

MANUREVA

Revue d'information et de liaison de l'Aviation Civile

Magazine

79/80

1^{er} trimestre 1980

POLYNESIE FRANCAISE

Un an après les événements de septembre 1995, la reprise de la fréquentation touristique, même si elle est réelle, n'est pas encore à la hauteur des prévisions (165 000 visiteurs probablement en 1996). Le nombre de touristes japonais, notamment, n'a pas permis à la compagnie Air France de programmer une deuxième fréquence Tokyo-Papeete pour la saison octobre 1996-avril 1997. De son côté, la compagnie australienne Qantas ne dessert plus Tahiti au départ de Los Angeles : son abandon en août 1996 du B747 en liaison trans-pacifique au profit du B767 sur le seul parcours Sydney-Auckland-Papeete constitue indéniablement une perte d'activité importante pour la plate-forme de Faa'a (toutes activités confondues, y compris la concession aéroportuaire).

Pour autant, les efforts ne doivent pas être ménagés pour développer le tourisme, seule activité susceptible de fournir une véritable alternative, à court et moyen terme, au départ du CEP. A cet égard, l'objectif du gouvernement de la Polynésie Française est clair : 300 000 touristes en 2003, terme du pacte de progrès.

Pour atteindre cet objectif, le gouvernement devra "agir simultanément dans tous les domaines : promotion de la destination, capacité des transports, d'hébergement et de restauration, qualité de l'accueil, des animations et des activités offertes" (extrait du discours de M. Gaston FLOSSE à la conférence des représentants du GIE Tahiti Tourisme, le 12 septembre 1996).

Dans le secteur qui le concerne plus particulièrement, Manureva se propose de consacrer une série de dossiers à la desserte aérienne, aux activités aéroportuaires et au développement de l'infrastructure aéronautique.

Le dossier de ce trimestre traite du transport aérien inter-insulaire, trait d'union entre la desserte internationale et le réseau hôtelier mais aussi instrument de désenclavement des archipels éloignés.

Pour une série de raisons, les activités aériennes domestiques se portent plutôt bien : le dynamisme et l'esprit d'entreprise de la compagnie Air Tahiti y sont pour beaucoup. Globalement, on peut considérer que le maillon "transport aérien intérieur" est prêt pour participer au développement du tourisme polynésien.

3

Edito

6

Entretien**M. Frédéric MOU.***M. Frédéric MOU, Chef de l'aérodrome de Rangiroa, nous révèle des aspects inattendus de son travail.*

8

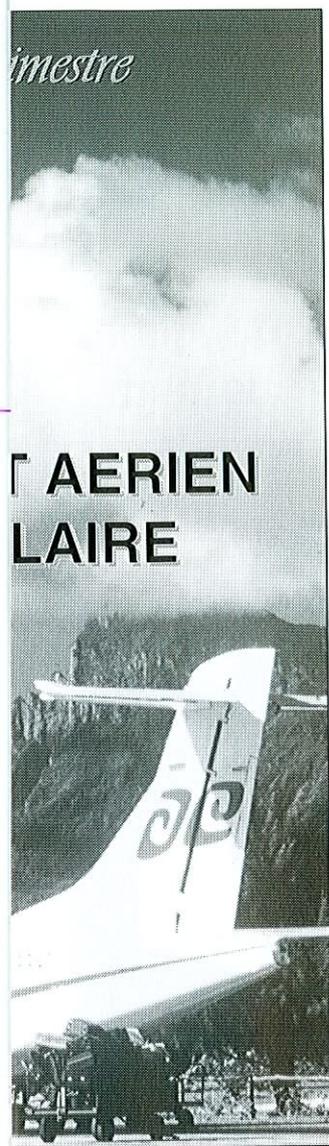
Aérodrome**Du nouveau à Rangiroa.**

11

Activités des services**Le Service Administratif.****Le Service de la Navigation Aérienne.****Le Service de l'Infrastructure Aéronautique.***Dossier de***LE TRANSPORT
INTER-INS****MANUREVA MAGAZINE N° 79/80 - 4ème trimestre 1996**

Directeur de publication : Guy YEUNG
 Rédacteur en Chef : Pierre VIEILLARD
 Rédaction et entretiens : Florian L'AUTELLIER
 PAO-Maquette : Heinrick HUI - Manuel GIRARD
 Photogravure : SCOOP
 Impression : STP

Le MANUREVA remercie pour leur aimable collaboration : Mme Isabelle LELEU de la DIRPF de Météo-France, Mme Diana CHIN CHOI Directrice de l'Agence Tahiti Tours, M. Mate GALENON Directeur Général d'Air Tahiti, MM. Lt. Col. HENN Chef de l'ETOM, Lt. SCHOEBEL et Adj. Chef MARCHI du NEDEX, Adj. Chef KNOCKAERT Chef de la BGTA.



imestre
AERIEN
LAIRE



La NASA s'intéresse aux cieux polynésiens.



M. Alain RENAUT répond aux questions concernant la Mutuelle Aviation Civile.

23

Missions

L'IGACEM en mission.
Réunion à Seattle.



Les Inspecteurs Généraux MM. GHERARDI et TOFFIN en mission sur le Territoire.

25

Nouvelles

La houle fait des dégâts.
Alerte à la bombe sur le B-747 de Corsair.
Le N.E.D.E.X.
Regards sur la BGTA.

La BGTA nous dévoile certains aspects de sa mission sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a.



30

Météo

La NASA en mission à Tahiti.
Nouveau système de réception satellitaire.

33

Tourisme

Des fréquentations en dents de scie.

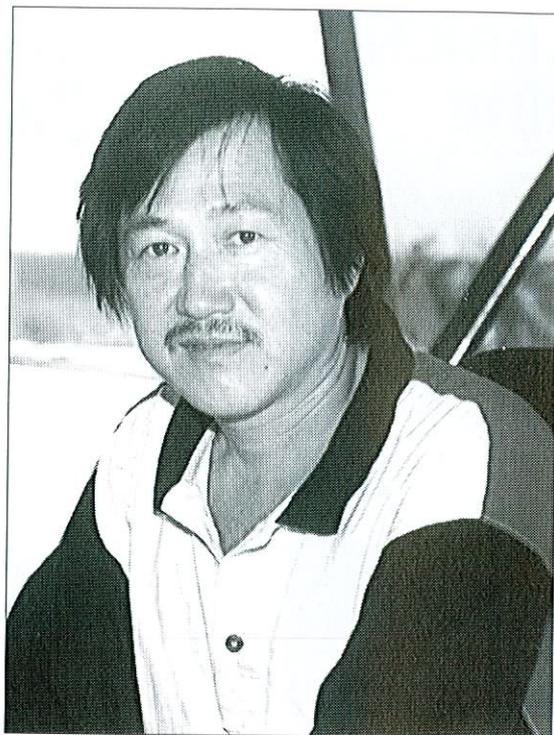
34

Vie du personnel

La mutuelle Aviation Civile.
Mouvements du personnel.

Frédéric MOU

Frédéric Mou est le chef de l'aérodrome de Rangiroa depuis 1980. A ce poste, il a été le témoin de nombreux épisodes imprévus qui ont, à leur époque, troublé la tranquillité de cet atoll habituellement si calme. Frédéric nous a accueillis très chaleureusement pour nous parler de son poste et de sa vie.



Manureva : M. MOU, vous n'êtes pas originaire de Rangiroa, où êtes-vous né ?

Frédéric MOU : En effet, je ne suis pas né dans les Tuamotu mais dans les Iles du Vent, à Moorea, en 1953. J'ai fait mon école primaire là-bas puis j'ai dû émigrer à Tahiti pour rentrer en 6ème (qui n'existait pas à Moorea) et poursuivre ma scolarité jusqu'à mon BAC.

Comment êtes-vous entré au sein du SEAC/PF ?

F. M. : En réalité, après l'obtention de mon BAC, mon objectif était de poursuivre des études en France mais je m'y suis pris trop tard. Je me suis finalement présenté, en septembre 1974, au concours de Technicien de la Navigation Aérienne (TNA) organisé à Tahiti. Je l'ai réussi et ai fait partie de la première promotion de TNA locaux appartenant au Corps d'Etat pour l'Administration en Polynésie Française (TNA/CEAPF). Auparavant, nombre de techniciens étaient des agents expatriés.

Avez-vous effectué des stages avant d'entrer en poste à Tahiti ?

F. M. : Tout de suite après ce concours, la direction du SEAC/PF (Service d'Etat de l'Aviation Civile) m'a envoyé (avec deux autres collègues) suivre un stage de formation à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), à Toulouse. Cela m'a donné l'occasion de connaître la France et également la neige car 1974 fut un hiver particulièrement rigoureux. Il s'agissait pour moi de véritables *conditions extrêmes*...

J'ai également découvert en France une rude concurrence entre les gens. Ils sont souvent très pressés et il faut s'accrocher pour travailler dans cet environnement aussi différent. Je comprends mieux maintenant pourquoi les jeunes Polynésiens ont tant de mal à s'adapter à ce rythme et à ce mode de vie.

«J'ai fait partie de la première promotion de TNA locaux appartenant au Corps d'Etat pour l'Administration en Polynésie Française»

Après ce stage théorique à l'ENAC, j'ai suivi un stage pratique à Biarritz. Il s'est déroulé de façon très agréable dans un milieu très sympathique. Les TAC basques ont pris grand soin de nous et à l'issue du stage, la première promotion de TAC de Tahiti est retournée chez elle enchantée.

Quels ont été vos premiers postes au sein du SEAC/PF ?

F. M. : La formation ab initio passait par le Bureau Central des Télécommunications (BCT) puis le Bureau de Piste (BDP). La diversité des tâches permettait d'avoir une bonne expérience et une vision globale d'un aérodrome. Par la suite, je fus alors muté "d'office" sur l'aérodrome d'Etat de Rangiroa. Le manque de confort citadin, dans *la brousse*, freinait le départ volontaire des agents.

Depuis votre installation à Rangiroa, vous avez été le témoin de plusieurs épisodes qui ont marqué l'aérodrome de cet atoll.

F. M. : Par lesquels commencer ? En effet, entre les cyclones et le DC10 d'UTA qui a été détourné sur Rangiroa en 1985, notre atoll n'est pas aussi tranquille qu'on pourrait le croire.

En ce qui concerne les cyclones, la Polynésie et Rangiroa notamment, en ont connu toute une série dans les années 80. Depuis 3 ou 4 ans, la tendance s'est calmée. C'est bien entendu le premier cyclone que j'ai connu, en 1983, qui m'a le plus impressionné. Tous les villageois des environs s'étaient réfugiés dans la tour de contrôle. Les vitres de la vigie se courbaient sous les assauts du vent. Nous avons donc dû évacuer ce poste de peur que les vitres n'explo-sent. L'atoll sem-blait de toute part condamné à être immergé sous les flots déchaînés de l'océan et du lagon.

