air Tahiti va pouvoir rentabiliser au plus vite ses appareils en réalisant un nombre d'heures de vol plus important.



Modernisation des guichets d'enregistrement

Air Tahiti met actuellement au point un nouveau système informatique d'enregistrement sur ses vols qui devrait permettre aux passagers d'enregistrer leurs bagages plusieurs heures à l'avance et de limiter les files d'attente.

Le traitement informatique des enregistrements d'Air Tahiti est en complète refonte. En effet, comme pour les vols internationaux, le nouveau système mis en place par la compagnie locale a pour but d'enregistrer les passagers et les bagages sur n'importe lequel des guichets disponibles.

Ainsi, tôt le matin, des passagers pourront se présenter aux différents guichets, qu'ils partent pour Bora-Bora à 8h, Rangiroa à 10h, vers les Iles Australes à 9h ou les Iles Marquises à 7h.

la Refonte a pour objectif, non seulement de permettre à chacun de se diriger vers le guichet de son choix, mais également de réduire l'attente à ces mêmes guichets à 15 minutes maximum.

Le problème principal est de gérer plusieurs vols en même temps (à la différence des vols internationaux où plusieurs guichets enregistrent un seul vol). De plus il faut que les hôtesses disposent d'autant de listes de passagers qu'il y a de vols prévus dans la journée... C'est dire si le passage de l'ancien au nouveau système informatique ne se fera pas sans difficultés.

Quoi qu'il en soit, des tests auront lieu jusqu'à la fin du mois de mai, tests qui prouveront l'efficacité du nouveau système qui permet de faire enregistrer ses bagages plus de 4 heures avant le décollage.

Du côté des compagnies internationales

AOM, vols non fumeurs

Anticipant les prochaines recommandations américaines, la compagnie Française AOM instaure à compter du premier mai des vols intégralement non-fumeurs sur la liaison Papeete-Paris-Papeete.

La fête du travail sera, cette année, synonyme pour les passagers d'AOM d'interdiction de fumer, du moins sur les vols pratiquant une escale sur le continent américain.

En effet, fumer est un luxe que ne pourront plus se permettre les passagers d'AOM, la compagnie française appliquant à la lettre, à compter du 1er mai 1995, la future réglementation américaine. Celle-ci stipule qu'à partir de janvier 1996 tout vol touchant le sol des États-Unis devra être non-fumeur.

Les vols entièrement non-fumeurs existent déjà aux États-Unis et ils sont de plus en plus nombreux, à commencer par six compagnies américaines intérieures, quelques compagnies européennes et la compagnie Qantas qui a interdit la cigarette sur sa liaison Sydney-Auckland-Papeete-Los Angeles en

application de la réglementation australienne.

La compagnie française AOM s'est, quant à elle, appuyée sur un récent sondage effectué auprès de ses passagers indiquant que si 27% d'entre eux étaient fumeurs, 80% souhaitaient des vols entièrement non-fumeurs alors que 18% seulement s'y opposaient. En fonction du respect du choix du plus grand nombre et face au puissant lobby anti-tabac américain, la compagnie a tranché pour des vols non-fumeurs, espérant compenser la perte des passagers fumeurs par une clientèle plus familiale, sensible à cet argument.

Pour ce qui est des passagers fumeurs qui resteront fidèles à AOM, il est question que l'équipage distribue des chewing-gums calmants, en attendant de pouvoir fumer une cigarette à l'escale de Los Angeles...du moins si, dans l'espace de transit, la zone fumeur est préservée!



LanChile, troisième rotation Santiago-Papeete

Après avoir fêté, le 9 mars dernier, son 66^{ème} anniversaire, la compagnie sud américaine Lan Chile annonce une troisième rotation hebdomadaire sur Santiago à compter du 21 juin.