«L'atoll semblait de toute part condamné à être immergé sous les flots déchaînés de l'océan et du lagon»

Ce sont des moments comme ceux-là qui rendent les hommes humbles devant les forces de la nature.



De gauche à droite : les pompiers Tuarue CADOUSTEAU, Torohia ETUINI, Steave VAIRAAROA, et les contrôleurs de l'aérodrome : Frédéric MOU et Nelson LO.

L'affaire du DC10 d'UTA est unique dans l'histoire de l'aérodrome de Rangiroa depuis sa création en 1967. La piste, longue de 2100 mètres, a été conçue pour recevoir des quadricycleurs long-courriers car Rangiroa était l'aérodrome de dégagement de Faa'a pour les DC8 et B707 (puis pour les DC10 par la suite). A l'époque, nous possédions un Véhicule Incendie de Moyenne Puissance (VIMP) d'une capacité de 6000 litres. Des bâtiments de la Météo étaient également présents.

En mon fort intérieur je pensais que jamais un déroutement de gros porteur n'aurait lieu un jour sur Rangiroa. Cependant, dans le même temps, j'avais le secret espoir qu'il y en ait un...

Rendez-vous compte un DC10 à Rangiroa !!! Ce ne peut-être qu'unique dans la vie d'un contrôleur affecté sur un atoll comme le nôtre.

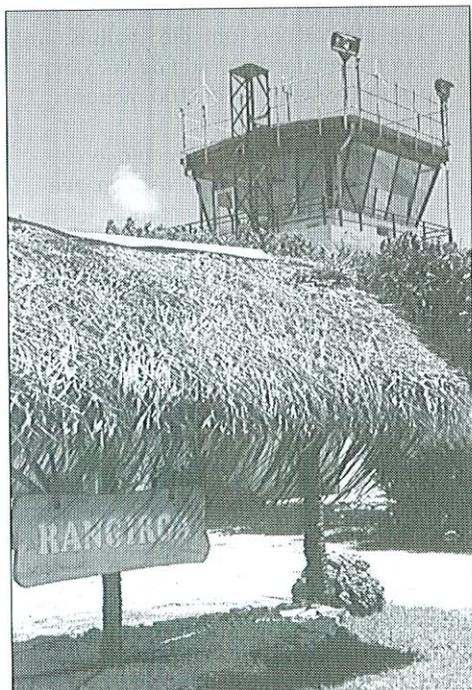
Et finalement, c'est arrivé ! Suite à une alerte à la bombe concernant le DC10 d'UTA, le Centre de Contrôle Régional (CCR) de Faa'a nous a averti de l'arrivée de l'appareil. J'ai eu peur pour la piste compte tenu de sa fragilité mais finalement le commandant de bord a réalisé un *kiss landing* (atterrissage en douceur) et la piste n'a pas souffert.

Une fois l'appareil immobilisé, les procédures d'évacuation par toboggan n'ont pas été utilisées pour éviter tout mouvement de panique des 266 passagers qui venaient d'avoir connaissance de l'alerte à la bombe. Les passagers ont été hébergés dans les différents hôtels de l'île et rapatriés dans la journée vers Tahiti par les Caravelles de l'armée. Finalement, très peu de passagers ont regretté leur passage forcé à Rangiroa qui leur représentait le vrai cliché *carte postale* de Tahiti. Les plus surpris furent les habitants de l'île qui ont senti leur maison vibrer lors de l'atterrissage du DC10.

Pour conclure cet entretien, pourriez-vous nous décrire votre vie en dehors de votre travail ?

F. M. : Quand je suis arrivé à Rangiroa, la vie n'y était pas très différente de celle que j'avais connue enfant à Moorea. L'électricité courante n'est apparue qu'en 1991. Avant cette date, on s'éclairait encore à la lampe à pétrole et nous n'avions pas toutes les commodités que l'on connaît à Tahiti. Les informations et les émissions TV arrivaient en différé et étaient limitées. On vivait dans un environnement très isolé et il fallait s'adapter et s'organiser.

Ma principale activité en dehors du travail a toujours été la pêche et ce, depuis mon enfance. Imaginez cet immense lagon qui nous entoure... Même le pêcheur novice ne peut éviter d'attraper un poisson !



D U N O U V E A U A R A N G I R O A

Les derniers travaux d'aménagement de l'aérodrome de Rangiroa ont été de deux natures. Ils concernaient, d'une part la remise à neuf du balisage nocturne associée à de nouveaux équipements de la centrale électrique et d'autre part, la réfection de la piste elle-même.



Balisage et centrale électrique

Le balisage nocturne de la piste de Rangiroa a été refait à neuf entre 1995 et 1996, peu de temps avant la réfection de la piste elle-même.

L'étude a été menée à Paris par les Services Techniques de l'Aviation Civile. Il s'agissait de réaliser une installation aux normes les plus récentes pour remplacer l'ancien balisage datant d'une vingtaine d'années.



La plus importante des modifications concerne la division du balisage en deux boucles dites "enchevêtrées". Cette disposition permet de maintenir la piste ouverte en cas de panne d'un des circuits. La sécurité s'en trouve renforcée.

Le matériel qui a été choisi, ainsi que les normes d'installation qui ont présidé au chantier étaient particulièrement sévères : le balisage lumineux est un élément primordial de la sécurité des vols et un investissement qui doit durer.

Le travail sur place a été confié, après appel d'offres lancé depuis la Métropole, à la CEGE-LEC. Il a duré environ six mois, temps nécessaire pour creuser et

équiper plus de 6 km de tranchées, ainsi que pour fabriquer puis installer environ 110 plots de béton de 80 kg. Les alignements ont été réalisés au laser, avec une précision de +/- 5 mm, sur des longueurs de 2100 mètres.

Parallèlement, la centrale électrique a été totalement réaménagée : équipée d'armoires électriques et de deux groupes électrogènes neufs de 25 KVA qui sont utilisés en secours inversé.

Cette installation fait de RANGIROA l'un des aérodromes le mieux doté de Polynésie Française.

Coût des opérations : 90.000.000 CFP.

Réfection de la piste

C'est le Service de l'Infrastructure Aéronautique qui a assuré la maîtrise d'oeuvre des travaux avec la collaboration du Laboratoire des Travaux Publics de Polynésie Française qui en a assuré le contrôle. La maîtrise de l'ouvrage, quant à elle, appartient au Ministère des Transports (Direction de l'Aviation Civile).

Les travaux se sont déroulés sans perturbation ni modification des horaires habituels du trafic régulier d'Air Tahiti. L'aérodrome a été fermé au trafic privé (sauf évacuation sanitaire) pendant la période juillet-août, en dehors des plages horaires nécessaires à la compagnie.

Le financement estimé à 12 MF, a été demandé en 1992. Il a été proposé la mise en place de 2 tranches de 6 MF chacune, l'une à programmer en 1992, la seconde en 1993. C'est en 1995 que le financement de la 1ère tranche a été inscrit au programme 1995 pour un montant de 6 MF.

L'appel d'offres lancé en 1995 comportait une tranche ferme de 6 MF environ et une tranche conditionnelle correspondant à la seconde tranche. Au vu des résultats de la consultation qui a permis d'obtenir des

prix intéressants, la seconde tranche a été ramenée à 4 MF.

L'opération totale a donc été financée pour un montant de 10 MF.

Historique

1962 - JUIN - *Décision de construire l'aérodrome dans le cadre d'un programme de réalisation d'aérodromes à entreprendre en Polynésie Française par le Ministère des Travaux Publics et des Transports ainsi que par le Ministre d'Etat chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer.*
- AOUT - Premières études.

1963 - *Etablissement de l'avant-projet sommaire d'une piste de 1400 m pour avions de type DC4.*
- *Etablissement du dossier d'appel d'offres et lancement de celui-ci fin 1963.*
- *La décision est prise de porter la longueur de piste à 2000m pour permettre de relever le niveau de sécurité de l'étape Los-Angeles/Papeete pour les vols de DC8. Rangiroa devient l'aérodrome de décollage de TAHITI-FAA'A.*

1964 - *Choix des entreprises, le marché est approuvé le 4 août 1964.*
- *Décision du 26 février du conseil supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aérienne de réaliser un aérodrome de catégorie B (piste de 2100 m) pour réserver la possibilité d'un détournement.*

1965 - *Construction de l'aérodrome de février à octobre.*

1967 - *Arrêté du 6 avril 1967 portant ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome.*

1978 - *Réfection de l'enduit de surface*

1991 - *Traitement des fissures du revêtement existant*
- *Réfection du revêtement des aires de stationnement*

1995-1996 - *Travaux de réfection du balisage nocturne*
- *Remise à neuf de la centrale électrique*
- *Réfection de la piste*



M. Gailliet, conducteur des travaux de réfection de la piste.

Déroulement des travaux :

- Montant des travaux : 181.000.000 CFP (10 MF)
- Délai d'exécution : 6 mois
- Début des travaux : le 10 avril 1996
- Entreprise titulaire du marché après appel d'offres : SNC LECAILL & Cie.

Phase 1 : elle consistait dans un premier temps au transport, par les bateaux du Service de l'Équipement, des matériels et matériaux (bitume et émulsion : 3000 fûts de 200 kg) ainsi que des stations de concassage et d'enrobage et, dans un deuxième temps, à l'installation du chantier. L'ensemble des matériaux : géotextile et anti-kérosène a été, quant à lui, transporté par des goélettes privées.

Phase 2 : elle concernait le concassage des matériaux coralliens extraits sur des sites ayant fait l'objet d'autorisation du Territoire. Cette phase a duré 2 mois et demi : 4.300 m³ de matériaux ont été concassés.

Phase 3 : il s'agissait pendant cette phase de boucher et de traiter les fissures. 2040 mètres linéaires de fissures ont été bouchées par l'utilisation d'un produit spécial de pontage (1020 kg ont été nécessaires). Un traitement complémentaire a nécessité la pose d'un tapis géotextile de



11.100 m² appliqué et collé entre le revêtement d'origine et le nouveau revêtement pour éviter la "remontée" des fissures.

Phase 4 : elle consistait à la mise en place des revêtements bitumineux et enduits monocouches suivant les zones

représentant les quantités suivantes :

- Revêtements enrobés 48.700 m² soit 4.900 T de béton bitumineux corallien,
- Revêtements monocouches 8.500 m² d'enduit de scellement.

Phase 5 : repli des installations sur Papeete.

Au total, le chantier aura nécessité une année de travaux et un investissement de 271 000 000 CFP.

INAUGURATION DES TRAVAUX DE LA PISTE DE RANGIROA

L'inauguration des travaux de réfection de l'aérodrome de Rangiroa a eu lieu le Mercredi 18 Septembre.

Une délégation officielle comprenant le Haut-Commissaire de la République, Paul Roncière, M. Yeung, Directeur de L'Aviation Civile, Mme Coutin, Chef du Service de la Navigation Aérienne, M. Prat, Chef du Service de l'Infrastructure Aéronautique, M. Tefaatau, Directeur de Setil-Aéroports, M. Vivish, Directeur des Opérations d'Air Tahiti, et M. Mauro, Chef de la Subdivision des Tuamotu-Gambier par intérim, ainsi qu'une équipe de RFO, était accueillie sur place dans la matinée par M. Maraëura, Maire de Rangiroa ainsi que MM. Dugail, Gayet, Giraud, Liron, Tumahai et Vieillard, de L'Aviation Civile.



De gauche à droite : MM. RONCIERE, LECAILL, PRAT et YEUNG



Une cérémonie d'accueil typiquement polynésienne était organisée dans l'aérogare pour souhaiter la bienvenue aux différentes personnalités. Les traditionnels discours prononcés par le Maire et le Haut-Commissaire soulignaient l'importance et la qualité du travail fourni, ainsi que l'intérêt d'une telle piste pour les habitants de Rangiroa et des îles voisines. La délégation était ensuite invitée à visiter les lieux pour constater le travail réalisé, puis se désaltérer grâce à l'apéritif offert sur place, avant de se rendre au Kia Ora pour un excellent déjeuner.

Discours inaugural du Maire de Rangiroa



En ce qui concerne les autres applications de gestion il faut noter que le module de comptabilité analytique a été recetté et qu'il est en cours de paramétrage. Une réflexion sur les clés de répartition à retenir est en cours. Le logiciel MOANA quant à lui est fin prêt pour être exporté vers le SEAC Nouvelle-Calédonie, où il devrait fonctionner à compter du 1er janvier prochain.

Le troisième trimestre est généralement consacré à la gestion administrative traditionnelle. Il correspond en effet à l'allure de croisière du service. C'est généralement l'époque où sont traités les dossiers nécessitant une réflexion particulière. Bien entendu les missions stratégiques, comme la paie, sont traitées prioritairement. Mais c'est le moment, surtout en matière financière, que l'on choisit pour affiner les programmes de dépense, ajuster les prévisions de déplacements et préparer les demandes complémentaires de crédits destinés à terminer l'année budgétaire. Notons également le gros travail qui a été fourni dans le cadre de la renégociation de la convention collective des ANFA et la participation active aux différentes commissions paritaires chargées de gérer ces agents.

Formation

Les actions initiées par le SEAC, ainsi que celles dispensées par d'autres organismes, auxquels ont participé les agents au cours du troisième trimestre 1996 se répartissent comme suit :

* Anglais sur site :

un stage de niveau "advanced", d'une durée de 5 jours a été organisé courant juin, dans le cadre de la formation continue des personnels techniques et auxquels ont participé 6 ICNA.

* Informatique/Bureautique :

- Stage AUTOCAD destiné aux personnels du Service de l'Infrastructure Aéronautique et ouvert également à trois IESEA. Cette formation, d'une durée de 32 heures, commencée courant juin n'est pas encore terminée, compte tenu de l'indisponibilité du formateur.

- Stage de perfectionnement WINWORD, d'une durée de 16 heures pour un groupe de 4 agents.

- Stage initiation EXCEL 5 : 5 stages ont été organisés, auxquels on recense la participation de 18 stagiaires, pour un total de 96 heures de formation. Pour la première fois, il a pu être monté des stages par groupes restreints (maximum

3 agents), ce qui semble faciliter le fonctionnement des services.

* Formations administratives et générales :

- Formation en "accueil/secrétariat".

Le succès recueilli lors de la première session a permis l'organisation de deux autres sessions courant juin et septembre/octobre, afin de former tous les agents ciblés.

Le dernier stage a été intitulé "Qualité de service dans l'accueil et l'organisation du travail". Les objectifs et le contenu de cette formation étaient sensiblement identiques à ceux dispensés aux deux premières sessions, mais il avait l'avantage de s'adresser à un auditoire plus élargi, débordant largement l'aspect secrétariat. Il était apparu en effet, à l'expérience des deux précédentes sessions, que cette formation pouvait être ouverte à tout personnel en contact avec le public, qui souhaitait optimiser ses capacités de communication et d'organisation. Ces trois formations ont duré au total 108 heures et ont vu la participation de 25 agents, dont 8 en provenance des autres services de l'Etat, dans le cadre de la formation interministérielle.

- Méthodologie de travail : cette formation comportant trois modules obligatoires : lecture efficace - prise de notes - mémorisation, s'est déroulée en 40 heures courant juin/juillet, précédées d'un audit d'une demi-heure par stagiaire. 11 stagiaires de tous corps ont participé à cette formation.

- Planification et suivi de son activité (tableaux de bord) : ce stage a vu la participation de 10 agents, tous corps confondus. Il s'est déroulé sur une période de 9 demi-journées.

L'activité a cependant été intense dans le domaine de l'informatique de gestion. Un groupe de travail qui comportait l'ensemble des comptables et les personnels impliqués directement dans le processus de la dépense publique a permis aux informaticiens de gestion de développer des tableaux de bord générés par le logiciel de comptabilité. De périodicité mensuelle ils ont pour but d'informer les décideurs et les utilisateurs de crédits de l'évolution de la gestion en cours. Ils devront à terme permettre un traitement plus rapide des factures en responsabilisant les agents à chaque niveau de responsabilité.



- Stages Techniques :

- Formation interne assurée par la Division Technique :
 - Théorie générale antenne, 2 IESEA, durée cumulée : 4 jours,
 - Réglage générateur contrôlé, 1 IESEA, durée cumulée : 2 jours,
 - Chaîne radio SAF/VHF, 1 IESEA, durée cumulée : 1 jour,
 - Stage imprimante IER 411, 1 IESEA, durée cumulée : 1 jour.

- Formation interne assurée par la Subdivision Instruction :

Formation vers la qualification du centre :

- Formation théorique pour la préparation de chaque certificat d'aptitude : 4 jours,
- Simulations SCANOR pour le certificat d'approche : 4 jours,
- Formation VIVO, simulations DATALINK pour le certificat CCR : 2 jours,
- Début de la formation pratique avec instructeur sur la position : 10 jours,
- Poursuite de la formation pratique en équipe : 20 à 30 jours.

Certificat CCR :

- Acquisition : formation théorique, double instructeur, entraînement pratique : 1 ICNA, 35 jours,
- Renouvellement : remise à niveau théorie, double instructeur, entraînement pratique : 1 ICNA, 15 jours, 1 ICNA, 20 jours.

Certificat Approche :

- Fin d'entraînement pratique : 1 ICNA, 10 jours, 1 ICNA, 20 jours.
- Acquisition : formation théorique, simulations scanor, double instructeur, entraînement pratique : 1 ICNA, 40 jours.
- Renouvellement : remise à niveau théorique, simulations scanor, double instructeur, entraînement pratique : 1 ICNA, 20 jours, 1 ICNA, 35 jours.

- Participation des agents aux divers stages en Métropole à l'initiative d'autres organismes :

- stage d'encadrement : 1 ICNA, durée cumulée : 10 jours,
- stage instructeur ICNA et psychologie de base : 1 ICNA, durée cumulée : 10 jours,
- stage DME 721 : 1 IESEA, durée cumulée : 9 jours,
- contrôlé 2D/2E : 3 IESEA, durée cumulée : 15 jours,
- Optimisation Glide Type D : 1 IESEA, durée cumulée : 5 jours,
- Evolution moyens radar : 1 IESEA, durée cumulée : 5 jours,
- Chef circulation aérienne : 1 TEEAC, durée cumulée : 12 jours.

- Participation des agents aux stages d'anglais en immersion en Nouvelle-Zélande : 3 ICNA, durée cumulée : 45 jours

- Préparation aux concours :

- Méthodologie de rédaction de note de synthèse : cette préparation s'adressait tant aux TEEAC préparant la qualification, qu'aux autres agents de tous corps ayant à synthétiser des documents ou appliquer la réglementation. 5 agents dont 3 techniques et 2 administratifs ont participé à ce stage.
- Préparation à la 2ème qualification TEEAC/NATA : stages de révision aux TEEAC portant sur la circulation aérienne, le transport aérien, auxquels ont participé 8 TEEAC, pour une durée de 5 heures.

Concours et Examens

Le Service Administratif a mis en place, organisé et surveillé les épreuves du concours pour le recrutement de 3 ouvriers-pompiers de 5ème catégorie relevant de la Convention Collective des ANFA, le 05 juillet.

Commission Administrative Paritaire

Les membres de la Commission Administrative Paritaire du corps des Techniciens des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile du CEAPF se sont réunis les 17 avril et 03 juillet.

Au cours de la séance du 17 avril, les points suivants étaient à l'ordre du jour :

- Réductions de délais au titre des années 1994 et 1995 et avancement d'échelons correspondants.
- Prolongation de détachement d'un agent.
- Candidature de poste pour une affectation à BORA-BORA.

Au cours de la séance du 03 juillet, les membres de la Commission ont examiné les points suivants :

- Propositions d'avancement dans les différents grades,
- Révision des réductions de délais au titre des notations 1994 et 1995 suite au mode de calcul retenu par l'Administration Centrale.

INFORMATION SANTE

Le mois de janvier sera marqué par la reprise de l'enquête initiée il y a trois ans concernant le diabète dans le personnel de l'Aviation Civile. A cet effet, il vous sera proposé fin janvier de participer à une nouvelle enquête qui se déroulera sur une demi-journée et qui permettra d'évaluer l'évolution de cette pathologie.

Par ailleurs, avec les pluies, nous avons vu le retour des grandes épidémies. Une séance sur les principales pathologies infectieuses rencontrées en Polynésie Française sera proposée pour la première quinzaine de janvier.

Comité Technique Paritaire

Les membres du Comité Technique Paritaire du SEAC se sont réunis le 26 avril afin de débattre sur les points suivants :

- Présentation du rapport d'activité du SEAC de l'année 1995.
- Organisation des Services.
- Fonctionnement du BAAC.
- Questions intéressant le corps des TEEAC (Océanisation des effectifs, mobilité des personnels, classement du BRIA Outre-Mer, classement de la section avions au sol en BTIV, Plan de secours).
- Amélioration du dialogue social.
- Revalorisation du centre de Tahiti-Faaa.
- Modification dans le fonctionnement d'un service.
- Permanence de la Division Technique.
- Décompte des récupérations.
- Utilisation des véhicules de service.
- Communication des actes administratifs.

Commission des Logements

La Commission des Logements s'est réunie le 20 juin 1996. A l'ordre du jour :

- Attribution de fare à de nouveaux fonctionnaires expatriés,
- Résiliation des baux extérieurs,
- Demandes de changement de fare,
- Mise en sécurité de la Cité de l'Air,
- Questions diverses : A cette occasion, sont abordés les problèmes de mise aux normes électriques, de sûreté dans la cité, ainsi que le programme de réfection des mobiliers de cuisine.