La compagnie sud-américaine Lan Chile est née du fruit des efforts d'un officier de l'armée chilienne, Arturo Merino Benitez qui, en 1929, fonda la "Linea Aera Nacional". Cela n'était au début que l'aéropostale et depuis, la compagnie s'est développée. En août 1963, à la suite d'un vol expérimental, un colonel d'aviation réussit à poser un Catalina à Tahiti. En avril 1967, c'est un DC-6 avec ses passagers qui ouvre officiellement pour Lan Chile la route du Pacifique. Il faudra cependant attendre le 28 février 1970 pour voir se poser le premier Boeing de la compagnie sur la piste de Tahiti-Faa'a, évènement qu'Arturo Merino Benitez aura vécu, avant de s'éteindre le 2 mai 1970.

Aujourd'hui, afin de répondre à la hausse de la demande chilienne sur la destination Polynésie, la Lan Chile ajoute, à compter du 21 juin, un troisième vol hebdomadaire. Ceci ne constitue qu'une étape pour M. Arturo Irazazaval, actuel Directeur de la Lan Chile, dont l'objectif est d'atteindre des rotations journalières.

Ce nouveau développement s'inscrit dans le cadre de l'étroite collaboration qui unit la Lan Chile et le GIE Tahiti Tourisme, laquelle a permis la promotion de la destination Tahiti au Chili, en Argentine et au Brésil. La compagnie sud-américaine envisage même la mise en place d'une quatrième fréquence pour les mois les plus chargés, en décembre et février prochain.

QANTAS
THE AUSTRALIAN AIRLINE

Un nouveau Directeur Régional



La représentation locale de la compagnie australienne Qantas a changé de Directeur. Malcolm Andrews cède la place à Nick

McGlynn. Pour sa part, Malcolm Andrews ira prendre en charge la direction des opérations de sa compagnie à Bangkok, plate-forme importante du Sud-Est asiatique

Le samedi 20 mai, au Hyatt Regency, étaient réunies toutes les personnalités du monde de l'aéronautique afin de saluer le départ de Malcolm Andrews et de souhaiter

la bienvenue au Fenua du nouveau Directeur régional de la compagnie australienne Qantas, Nick McGlynn.

Avant de prendre ses fonctions courant juin, le nouveau Directeur a ainsi pu prendre contact avec ses principaux interlocuteurs en Polynésie Française. Il a notamment rencontré M. Guy YEUNG, Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile et son adjoint, M. Jean-Baptiste FILOSA, ainsi que des représentants des agences de voyage, du GIE Tourisme, de la SETIL...

Une des tâches principales de M. McGlynn sera de contribuer à augmenter le trafic de passagers à destination de Tahiti. En effet, après la suppression en octobre 1992 de sa troisième rotation hebdomadaire, la compagnie Qantas avait enregistré pour 1993 une perte de 25,72 % du nombre de ses passagers (conservant

cependant un coefficient de remplissage en augmentation de 2,7 points à 64,7%). Pour 1994, la compagnie voit remonter le nombre de ses passagers à 73173, soit une augmentation de 9,8%. Cette amélioration n'est pas suffisante pour Qantas, le nombre de touristes australiens en Polynésie ne progressant guère ces dernières années.

Créée en 1920, Qantas (Queensland And Northern Territories Aerial Service) compte, tant en passagers qu'en chiffre d'affaires, parmi les quatre principales compagnies régulières qui desservent Papeete, derrière Air France, Air New Zealand et AOM.

Visite de M. Franck Morisseau

Le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française a accueilli, du Dimanche 9 au lundi 17 avril dernier, Monsieur Franck MORISSEAU, Conseiller du Directeur de la Navigation Aérienne à la D.G.A.C.

Dès son arrivée, Monsieur Morisseau a visité en premier lieu l'aéroport de Tahiti-Faa'a ainsi que les centres d'exploitation de la Navigation Aérienne. Il a terminé sa journée par une réunion avec le Directeur du SEAC-PF, M. Guy YEUNG, et les responsables du Service de la Navigation Aérienne.

Le lendemain fut une journée consacrée à diverses séances de travail spécifiques aux problèmes de navigation aérienne (circulation aérienne, maintenances, exploitation technique des aérodromes extérieurs,...).

Accompagné de M. Guy



M. Morisseau entouré de M. Yeung (à droite) et de M. Tumahai (à gauche)

YEUNG et de divers chefs de service, Monsieur Morisseau a procédé à la visite, le jour suivant, des aérodromes de Huahine, Raiatea, Bora-Bora et Rangiroa. A chaque fois, M. Morisseau s'est renseigné auprès des chefs d'aérodrome des conditions dans lesquelles s'effectuait leur travail.

Après avoir assisté à des réunions avec les personnels le jeudi, M. Morisseau a achevé sa semaine polynésienne par un déplacement à Bora-Bora, pour ensuite repartir dès le lundi suivant, vers la métropole.

Un CESSNA 206 amphibie à Tahiti-Faa'a

Le jeudi 13 avril, peu après 16h, une drôle de petite machine volante, à la fois avion et hydravion, s'est posé sur la piste de Tahiti-Faa'a. Cet appareil était un Cessna 206 amphibie, convoyé par deux jeunes pilotes, François Gastine et Thierry Marchall depuis Minneapolis jusqu'à Nouméa.

Construit à Wichita, au Texas, ce Cessna 206 amphibie a été monté et peint aux couleurs d'Air Turquoise à Minneapolis, puis convoyé en 10 semaines par deux

jeunes pilotes François Gastine et Thierry Marchall vers l'aéroport de Magenta en Nouvelle-Calédonie où il est dorénavant basé.



Le Cessna 206 amphibie, à la différence d'un simple hydravion, dispose, sous les flotteurs, de roues lui permettant de se poser sur une piste.



Les deux jeunes pilotes François Gastine et Thierry Marchall devant leur (hydr)avion

Le voyage fut long et parsemé d'embûches. Les convoyeurs sont partis des Etats-Unis, et ont traversé le Mexique, le Honduras, le Costa-Rica, Le Nicaragua, Panama, L'Equateur, le Pérou jusqu'au Chili. C'est à Valparaiso au Chili que de sérieux problèmes ont commencé à se poser pour la traversée jusqu'à l'île de Pâques.

En effet, 16 heures de vol étaient prévues pour accomplir cette traversée et ils ne disposaient que d'une autonomie de 17 heures (avec des réservoirs de carburant supplémentaires portant la capacité de 300 à 800 litres). François Gastine et Thierry Marchall espéraient profiter de vents arrière qui auraient accru leur marge de manoeuvre. Malheureusement et contre toute attente, "El Niño", courant marin chaud d'ouest, s'est

réveillé cette année, modifiant les conditions météo et, par conséquent, celles de leur voyage.

Le Cessna a finalement été transporté par un navire de la marine de guerre chilienne, ce qui faisait de ce navire le premier porte-avion chilien! Après 8 jours de navigation, nos deux pilotes ont fait décharger le Cessna en pleine mer et ont décollé pour l'île de Pâques. C'est, en fin de compte, en plein ciel qu'ils se sentaient le mieux!

Arrivés à l'île de Pâques, ils ont, cette fois, attendu des vents favorables pour accomplir les 1400 nautiques qui les séparaient de Totegegie avant de rejoindre Tahiti, pour une halte bien méritée. La fin du voyage se déroulera sans encombres jusqu'à Nouméa, via Rarotonga et les Fidji.

François Gastine et Thierry Marchall, hier au chômage, sont aujourd'hui les premiers pilotes de cette toute nouvelle compagnie

appelée Air Turquoise. Ils peuvent également être fiers de cette aventure qu'ils ne renouvelleront pourtant pas de sitôt. En effet, monter une telle opération s'avère très fastidieux. Il leur a fallu en effet compter un an de préparation entre les démarches techniques et les autorisations administratives. De plus, pendant le convoyage, la peur était souvent présente et les risques réels. Audace, courage et tenacité ont été les atouts maîtres de leur réussite.

Aujourd'hui, le plus dur est fait : le Cessna 206 amphibie aux couleurs d'Air Turquoise est le premier hydravion commercial basé en Nouvelle-Calédonie.