Missions Hors Polynésie

- M. Guy YEUNG, à Londres et Paris, du 28 août au 15 septembre (Conférence des Directeurs AC et Liaison DGAC),
- M. Georges CLAUSTRE, à Seattle, du 05 au 11 août (Spécification ADS Boeing),

- M. René PRAT, à Paris, du 08 au 12 juillet (Liaison DGAC/SBA),
- M. Jean-Claude CAMOIN, à Paris, du 21 septembre au 04 octobre (Réunion DNA/4 Chefs de service administratif),
- M. Freddy COWAN, à Paris, du 15 au 28 septembre (liaison avec le Centre Informatique et Bureautique du SAF).

Cellule Informatique

Créée au début du deuxième trimestre 1996, la Cellule Informatique regroupe des agents de différents services. Ses missions sont multiples et s'étendent des acquisitions de matériel aux développements internes.



La cellule informatique au grand complet.

Le plan de renouvellement du matériel bureautique pour cette année a été satisfait (réforme ou mise à niveau de Macintosh vétustes, renouvellement des machines des secrétaires ...). Il sera poursuivi l'an prochain car la demande d'équipement reste très forte.

Le réseau informatique s'est étendu et perfectionné en zone sud grâce à l'implantation d'un concentrateur Ethernet au SNA et la mise en place d'une liaison avec la chefferie du SIA. En collaboration avec la Division Technique, ce réseau est relié à l'Internet ce qui offre, entre autres, une facilité de communication nouvelle avec l'administration centrale. Un système de partage de fichiers et d'imprimantes entre ordi-

nateurs de tous types est, en outre, opérationnel depuis plusieurs mois, les machines UNIX gommant les incompatibilités.

Basé sur ce réseau, un 'Intranet' s'épanouit : système de messagerie global (E-mail), mise à disposition d'informations de toutes natures par l'intermédiaire du Web interne, en prise de plus en plus directe avec les bases de données d'exploitation (Transports Aériens, Section Avion au Sol), pour lesquelles il ouvre de nouvelles perspectives.

Ces nouveaux outils impliquent une formation et une assistance quotidiennes aux utilisateurs. La formation a été axée sur les techniques d'utilisation du réseau, les logiciels bureautiques, la messagerie, et reste un souci de tous les jours.

En parallèle, l'effort de modernisation de l'informatique de ges-

tion se poursuit. Des tableaux de bords tirant leurs données de la comptabilité ont été développés et mis à disposition des chefs de services. Le module de comptabilité analytique est en phase finale de mise en oeuvre. L'ensemble de l'application comptable du SEAC a été installé à la DAC de Nouvelle-Calédonie, qui la mettra en service dès l'an prochain.

Par ailleurs, le Haut-Commissariat ayant souhaité confier au SEAC le calcul de la paye de ses agents, l'application de paye a été modifiée et les modalités d'importation des données définies.



SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Division des Aéroports des Iles

Personnels

Deux concours internes de niveau CC3 ont été réalisés en collaboration avec le service du Personnel du Territoire pour le recrutement d'un contrôleur d'aéroport à Moorea et d'un responsable du parc à matériel. Les épreuves techniques ont été élaborées par le SNA. Un stage de mécanique à Papeete a été organisé pour les agents CC/4 mécaniciens pompiers des aéroports des îles.

Afin de pourvoir aux postes laissés vacants par 2 agents partant à la retraite, 1 agent licencié pour faute lourde et 1 départ volontaire à la retraite, le service a organisé le recrutement de 2 agents ouvriers pompiers pour l'aéroport de Raiatea, 1 agent pour l'aéroport de Rangiroa et 1 agent pour l'aéroport de Bora Bora. 25 candidats avec dossier complet ont été retenus et admis à passer



l'examen de recrutement. Les 4 candidats retenus ont été formés sur les véhicules en place et ont reçu un agrément de pompier d'aéroport.

Véhicules SSIS

Le service a procédé à la réception technique et administrative de 8 véhicules SSIS de type VIC-1 fournis par la société POLY SA représentant la marque SIDES. Les véhicules ont été réceptionnés sur le parking du SNA en présence du Ministre des Transports qui assistait à cette manifestation. Ce premier lot du marché d'un montant de 51 000 000 CFP sera suivi dans 2 mois de l'arrivée de 3 véhicules de type VIC-3 pour un montant de 47 000 000 CFP environ.

Les huit premiers véhicules sont destinés au renouvellement de ceux de Manihi, Makemo, Takapoto, Fakarava, Kaukura, Totegegie, Ua Pou, Ua Huka. Les trois prochains seront affectés sur les aéroports de Huahine, Tubuai et Nuku Hiva.

Ces onze véhicules ont été financés par le Territoire grâce à un emprunt consenti avec la Caisse Française de Développement à hauteur de 80%, les 20% restant étant financés sur fonds propres du Territoire.

Etudes

Plusieurs cartes VAC (Rurutu, Faite, Takume, Fangatau, Huahine, Kaukura, Manihi, Maupiti, Moorea, Nuku Hiva) ont été refaites suivant la nouvelle présentation du Service de l'Information Aéronautique. Des procédures IFR de départ ont été établies pour les aéroports des Tuamotu et des Australes.

Les huit premiers véhicules, pour un coût de 51 millions CFP, ont été livrés début octobre 1996.

Exploitation Technique

Les circulaires d'information concernant le fonctionnement des services des aéroports des îles ont été adaptées au nouveau programme des vols d'Air Tahiti en fonction des disponibilités des agents en place.

Les dépôts de carburant 100 LL ont été supprimés sur les aéroports de Nuku Hiva, Fangatau, Rurutu et Totegegie pour cause de déficit chronique.

Les organigrammes d'alerte des différents plans de secours ont été mis à jour.



Comptabilité et Gestion

Le projet de budget 1997 des aéroports territoriaux a été élaboré et soumis à l'approbation du Ministère des Transports. Les propositions prévoient une enveloppe de 44 000 000 CFP au budget de fonctionnement et des besoins de l'ordre de 100 000 000 CFP en crédits de paiement pour l'accomplissement du programme pluriannuel d'acquisition des véhicules SSIS et d'équipements de navigation aérienne.

Division Technique

Maintenance Locale

La Maintenance Locale qui a en charge l'ensemble des installations techniques de la navigation aérienne sur la plate-forme de Tahiti-Faa'a a entrepris les actions suivantes au cours du troisième trimestre 1996 :

Des travaux de réfection ont été effectués sur les anciennes antennes H.F. Ils consistaient à remplacer les haubans défectueux et à installer de nouvelles lampes de balisage nocturne en haut des mâts d'antennes.

L'antenne du DME d'atterrissage et la baie électronique ont été réceptionnées durant ce troisième trimestre. L'installation de l'ensemble des équipements qui fait partie intégrante du marché STNA (rénovation ILS et installation d'un DME/ATT à Tahiti) sera exécutée par la CEGELEC au mois d'Octobre. Une mission STNA arrivera en début Novembre pour effectuer les réglages de mise en service.

Un projet a été lancé pour le remplacement de la supervision technique en vue de la mission sur place du STNA. La supervision technique actuelle est assurée par un automate APRIL PB80 de type industriel qui est mal adapté aux fonctions de supervision et d'affichage d'information. A la suite de diverses réunions de travail avec M. RHONE du STNA, on s'achemine vers un nouveau type d'automate APRIL 5000 qui a l'avantage d'être plus convivial au niveau programmation et permet une meilleure évolutivité du système de supervision technique.

Un projet d'installation d'un système de téléphonie mobile est à l'étude. Il concerne non seulement la navigation aérienne mais l'ensemble des utilisateurs de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. La solution technique existe au niveau industriel. Il reste à évaluer le nombre d'utilisateurs potentiels pour prendre une décision en tenant compte du prix proposé par l'industriel.

Maintenance Régionale

La Maintenance Régionale entretient et installe les autres aérodromes d'Etat et du Territoire de la Polynésie.

Au cours du troisième trimestre, des travaux ont été entrepris sur la radiobalise de Rurutu pour augmenter sa portée (changement d'alimentation et d'émetteur).

Une mission s'est déplacée sur Hiva Oa pour installer les équipements techniques de la nouvelle tour de contrôle.

Une mini-tour a été câblée en atelier pour pouvoir être installée à Fakarava au cours du quatrième trimestre.



Electrotechnique

La Section Electrotechnique-Balisage de la Division Technique s'occupe de la maintenance des réseaux électriques pour les installations techniques de navigation aérienne et des balisages lumineux des pistes des aérodromes en Polynésie Française.

Au cours du troisième trimestre, les activités principales ont été les suivantes :

- Sur la plate-forme de Tahiti-Faa'a les nouvelles barrières de traversée de piste ont été mises en service. Outre les quatre coffrets de barrières, il a été procédé à la pose de nouveaux câbles de télécommande et d'alimentation électrique. Le coffret d'automatisme qui commande les quatre coffrets de barrières est également neuf avec des relais plus performants et d'une durée de vie prévue plus longue que ceux de l'ancien coffret.

- Sur les aérodromes territoriaux, une mission de la section Electro-Technique s'est déplacée à Hiva Oa pour déplacer l'alimentation électrique dans la nouvelle tour. Il s'agissait d'installer un transformateur abaisseur du réseau Electra et de poser le câble pour alimenter la nouvelle tour. Les deux groupes électrogènes de 12 KVA ont été déplacés dans le local groupe de la nouvelle tour. Les câbles de télécommandes des PAPI et feux à éclats d'entrée de piste ont été rallongés et détournés vers la nouvelle tour. Enfin, une nouvelle platine de télécommande de ces équipements a été installée dans le meuble de contrôle.

Le dossier balisage lumineux de Tubuai a été bouclé durant ce troisième trimestre. Le projet a été mené en collaboration avec la DEQ pour la partie génie civil. Ce qui explique la lenteur relative de la progression du projet car le circuit administratif était relativement long et compliqué. Au niveau technique, il s'agit de mettre en oeuvre un balisage lumineux de piste de type série avec deux boucles imbriquées pour une meilleure redondance.

Pour augmenter la disponibilité de l'énergie électrique, deux groupes électrogènes de 25 KVA de secours à démarrage automatique seront installés pour pallier aux défaillances du réseau public. Les automatismes de cette centrale permettent également un fonctionnement en secours dit inversé.

Division des Transports Aériens

Modification du Parc Aérien

La société Air Archipels est à présent opérationnelle avec un Cessna 441 inscrit sur sa liste de flotte. Elle emploie actuellement 3 pilotes dont un instructeur agréé.

Héli Inter Polynésie a acquis 2 hélicoptères : un AS 350 BA immatriculé F-OHAM (basé à Huahine) et un AS 355 F1 immatriculé F-GSAS (basé à Faa'a pour les EVASAN).