Il permettra à cette compagnie à vocation touristique, de desservir le nord de l'île; les îlots du large et tous les endroits sauvages et réputés inaccessibles en général. Il assurera également une activité de transfert depuis l'aéroport international jusqu'aux

hôtels, dans un temps réduit.

A la question : "Pourquoi ne pas s'être installé à Tahiti ?", François Gastine répond que les distances en Polynésie sont bien trop grandes

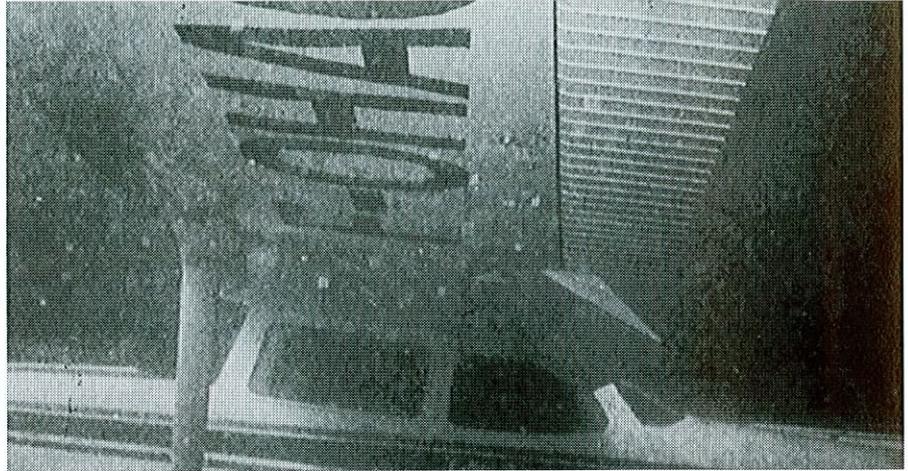


Sans ces réserves supplémentaires de carburant, François Gastine et Thierry Marchall n'auraient pas pu accomplir un tel exploit.

Amerissage forcé pour l'Alpha Charlie...

L'Alpha-Charlie devenu "avion aquatique"...

Voler est une activité qui comporte parfois des risques, et c'est ce que va constater à ses dépens le pilote du Cessna 172 de l'aéroclub UTA lors de son amerissage forcé le 16 Avril dernier aux alentours de midi...



Atterrir à Tahiti-Faa'a donne parfois l'impression de le faire sur un porte-avions du fait de l'omniprésence de l'eau... Rater son atterrissage a pour conséquence fâcheuse de se retrouver le "bec dans l'eau" comme l'a déjà constaté le Boeing 747 d'Air France immatriculé F-GITA !

Cessna 172 RG (4 places) de l'aéroclub UTA, immatriculé F-OHAC, plus communément appelé "Alpha-Charlie" à cause des deux dernières lettres de son immatriculation, qui en a fait l'expérience en manquant son atterrissage à l'approche de l'aéroport de Tahiti-Faa'a .

lagunaire située entre le récif de Punaauia et la piste de l'aéroport, à seulement quelques dizaines de mètres de celle-ci...

Cette fois-ci, c'est un petit

De retour de Moorea, l'avion s'est en effet "crashé" dans la zone

Ce mini-crash qui n'a fait heureusement aucune victime est vraisemblablement dû à une erreur de manipulation du pilote et le moteur s'est arrêté de tourner trop tôt, quelques minutes seulement avant l'atterrissage. L'avion a alors plané en direction de la piste qu'il n'a hélas pas pu atteindre et a dû se "poser" sur l'eau. Gardant leur sang froid, le pilote et son passager sont sortis indemnes de l'avion qui commençait à couler et ont regagné la côte ...à la nage!

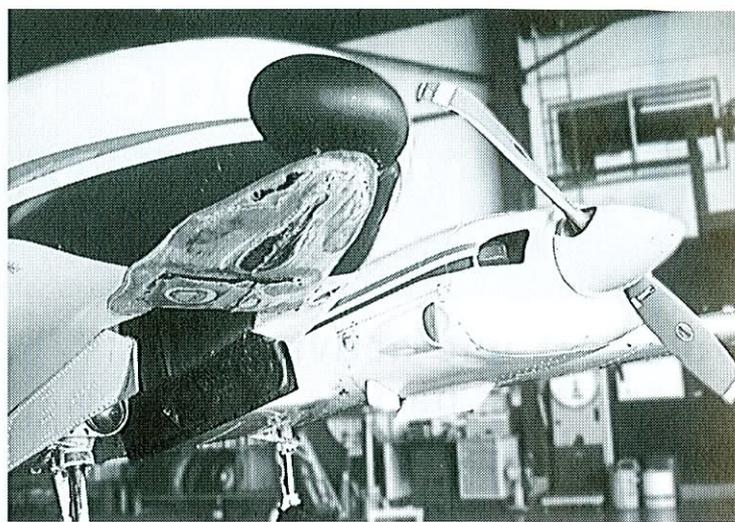


... fait la joie des plongeurs.

Le Cessna 172 RG, "Alpha Charlie" ne pourra pas être récupéré et repose désormais par sept à huit mètres de fond sur un plateau corallien. Il servira de demeure aux poissons du lagon et d'appareil d'entraînement aux...plongeurs.

Le nez sur la piste...

Le 19 Avril 1995, en fin d'après-midi, un bi-moteur privé immatriculé F-OCNA, avec cinq personnes à bord a dû atterrir... sans le train d'atterrissage avant.



Le nez de l'avion ainsi que les hélices ont subi les plus gros dégâts.

A lors qu'il amorçait son atterrissage à Tahiti-Faa'a, le pilote d'un bi-moteur privé, immatriculé F-OCNA, informe la tour de contrôle qu'il a un problème sérieux : sa roulette de nez refuse de sortir!

Le pilote de l'avion, avec cinq personnes à son bord, décide alors de tourner à plusieurs reprises au-dessus de l'aéroport de Tahiti-Faa'a tout en tentant désespérément de sortir le train d'atterrissage défectueux.

Après diverses tentatives, toutes infructueuses, il prend la décision (avec l'accord de la tour de contrôle) d'essayer de se poser sans la roulette de nez. Averti aussitôt par la tour de contrôle, le Service de Sécurité Incendie Sauvetage (SSIS) de Tahiti-Faa'a déclenche immédiatement la procédure de secours et les camions de pompier se mettent rapidement en place le long de la piste. Tout est prêt pour pallier toute éventualité!

Pendant ce temps-là, le pilote du "Novembre-Alpha" ayant sorti le train d'atterrissage principal



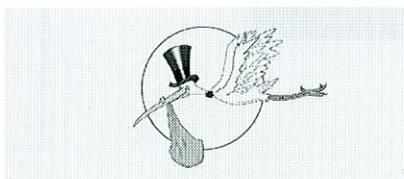
entame son approche finale. Au toucher des roues sur la piste, il va "cabrer" l'avion au maximum afin de retarder le plus longtemps possible le contact du nez de l'appareil avec la piste tout en perdant de la vitesse.

Cette opération va se révéler payante puisque le nez de l'avion touchera la piste avec "douceur" limitant ainsi les dégâts à l'appareil.

C'est avec plus de peur que de mal que les passagers et le pilote ont vécu cette "aventure aéronautique"....

Le train avant défectueux est sorti...mais trop tard!





Carnet Rose

Le Manureva est heureux de vous annoncer la naissance de :

- **Vaekeha, Raumeaarii, Myriam** née le 28/04/95 à Papeete de Arnold MAITERE, CC/3.
- **Heirani, Lorina** née le 27/04/95 à Papeete de Willy CHANT, TEEAC/CEAPF.
- **Adrian, Moana** né le 19/05/95 à Papeete de Laurent MACQUET, IESSA.



Le Directeur témoignera de la carrière exemplaire de M. MATEHAU



Départs

- **M. GUEUDRE André**, CSTPE a quitté définitivement le Territoire, le 18 Avril 1995.
- **M. BUCQUOY Pierre**, ICNA/D a quitté le Territoire, le 1er mai 1995.