Etude des dossiers

Les 2 ATR-72 d'Air Tahiti équipés d'Oméga ont finalement reçu l'éligibilité ETOPS. Ils seront exploités sur les routes ETOPS lorsque les dossiers d'exploitation (opérationnel et maintenance) auront été déposés.

L'utilisation du GPS KLN 90 équipant le 3ème ATR-72 d'Air Tahiti sur les routes ETOPS reste conditionnée par l'homologation du système sol de prédiction de la fonction RAIM par STNA/2R.

Une étude de la Division des Transports Aériens concernant les obstacles dans la trouée QFU 07 de Raiatea a montré qu'une quinzaine d'obstacles (végétaux principalement) doivent être coupés ou supprimés afin d'offrir un gain de 200 Kg à la masse au décollage des ATR-72 d'Air Tahiti.

Réglementation

Les dispositions de l'Arrêté du 5 novembre 1987 relatives à l'emport des canots de sauvetage, montrent que de tels canots ne sont pas obligatoires à bord des avions exploités en TAP en Polynésie Française. Cependant, la Division des Transports Aériens a élaboré

un projet de réglementation propre à leur type d'exploitation, moins contraignante mais logiquement nécessaire du point de vue de la sécurité (regroupement des passagers, attente des secours).

Cette future réglementation vise à s'assurer que pour tout vol au-dessus de l'eau, l'avion soit équipé de canots en nombre suffisant pour accueillir au moins toutes les personnes à bord.

Le projet d'arrêté est en cours d'examen par le Service de la Navigation Aérienne et la Direction du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (SEAC/PF) avant d'être soumis pour avis aux exploitants.

Il est souhaitable que le JAR OPS

(réglementation opérationnelle relative à l'utilisation des aéronefs, applicable en Métropole à compter d'avril 1998), soit étendu en Outre-mer pour éviter une différenciation de plus en plus importante entre les textes réglementaires applicables aux TOM et ceux applicables en Métropole.

Cependant, cette extension devra être précédée ou accompagnée par une mise en œuvre dans les TOM des textes législatifs et réglementaires, notamment les articles du Code de l'Aviation Civile, dont l'extension est indispensable pour des raisons d'homogénéité.

A ce sujet, une étude initialisée par le SRH/DGAC est actuellement en cours au niveau du SEAC/PF.

APERCU DU PARC AERIEN

PROPRIETAIRE ou EXPLOITANT	IMMAT.	CONSTRUCTEUR	TYPE	AUTRE APPELLATION	PILOTE + S.O.
TRANSPORT PUBLIC					
AIR TAHITI	FOHAG	Aerosp/Alenia	ATR72-202		4+66
	FOHAT	Aerosp/Alenia	ATR72-202		4+66
	FOHJA	Aerosp/Alenia	ATR72-202		4+66
	FODUC	Aerosp/Alenia	ATR42-300		3+46
	FODUD	Aerosp/Alenia	ATR42-300		3+46
	FODUL	Aerosp/Alenia	ATR42-300		3+46
AIR MOOREA	FOHAA	Dornier	DO228-212		2+19
	FOHAF	Dornier	DO228-212		2+19
AIR ARCHIPELS	FODBN	De Havilland	DHC6-300	Twin 300	2+20
	FOHJF	De Havilland	DHC6-300	Twin 300	2+20
	FOCOY	Britten Norman	BN2A	Islander	1+9
	FODUP	Britten Norman	BN2B-26	Islander	1+9
	FODUQ	Britten Norman	BN2B-26	Islander	1+9
	FODUR	Britten Norman	BN2B-26	Islander	1+9
WANAIR	FOHRT	Beechcraft	B300	Super King Air	1+9
AIR OCEANIA	FOHRT	Beechcraft	B1900D		2+19
	FOHAV	Cessna	C404	Titan	1+9
HELI PACIFIC	FOHJE	Rockwell	690A	Commander	1+8
	FODUM	Aerospatiale	AS350B	Ecureuil	1+6
HELI INTER POLYNESIE	FOHAM	Eurocopter	AS350BA	Ecureuil	1+6
	FGIHD	Eurocopter	AS350BA	Ecureuil	1+6
	FGDFA	Eurocopter	AS355F1	Ecureuil	1+5
	FGFEX	Eurocopter	AS355F1	Ecureuil	1+6
	FGSAS	Eurocopter	AS355F1	Ecureuil	1+6
ASSOCIATIONS AERONAUTIQUES					
AEROCLUB de TAHITI	FOHAJ	Piper	PA28-201	Arrow III	1+3
	FODUY	Piper	PA28-181	Archer II	1+3
	FODUO	Piper	PA28-181	Archer II	1+3
	FOHAP	Piper	PA28-161	Warrior II	1+3
	FOCPR	Piper	PA28-140	Cherokee 140	1+3
	FODIV	Piper	PA38-112	Tomahawk	1+1
Aéro-club des ISLV	FOCNX	Cessna	C172	Skyhawk	1+3
AEROCLUB d' U.T.A.	FGBDL	Cessna	C182	Skylane	1+3
	FOHJP	Cessna	C182 RG		1+3
	FOHAZ	Cessna	C172N		1+3
	FOHAL	Robin	DR400		1+3
	FOHAK	Cessna	C152 II		1+1



Division Exploitation Aéroportuaire

En matière d'exploitation, les études entamées au cours des trimestres précédents sont en voie de finalisation. Elles concernent principalement les projets de nouvelle organisation de la divi-

sion et de l'information aéronautique.

Une refonte importante de l'AIP/PAC en cours, prépare la mise en place d'un AIP Polynésie.

Les travaux d'informatisation de la Section Sol ont été poursuivis.

En matière de sécurité, le Plan de Secours a été mis à jour et un exercice partiel du Plan de Secours de l'Aéroport a permis de définir les capacités de l'automate d'appel. De nouvelles procédures de déclenchement de l'alerte doivent être testées lors d'un prochain exercice.

Un problème mécanique important d'un véhicule SSIS (ST2000) a demandé la mise en place provisoire d'un véhicule militaire (VMA62) et l'in-

tervention urgente d'un spécialiste de SIDES FRANCE pour la réparation.

Un stage "Chef de manoeuvre" SSIS en Métropole a été organisé pour 3 pompiers.

En matière de sûreté, on doit noter la mise en place d'un nouveau système de gestion informatisé des accès (SGITA) et d'un système de personnalisation. Ce système est venu remplacer la "machine à badge" à bout de souffle. Il doit être raccordé au système de contrôle d'accès en cours de réalisation.

Des mesures conjoncturelles de sûreté pour les vols à destination des Etats-Unis ont été mises en place en Août à la demande de DGAC et d'une compagnie américaine.

ACTIVITES DE L'AEROPORT DE TAHITI - FAA'A (3ème trimestre 1996)

TOUR DE CONTROLE

- Mouvements commerciaux	9399
dont IFR	3774
- Mouvements non commerciaux	7153
dont IFR	576
TOTAL	16552
TOTAL IFR	4350

Total des mouvements non commerciaux	7069
comprenant : Aéro-club de Tahiti	1310
Aéro-club UTA	3809
Privés	478
Autres mouvements	1468
Aéro-club Iles sous le vent.....	4

BUREAU DE PISTE

Validation de licences de personnels navigants :

Professionnelles	32
Non professionnelles	28
Qualifications IFR professionnelles	15
Qualifications IFR non professionnelles	6
Qualifications instructeur PP	1
Qualifications de type et classe PP	6

Effectifs des personnels navigants basés en Polynésie Française :

Professionnels	121
Corps techniques	7
Privés	450
Qualifications instructeur TT	5
Qualifications de type et classe	6

INFORMATION AERONAUTIQUE

Notam reçus classe 1 série A	11552
Notam émis classe 1 série A	64
Notam émis classe 1 série C	206
Protections aéronautiques fournies.....	870
Circulaires locales d'information	2

SSIS

Feu extincteur	0
Feu aéronefs	0
Alerte aéronefs	3
Accident aéronefs	0
Surveillance des mouvements et mises en route	330
Surveillance avitaillements	320
Interventions diverses	10
Instructions	14
Exercices nautiques ELIR 90 et canot	0
Entraînement plongée	4
Exercices sur feu	0

GARAGE

Intervention véhicules et vedettes SSIS.....	20
Intervention sur les véhicules de liaison.....	48

Circulation Aérienne et Centre de Contrôle

Le point marquant du trimestre a été le renouvellement de l'encadrement de la Division. L'arrivée de R. DUGAIL le 1er septembre 1996, nouveau Chef de la division CA/SAR a mis fin à l'intérim assuré par J.C. HUET, Chef de la Subdivision Contrôle. Courant Juillet ont été enregistrés les départs de MM. BOURCIER, FERRAND et BERGA.

Durant ces trois mois, l'activité de la division s'est articulée autour de trois dossiers importants :

1) L'étude de l'évolution du système DATALINK vers l'ADS :

- l'assistant subdivision contrôle a participé du 05 au 09 août à SEATTLE, chez BOEING, à la définition des spécifications de l'interface ADS/VIVO,
- mission également à Paris et Toulouse au STNA pour le même dossier,
- la division a reçu M. Paul FENELLY du STTA en visite d'étude à Tahiti,
- mise en place d'une nouvelle version VIVO qui s'inscrit dans le cadre de l'amélioration du système.

2) Les relations avec les organismes extérieurs :

- un effort particulier a été consenti à l'organisation des EVASAN vers MOPELIA par HELI INTER POLYNÉSIE tout en respectant la réglementation en vigueur,

- G. CLAUSTRE a participé à un stage en Métropole relatif aux relations internationales en milieu anglophone,
- par ailleurs, il a fallu traiter deux largages de réservoirs extérieurs de la navette spatiale américaine dans notre FIR,

- la division a intégré dans son plan de charge instruction, le renouvellement de qualification de l'Instructeur Régional et la requalification d'un instructeur de l'ENAC.

3) Une étude très attentive a porté sur l'évolution préoccupante de l'effectif ICNA du centre de contrôle pour les années à venir. La division a tenté de mettre sur pied des solutions afin de limiter sinon d'arrêter une diminution inquiétante du nombre de contrôleurs.