Mutations

- **Mme LAW Anna**, CC/3 (SIA), a été affectée à temps partiel à la Division des Aérodomes Extérieurs à compter du 3 Avril 1995.
- **Mme DROLLET Hlna**, CC./4 (DIR), a été affectée à la Division des Aérodomes Extérieurs, à compter du 1er mai 1995.

Arrivée

- **M. CONREUX Yves**, VAT, a été affecté à la Cellule Informatique à compter du 20 Avril 1995.



Une retraite bien méritée

Le vendredi 28 Avril 1995 était donnée un cocktail à l'occasion du départ à la retraite de M. Rino MATEHAU (ICNA/D) après une carrière bien remplie au sein de l'Aviation Civile.

Nombreux étaient les amis qui sont venus dire au revoir à une "grande gueule" du SEAC/PF et qui laissera le souvenir d'une carrière exemplaire. En tant qu'instructeur régional, il a formé tous les contrôleurs aériens des aérodomes de Polynésie Française à l'exception de Tahiti-Faa'a. Bonne retraite Rino !





MOIS DE JANVIER 1995

STATIONS	TEMPÉRATURES MOYENNES DEGRES C, ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0.1 hPa		VENT	EVAPORA- TION
	MOIS	E	MAXI Absolu	MINI Absolu	Période Nb ANS	MOIS	E	Nb JOURS >0,1	Nb JOURS >10	Période NbANS	Nb JOURS	MOIS	E	Période Nb ANS	MOIS	E	Nb JOURS > 16 m/s	E Calculée
ATUONA	27,3	+0,5	32,6	21,6	35	51	-78	11	2	34	0	276	+29	34	10105	+2	4	178
BORA-BORA	27,8	+0,8	33,6	22,7	45	531	+256	23	12	45	1	194	-7	41	10102	-5	x	172
TAUTIRA	26,6	+0,4	30,4	21,7	5	562	+111	28	15	17	5	150	-61	4	10109	-5	4	136
TAHITI-FAAA	27,5	+0,6	33	21,9	37	466	+158	25	11	37	3	183	-32	37	10106	-1	5	161
TAKAROA	28,7	+1,1	32,4	24,3	37	91	-129	22	3	39	2	263	+32	35	10111	+4	6	234
HAO	27,7	+0,6	31,2	23,1	30	223	+74	20	4	30	1	249	-12	23	10125	+5	4	200
HEREHERETUE	27,4	+0,6	30,5	23,6	28	238	+51	17	5	28	2	199	-21	27	10123	+2	3	179
RIKITEA	25,3	-0,1	29,2	20,9	14	263	+131	22	9	14	2	199	-68	14	10147	-6	0	147
MURUROA	27,3	+0,6	30,7	23,1	24	194	+51	18	6	24	1	241	-23	22	10142	+1	5	123
TUBUAI	24,8	-0,5	29,5	17	29	332	+60	20	6	29	3	190	-17	29	10120	-7	6	157
RAPA	23,4	+0,2	31	16,1	42	319	+53	20	6	44	1	124	-24	37	10143	-7	7	126

MOIS DE FEVRIER 1995

STATIONS	TEMPÉRATURES MOYENNES DEGRES C, ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0.1 hPa		VENT	EVAPORA- TION
	MOIS	E	MAXI Absolu	MINI Absolu	Période Nb ANS	MOIS	E	Nb JOURS >0,1	Nb JOURS >10	Période NbANS	Nb JOURS	MOIS	E	Période Nb ANS	MOIS	E	Nb JOURS > 16 m/s	E Calculée
ATUONA	27,3	+0,3	32,8	22,5	35	176	+0,3	23	7	34	1	205	-17	34	10106	-2	7	157
BORA-BORA	27,4	-0,1	33,0	21,2	45	405	-0,1	19	10	45	0	182	-33	41	10112	+7	x	178
TAUTIRA	26,4	-0,1	30,2	22,3	5	470	-0,1	19	11	17	1	177	-19	4	10123	+7	4	147
TAHITI-FAAA	27,4	+0,3	33,0	22,9	37	402	+0,3	15	8	37	6	194	-7	37	10118	+8	9	165
TAKAROA	28,3	+0,5	32,4	23,5	37	160	+0,5	26	6	39	2	188	-32	35	10116	+8	13	208
HAO	28,1	+0,8	31,7	22,4	30	126	+0,8	12	5	30	4	219	-10	23	10133	+12	7	190
HEREHERETUE	27,3	+0,1	31,4	22,5	28	272	0,1	14	6	28	2	191	-26	27	10137	+16	1	164
RIKITEA	26,1	+0,6	30,4	21,6	14	190	+0,6	18	5	14	2	217	00	14	10155	+9	0	142
MURUROA	27,8	+0,8	32,1	22,2	24	87	+0,8	16	2	24	1	212	-23	22	10151	+12	3	193
TUBUAI	26,0	+0,2	30,6	20,2	29	373	+0,2	15	7	29	2	214	+10	29	10138	+9	11	176
RAPA	24,6	+0,7	29,5	18,0	42	393	+0,7	19	8	44	2	152	+2	37	10151	-3	8	126

MOIS DE MARS 1995

STATIONS	TEMPÉRATURES MOYENNES DEGRES C, ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0.1 hPa		VENT	EVAPORA- TION
	MOIS	E	MAXI Absolu	MINI Absolu	Période Nb ANS	MOIS	E	Nb JOURS >0,1	Nb JOURS >10	Période NbANS	Nb JOURS	MOIS	E	Période Nb ANS	MOIS	E	Nb JOURS > 16 m/s	E Calculée
ATUONA	27,7	+0,4	32,1	23,4	35	42	+112	21	1	34	0	263	+36	34	10104	-1	1	174
BORA-BORA	28,1	+0,4	33,6	22,1	45	137	-58	18	2	45	0	254	+58	41	10116	+6	x	183
TAUTIRA	27,1	+0,6	31,2	22,7	5	141	-276	19	4	17	1	237	+24	4	10122	+10	1	161
TAHITI-FAAA	28,5	+1,2	34	26,5	37	24	-166	9	1	37	3	263	+32	37	10118	+3	2	176
TAKAROA	29,2	+1,1	33	24	37	61	-72	17	2	39	1	296	+38	35	10115	+2	3	241
HAO	28,3	+0,6	31,5	23,2	30	139	+36	17	4	30	0	275	+15	23	10128	+4	3	212
HEREHERETUE	27,8	+0,5	31,5	23,5	28	204	+21	21	4	28	5	235	-6	27	10129	+4	1	174
RIKITEA	26,2	+0,6	31,1	20,8	14	255	+87	21	6	14	2	210	-1	14	10139	-3	2	136
MURUROA	28,1	+1,0	31,4	24	24	107	-42	17	4	24	0	246	-1	22	10138	0	4	209
TUBUAI	25,8	0	30,8	20	29	112	-63	15	5	29	1	223	+7	28	10135	+3	6	167
RAPA	23,4	-1	29,5	17,6	42	358	+95	20	8	44	0	173	+30	37	10152	0	13	135

(Renseignements fournis par le Service Météorologique de la Polynésie Française)

Les statistiques touristiques



Les résultats du premier trimestre de l'année 1995 enregistrent une progression importante de la fréquentation touristique. Par rapport à la même période de 1994, le nombre de touristes augmente de 8013 unités, soit de 21,49 %.