RECAPITULATIF DU TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI-FAA'A (de janvier à septembre 1996)

COMPAGNIES	VOLS	PAX	TRANS	PAX+ TRANS	S.O.	CMR%	FRET (KG)	POSTE (KG)	% VARIATION 1996/1995
TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR (DOMESTIQUE)									
AIR MOOREA	A	6 981	56 251	56 251	90 839	61,9			PAXt +1,4
(MOOREA)	D	9 970	58 615	58 615	90 625	64,7			FRET
	T	13 951	114 866	114 866	181 464	63,3			S.O. +3,1
AIR MOOREA	A	570	5 469	5 469	8 750	62,5			PAXt +2,3
	D	571	5 402	5 402	8 729	61,9			FRET
	T	1 141	10 871	10 871	17 479	62,2			S.O. -8,6
AIR TAHITI	A	3 946	144 297	144 297	213 165	67,7	408 202	21 496	PAXt +0,5
	D	3 950	132 961	132 961	213 022	62,4	744 004	44 637	FRET +12,0
	T	7 896	277 258	277 258	426 187	65,1	1 152 206	66 133	S.O. +2,1
TAHITI CONQUEST AIRLINE	A	73	248	248	584	42,5			PAXt -68,4
	D	73	164	164	584	28,1			FRET -100,0
	T	146	412	412	1 168	35,3			S.O. -65,3
AIR OCEANIA	A	116	426	426	800	53,3	5 600		PAXt -29,4
	D	116	416	416	800	52,0	6 230		FRET -79,2
	T	232	842	842	1 600	52,6	11 830		S.O. -35,4
AIR ALIZE	A	28	80	80	196	40,8			PAXt -39,6
	D	28	62	62	196	31,6			FRET -100,0
	T	56	142	142	392	36,2			S.O. -49,5
WAN AIR	A	150	963	963	1 650	58,4	16 795		PAXt +1655,5
	D	152	968	968	1 669	58,0	25 907		FRET +1035,4
	T	302	1 931	1 931	3 319	58,2	42 702		S.O. +1840,9
AIR ARCHIPELS	A	48	153	153	430	35,6			PAXt
	D	48	84	84	430	19,5			FRET
	T	96	237	237	860	27,6			S.O.
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A	11 912	207 887	207 887	316 414	65,7	430 597	21 496	PAXt +0,8
	D	11 908	198 672	198 672	316 055	62,9	776 141	44 637	FRET +10,5
	T	23 820	406 559	406 559	632 469	64,3	1 206 738	66 133	S.O. +2,1

Dossier du trimestre

LE TRANSPORT AERIEN INTER-INSULAIRE



AERODROMES DE LA POLYNESIE FRANCAISE

Légende

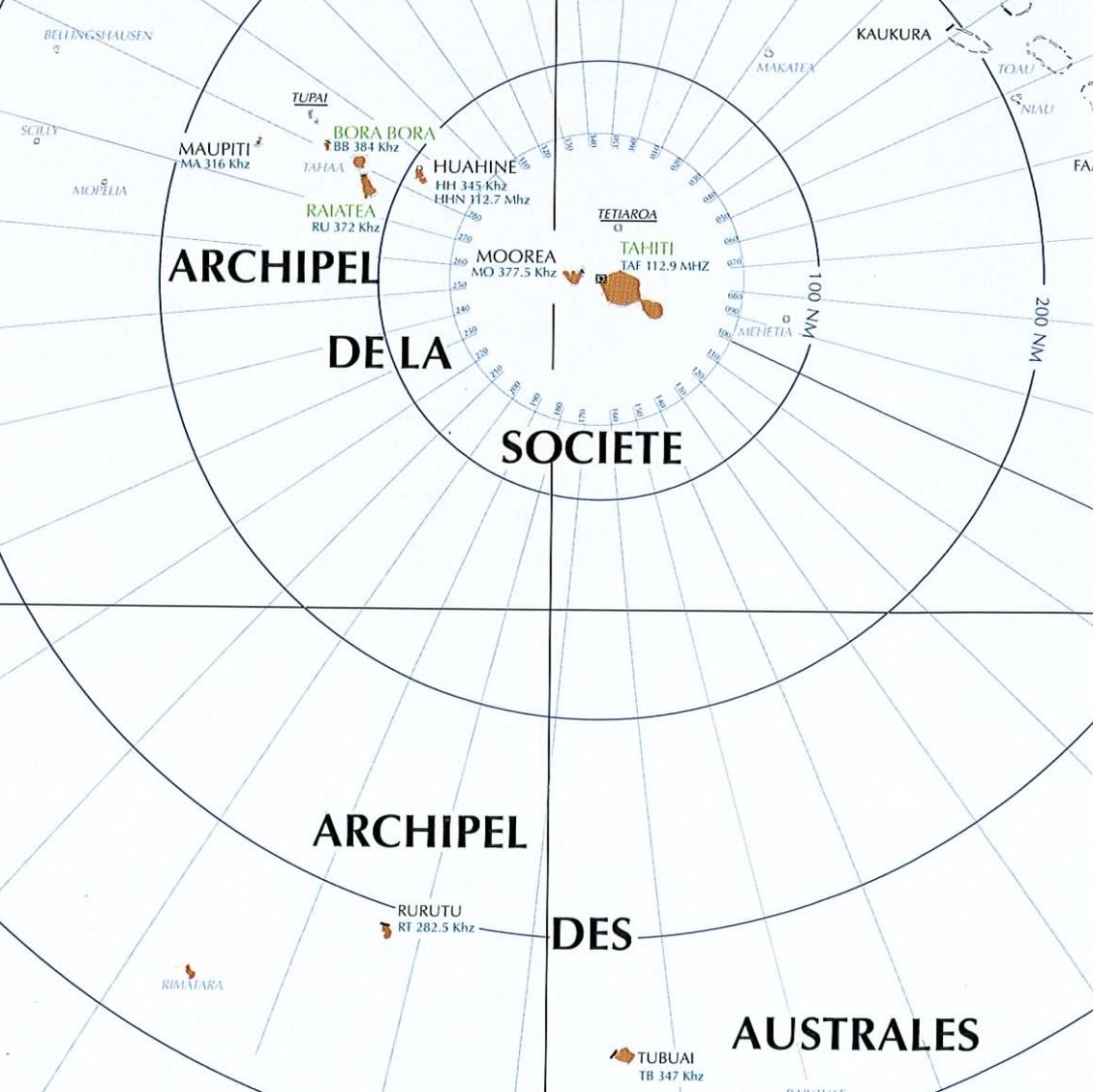
- BORA BORA : Aérodrome d'Etat
- HAO : Aérodrome Militaire
- MATAIVA : Aérodrome Territorial
- TUPAI : Aérodrome Privé
- TOAU : Sans aéroport

ARCHIPEL
DE LA
SOCIETE

ARCHIPEL

DES

AUSTRALES



L'importance du transport aérien intérieur en Polynésie Française est à la mesure des distances qui séparent les différents archipels du Territoire.

En effet, l'étendue du Territoire et l'éloignement de certaines îles qui constituent les deux principaux freins au développement économique de la Polynésie française, deviennent, pour le transport des personnes, deux facteurs favorables à la primauté de l'avion sur le bateau.

Quels sont les enjeux du transport aérien domestique aujourd'hui ? Quelle est la situation économique de ce marché dans la conjoncture présente ? Qui sont les acteurs du transport aérien domestique ?

La rédaction de Manureva souhaite que ce dossier puisse aider le lecteur à répondre à ces questions et à se faire une juste représentation de la situation du transport aérien inter-insulaire en Polynésie Française.

LES ENJEUX



Élément essentiel au développement de la vie économique et sociale de la Polynésie Française, le transport aérien inter-insulaire répond à la fois aux besoins de désenclavement des îles et à ceux du tourisme.

Le transport de passagers constitue le marché principal du trafic aérien domestique. Il couvre deux segments : la circulation locale et le tourisme international.

La circulation locale dépend de la demande locale qui peut être liée à des activités professionnelles commerciales, industrielles ou administratives, à des déplacements familiaux ou sociaux (congés des résidents), et à des obligations de service public (évacuations sanitaires, voyages officiels).

Les flux principaux de la demande locale tendent à s'organiser autour de Papeete et des centres administratifs.

Le second segment du marché du transport aérien domestique est généré par le **tourisme international** qui est avant tout un tourisme hôtelier. Cet état de fait devrait persister dans la mesure où ce marché constitue la cible prioritaire du Gouvernement de la Polynésie Française.

Le développement de ce tourisme hôtelier dépend de plusieurs facteurs :

- la capacité hôtelière et les types de produits vendus (circuits, séjours, etc.).

- les liaisons aériennes desservant la Polynésie et les actions de promotion sur les marchés émetteurs.

Le transport aérien domestique est un outil privilégié pour le déplacement des touristes et des résidents. De plus, il représente pour le Territoire, une composante essentielle de sa politique de désenclavement et de développement économique de la Polynésie Française.

Le marché du transport aérien domestique est un enjeu économique et social pour la Polynésie Française

Compte tenu de la géographie et de la dispersion des îles, le transport aérien est un élément fondamental du développement de la Polynésie.

Les responsables du Territoire et de l'Etat (DGAC) en sont pleinement conscients et ont défini ensemble un cadre de coopération. Ainsi, une convention fixe-t-elle les conditions dans lesquelles le Service d'Etat de l'Aviation Civile (SEAC) est mis à la disposition du Territoire pour exercer certaines des attributions qui relèvent de la compétence territoriale.

Actuellement, il existe **4 aérodromes d'Etat** comprenant l'aéroport international de Tahiti-Faa'a (seul point d'entrée pour les contrôles aux frontières), les aérodromes de Bora-Bora, de Raiatea et de Rangiroa (aérodrome de dégagement pour les vols moyens courriers et aérodrome de secours pour les longs courriers), **2 aérodromes militaires** (Moruroa et Hao qui sert également d'aérodrome de dégagement pour les avions gros porteurs), **8 aérodromes privés et 34 aérodromes Territoriaux** soit un total de 48 aérodromes.

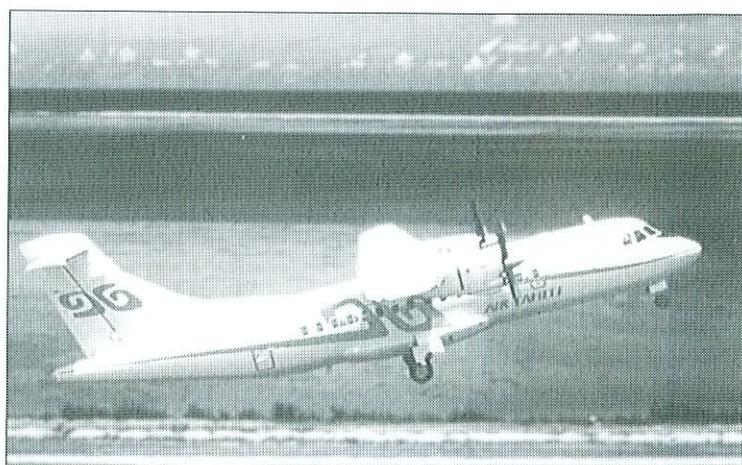
Le transport aérien domestique : un outil de développement économique et de désenclavement pour le Territoire

Une convention-cadre datant du 5 octobre 1990,

entre le Territoire de la Polynésie Française et la société anonyme Air Tahiti "pour le développement harmonieux du transport aérien inter-insulaire" précise les objectifs et les principes directeurs de la politique territoriale de desserte aérienne intérieure. Air Tahiti y est reconnu en sa "qualité de partenaire principal mais non exclusif de la desserte aérienne inter-insulaire". Dans la pratique, Air Tahiti bénéficie d'un monopole de fait, et s'est engagée à assurer une mission de service public.