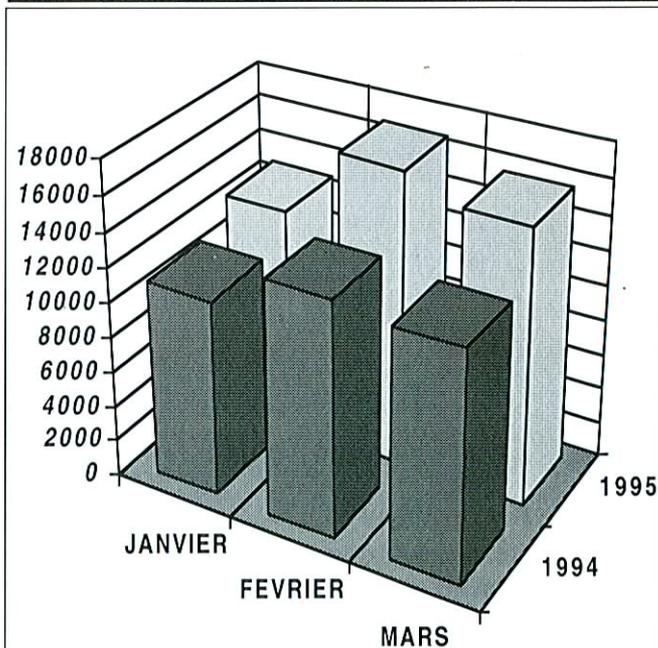
L'activité du trimestre du transport par voie maritime progresse de 288,86 % (+3059), celle du transport par voie aérienne augmente de 13,67 % (+4954).

Les principales augmentations viennent :

- d'Hawaii	+ 445	+ 213,94 %
- des Etats-Unis	+ 3618	+ 35,62 %
- de l'Australie	+ 383	+ 31,68 %
- de la zone Amérique du Sud	+ 418	+ 27,41 %
- du Japon	+ 942	+ 18,42 %
- de la France	+ 1258	+ 15,05 %
- de l'Europe (France exclue)	+ 574	+ 7,85 %

	Nombre de touristes en 1994	Nombre de touristes en 1995	Variations
JANVIER	11 129	12 752	+ 14,58%
FEVRIER	13 300	16 878	+ 26,90%
MARS	12 866	15 678	+ 21,86%
TOTAL	37 295	45 308	+ 21,49%

Comparaison du nombre de touristes au 1er trimestre des années 1994 et 1995

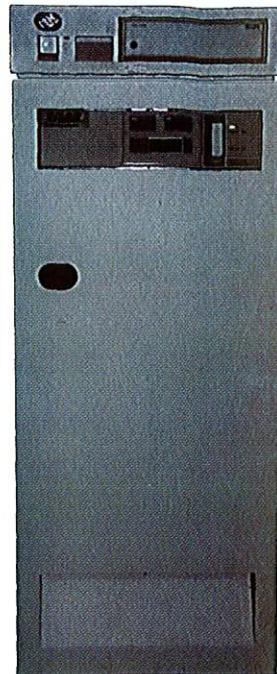


Source : Service du Tourisme de la Polynésie Française

La famille des ordinateurs RISC System/6000, utilisant le puissant système d'exploitation AIX/6000 V3.2, répond aussi bien aux besoins des scientifiques qu'à ceux des techniciens et des gestionnaires grâce à ses atouts qui sont : son architecture IBM POWER novatrice, l'étendue de sa gamme, ses offres de solutions et les services exceptionnels d'IBM.

L'unité de stockage

- IBM 3514 modèle 212
- 2Go utilisables-max. 7Go
- Mode RAID 5
- 4 disques en grappe avec remplacement à chaud possible
- Haut débit car liaison "fast wide SCSI 2"
- Optimisé en performance à l'écriture



L'unité centrale

- IBM RS/6000 modèle 7012/390
- UC de technologie POWER 2
- 64 Mo RAM
- 1 Mo de mémoire cache
- 2 disques SCSI internes de 1Go chacun
- Configuré pour 32 clients en simultané sous AIX 3.2.5.



La station serveur

- IBM Power PC 601- 80Mhz modèle 25S
- 32 Mo de RAM
- 64 Mo RAM
- 512 Ko de mémoire cache
- 1 disque SCSI de 1Go
- écran graphique



Les terminaux

- IBM 3152 alpha numérique
- écran 17"



The IBM logo, consisting of the letters 'IBM' in a stylized, blue, striped font.