Cette convention-cadre souligne l'importance du transport aérien domestique comme "outil fondamental du développement économique social et culturel des habitants des cinq archipels" et précise son caractère indispensable au soutien des politiques de désenclavement des archipels et de développement touristique définies par le Territoire.

Ces deux principaux axes : développement et désenclavement des archipels d'une part, et développement touristique d'autre part, caractérisent le trafic aérien en Polynésie et donc l'activité d'Air Tahiti qui réalise plus de 90% du chiffre d'affaires des activités de transport aérien public.



Le transport aérien domestique est un intermédiaire sous contraintes

La viabilité économique d'un hôtel situé dans une île repose particulièrement sur le transport de sa clientèle entre l'aéroport international de Faa'a et l'aérodrome de cette île. Elle dépend également de la bonne coordination des vols internationaux avec les vols domestiques.

Le transport aérien domestique tient une place d'intermédiaire indispensable entre le transport aérien international et le réseau hôtelier. Sa santé dépend de celle de ces deux secteurs. C'est pourquoi on peut parler d'intermédiaire sous contrainte.

Il existe donc une chaîne composée de trois éléments condamnés à se développer ensemble ou à stagner : le réseau hôtelier, la desserte aérienne internationale et la desserte aérienne intérieure.

Quels liens unissent, d'une part, la desserte internationale et le réseau hôtelier et, d'autre part, l'activité hôtelière et la desserte intérieure ?

La desserte aérienne internationale connaît deux types de contraintes.

La première contrainte est une limitation d'ordre structurelle liée à l'aspect saisonnier



du trafic touristique en Polynésie. Le profil des arrivées mensuelles des touristes présente une pointe en juillet et un creux de novembre à janvier. Cette irrégularité pose des problèmes à la profession hôtelière car la capacité totale de son réseau n'est pas ajustable en cours d'année. Le remplissage des hôtels est également soumis à des irrégularités journalières liées à la répartition en fin de semaine des vols internationaux.

La deuxième contrainte résulte de flux plus ou moins discontinus. La capacité de desserte internationale est soumise aux stratégies respectives des compagnies aériennes qui ne correspondent pas toujours aux besoins du tourisme. Cette capacité peut varier de façon importante en fonction de l'addition ou de la soustraction de touchés sur le Territoire, des changements de types d'appareils de ligne régulière et de la mise en oeuvre ou non de vols charters.

La plupart du temps, il s'agit d'événements qui font varier les flux potentiels de plusieurs centaines de personnes. Cela se

répercute immédiatement sur la santé du réseau touristique.

La prévision des besoins en matière de desserte aérienne intérieure doit être cohérente avec l'évolution de la capacité d'accueil du secteur hôtelier.

dans la semaine, le service ainsi offert à la clientèle lui permettrait de choisir sa durée de séjour : 3, 4, 7 ou 10 jours. De plus, les résidents pourront profiter de la qualité de service offerte par ces liaisons.



Le nombre de chambres d'hôtel détermine directement le nombre de vols à prévoir pour une destination donnée. A titre d'exemple, en prenant comme hypothèses, un taux d'occupation de 1,8, un coefficient de remplissage de 60% et une durée de séjour moyenne de 4 jours, un hôtel de 30 chambres sur une île desservie par liaison aérienne nécessite en moyenne l'acheminement de 60 passagers par semaine.

Cela signifie que pour une création ou une extension hôtelière de 30 chambres, il faut mettre en place 2 rotations hebdomadaires en ATR 42 (46 places) à un coefficient moyen de remplissage (CMR) de 65%. En répartissant celles-ci

En définitive, le transport aérien inter-insulaire doit répondre à une demande combinée des résidents et des touristes. La première a ses limites, la seconde résulte des performances des tours operators dès lors que la capacité hôtelière et la demande aérienne internationale sauront s'y adapter.

Comment le transport aérien inter-insulaire a-t-il évolué face à ces demandes et face à la concurrence maritime ? Les réponses à ces questions permettront de saisir l'état de santé du transport aérien domestique.



L'ÉVOLUTION RECENTE

Les activités de tourisme, de trafic aérien et de trafic maritime ont connu des évolutions variables.

A partir de 1992, la fréquentation touristique connaît une forte croissance qui se traduit par une augmentation de 32% du trafic international en 2 ans. Cela a largement profité au trafic intérieur qui a progressé quant à lui de 13,3% sur la même période.

annuelles : l'annonce de la reprise des essais nucléaires et les émeutes du mois de septembre 1995.

Sur le plan de la fréquentation touristique, les chiffres ont traduit une chute du nombre mensuel de visiteurs à partir du mois de septembre

Trafic international et intérieur

(nombre de passagers par an)

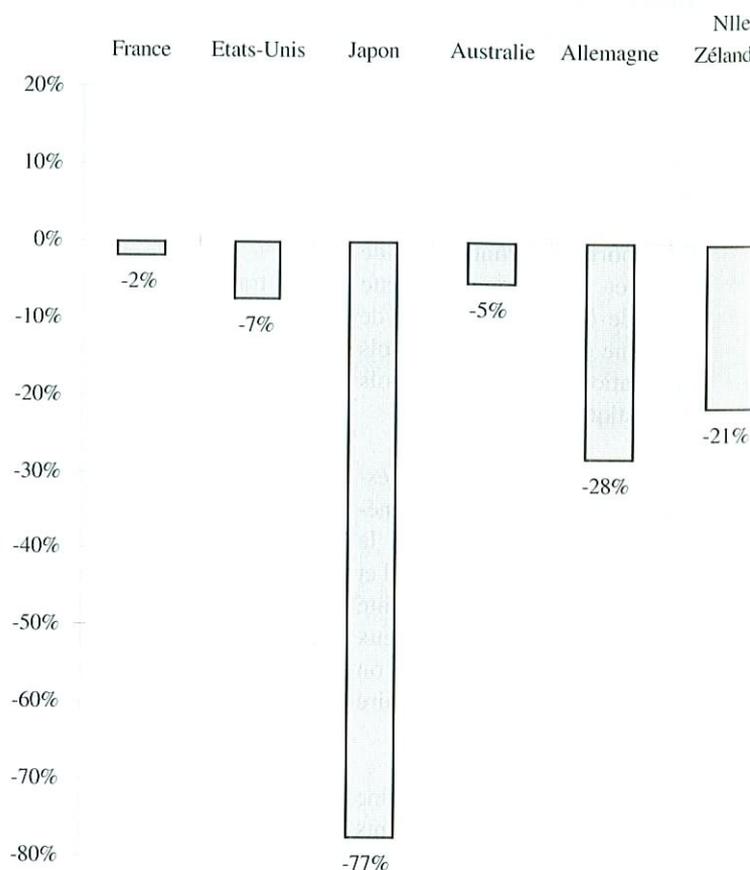
	1992	1993	1994	1995
International	360 756	420 469	475 990	481 896
<i>Variation</i>		+16,6%	+13,0%	+1,4%
Intérieur	427 165	449 996	484 195	519 506
<i>Variation</i>		+5,3%	+7,6%	+7,3%

Septembre 1995 : le choc !

1995 : deux événements ont marqué les statistiques

1995 de l'ordre de 31%. Cette chute brutale a engendré nécessairement des difficultés financières sérieuses pour une industrie touristique non préparée à une telle secousse.

Activité touristique au



S'agissant du transport aérien international, les statistiques font ressortir, pour l'année 1995, deux grandes périodes : de janvier à août et de septembre à décembre.

chute de 7,4% du nombre de passagers par rapport aux données de la même période en 1994.

Sur la première période, le nombre total de passagers ayant fréquenté la plate-forme aéroportuaire a augmenté de 6,5% par rapport à 1994. Cette évolution traduisait une croissance normale et attendue de la fréquentation touristique.

Sur un plan général, malgré l'arrivée du Ono-Ono (nouveau navire rapide) fin 1994, le trafic aérien domestique continue de progresser. Le nombre de passagers a augmenté de 7,2% par rapport à 1994 en passant à 519 506 passagers transportés grâce à Air Tahiti principalement.

En revanche, la seconde période a été marquée par une

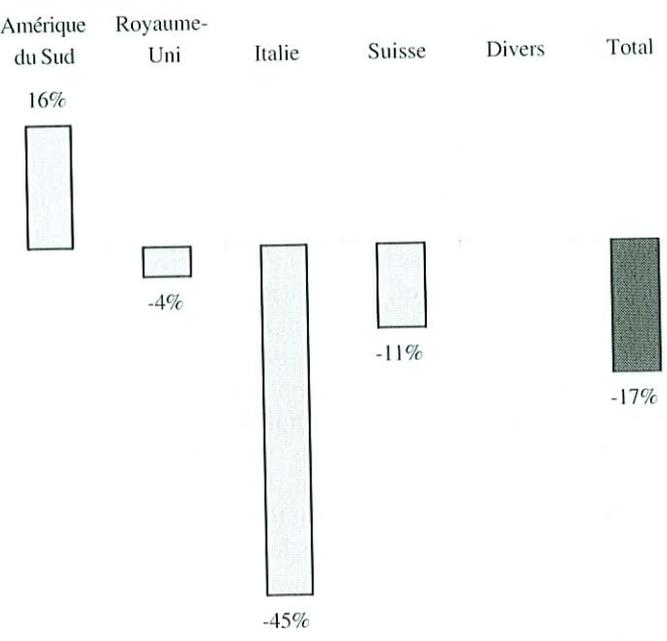
1996 : c'est sur les 5 premiers mois de l'année 1996 que la crise peut être la mieux perçue. De janvier à mai, la fréquentation

Evolution mensuelle de la fréquentation touristique

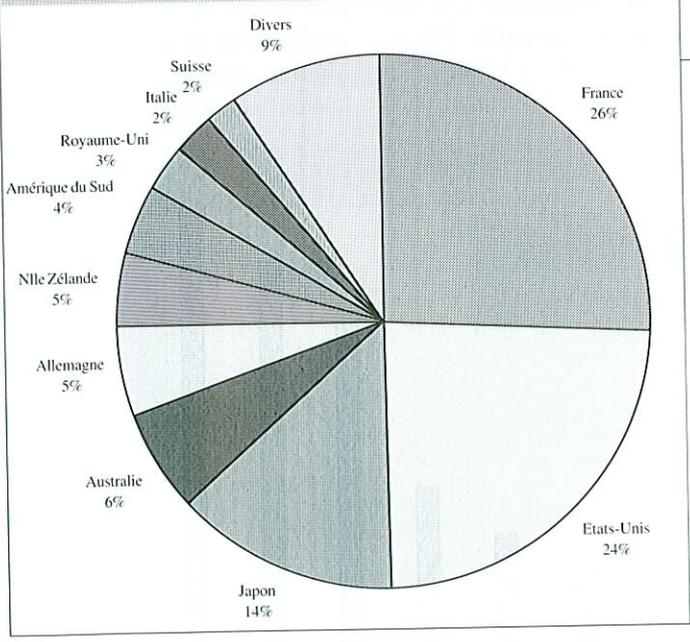
(nombre de touristes par mois)

	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
1994	11129	13300	12866	14852	13836	12163	18194	14886	13859	15526	12710	12765
1995	12752	16878	15678	17539	14837	14097	19151	17182	11418	11535	10147	10915
<i>Variation 95/94</i>	+14,6%	+26,9%	+21,9%	+18,1%	+7,2%	+15,9%	+5,3%	+15,4%	-17,6%	-25,7%	-20,2%	-14,5%
1996	10170	11350	12307	13175	13021	15497	17043	15505	16824			
<i>Variation 96/95</i>	-20,2%	-32,8%	-21,5%	-24,9%	-12,2%	+9,9%	-11,0%	-9,8%	+47,3%			

premier semestre 1996



Provenance géographique



L'opinion d'une professionnelle du tourisme

Diana CHIN CHOI dirige la deuxième plus grosse agence de voyages de Polynésie : l'agence Tahiti Tours.



Air Tahiti

Cette jeune directrice générale démarche sans cesse de nouveaux tour-operators (TO) à l'étranger pour les convaincre d'ajouter la Polynésie à leurs destinations. Cela se traduit concrètement par la présence de cette destination dans les brochures des TO étrangers.

Diana Chin Choi rend hommage à l'action d'Air Tahiti dans deux domaines.

Tahiti tours : une agence réceptive

L'activité de Diana Chin Choi, en même temps objectif principal de l'agence, explique pourquoi l'inbound, marché destiné à l'organisation de circuits en Polynésie Française pour les touristes étrangers, représente 70% du chiffre d'affaires de l'agence. C'est aussi la raison pour laquelle, l'outbound qui vise la clientèle résidente pour des circuits à l'étranger, ne réalise que 30% du chiffre d'affaires de Tahiti Tours.

Les efforts de coordination de la compagnie avec la desserte internationale facilitent considérablement le travail de réservations de son agence au moment des saisons de pointes.

Les difficultés

Depuis le mois de septembre 1995, elles s'accroissent. D'abord les événements de l'époque ont provoqué énormément d'annulations et maintenant, les mois de juillet et août (traditionnellement les plus touristiques) affichent une très mauvaise fréquentation.

La bonne coopération d'Air Tahiti avec les professionnels du tourisme permet des actions concertées efficaces en faveur du développement touristique. Cette bonne entente permet à Tahiti Tours de développer des produits touristiques nouveaux, comme aux Marquises, par exemple.

Consciente de la difficulté de déployer une flotte plus importante, elle regrette néanmoins qu'Air Tahiti ne réponde pas complètement à la demande touristique en période de pointe.

Pour Diana Chin Choi, le développement du parc hôtelier n'est pas prioritaire aujourd'hui. Si pendant la haute saison, ce parc suffit tout juste à la demande touristique, durant la basse saison, tous ces établissements d'accueil restent peu fréquentés.

Evolution mensuelle du trafic aérien international

(nombre de passagers par mois)

	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
1994	35942	28694	32871	32418	34795	33715	44585	43391	32184	41659	31396	33290
1995	33766	30912	34281	36306	34282	33892	46042	45744	28572	30432	27156	32149
Variation 95/94	-6,1%	+ 7,7%	+ 4,3%	+ 12,0%	-1,5%	+ 0,5%	+ 3,3%	+ 5,4%	-11,2%	-26,9%	-13,5%	-3,4%
1996	33125	29157	33314	33783	32885	37849	49082	50197	40231			
Variation 96/95	-1,9%	-5,7%	-2,8%	-6,9%	-4,1%	+ 11,7%	+ 6,6%	+ 9,7%	+ 40,8%			



L'ÉVOLUTION
RÉCENTE

touristique a baissé de 21% par rapport à janvier-mai 1995. Les grands absents sont les japonais. Leur fréquentation a baissé de près de 80% par rapport aux 5 premiers mois de 1995. La crise que connaît le secteur touristique a fortement touché la desserte internationale.

La bonne tenue du trafic aérien domestique

En toute logique, on se serait attendu à ce que la desserte aérienne inter-insulaire soit, à son tour, atteinte par la crise que traversent le secteur touristique et le transport aérien international. Cela n'a pas été le cas car malgré la rupture du lien entre le réseau hôtelier et la desserte internationale, on a constaté une bonne tenue du trafic aérien domestique.

Analyse de la concurrence

Le trafic inter-insulaire de marchandises est assuré en quasi totalité (99%) par voie maritime. L'analyse de la concurrence air-mer porte donc sur le trafic de passagers et plus particulièrement dans l'archipel de la Société où le bateau peut être une alternative à l'avion, les autres archipels restant peu concernés.

La liaison Papeete - Moorea

Après la forte chute du trafic de passagers du début des années 80, due à la mise en service d'unités modernes de transport maritime, la desserte aérienne de Moorea semble se stabiliser.

Entre 1985 et 1987, on peut noter une légère reprise liée à l'augmentation de l'activité touristique générale et à une adap-

tation de la capacité offerte pour Air Moorea.

Depuis 1988, le nombre de passagers se rendant à Moorea par la voie aérienne reste à peu près constant. Parallèlement, le trafic maritime connaît une forte progression, encore renforcée à partir de 1991, avec l'arrivée de catamarans rapides. La part du trafic de passagers par voie aérienne, même si elle reste constante en volume, est en nette régression en terme de part de marché, au profit de la voie maritime qui est devenue beaucoup plus concurrentielle.

L'analyse de la liaison Papeete-Moorea montre que l'introduction des catamarans rapides a affecté essentiellement le transport aérien de passagers résidents jusqu'en 1993. En 1994, ce transport s'est stabilisé après avoir perdu 30% de son volume entre 1991 et 1993. En revanche, la concurrence

maritime a eu peu d'effets sur le trafic aérien de touristes en augmentation de plus de 25% entre 1992 et 1994.

On observe également un phénomène de substitution du catamaran au ferry. Le trafic des ferries diminue considérablement en 1992 (-27% par rapport à 1991) et en 1993 (-40% par rapport à 1992), de manière concomitante avec la montée en puissance du trafic des catamarans. En 1994, les effets de substitution s'estompent, le trafic des ferries diminuant de 2% seulement.

La croissance du trafic aérien touristique a donc compensé en partie la baisse du trafic aérien de résidents. De plus, la tendance à la hausse ayant repris en 1994 (+4,5% par rapport à 1993), la concurrence maritime sur la liaison Papeete-Moorea n'aura joué que sur quelques années.

1000000

Evolution du trafic entre Tahiti et Moorea
(nombre de passagers par an)

900000
800000
700000
600000
500000
400000
300000
200000
100000
0

1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995

□ Aérien
□ Maritime

Air - Mer

Effectivement, à partir de 1994, Air Moorea stoppe l'hémorragie grâce notamment à sa politique tarifaire orientée vers les résidents. Le billet aller leur est proposé à 1000 CFP (au lieu de 2700 CFP, tarif de base) et pour 500 CFP de plus, le transfert est assuré jusqu'à leur hôtel.

Cette opération s'est traduite par une augmentation de 8,5% du nombre de passagers résidents transportés entre 1993 et 1995. Cette politique permettra également à Air Moorea de mieux résister au nombre croissant de bateaux (ferries ou catamarans) se disputant la voie maritime.

La liaison Papeete - Iles Sous-Le-Vent

Sur les Iles Sous-Le-Vent, depuis la fin août 1994, le Ono-Ono, est exploité sur l'axe Papeete-Huahine-Raiatea-

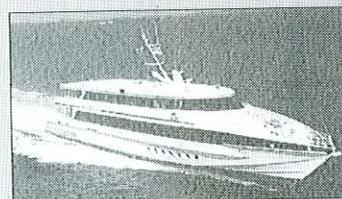
Bora-Bora : la durée de la traversée a été divisée par 2 par rapport aux autres bateaux desservant le même axe, mais pour un tarif supérieur de 26% (Papeete-Raiatea) à 53% environ (Papeete-Bora-Bora).

Mis en place récemment, ce nouveau module de transport maritime a exercé une influence difficilement mesurable sur

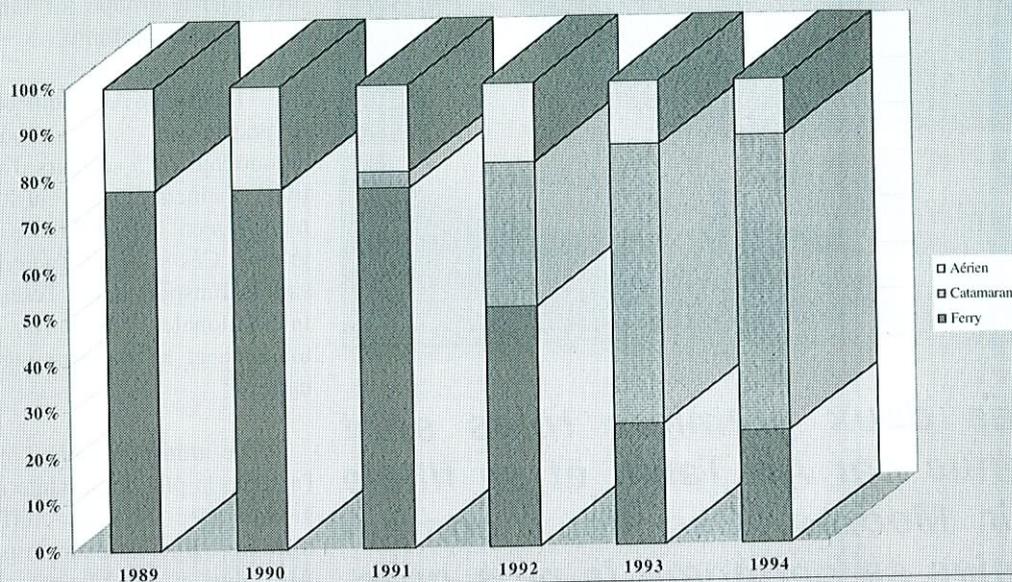
le trafic aérien intérieur. Cependant, les premières analyses montrent que, comme l'indique Air Tahiti dans son rapport annuel de 1994, le Ono-Ono "ne semble pas avoir d'incidence significative" sur le trafic aérien des Iles Sous Le Vent.

Ceci s'explique probablement par le fait que les agences de voyages n'orientent pas leur

clientèle sur ce mode de transport en raison du manque de confort et de fiabilité (pannes à répétition).



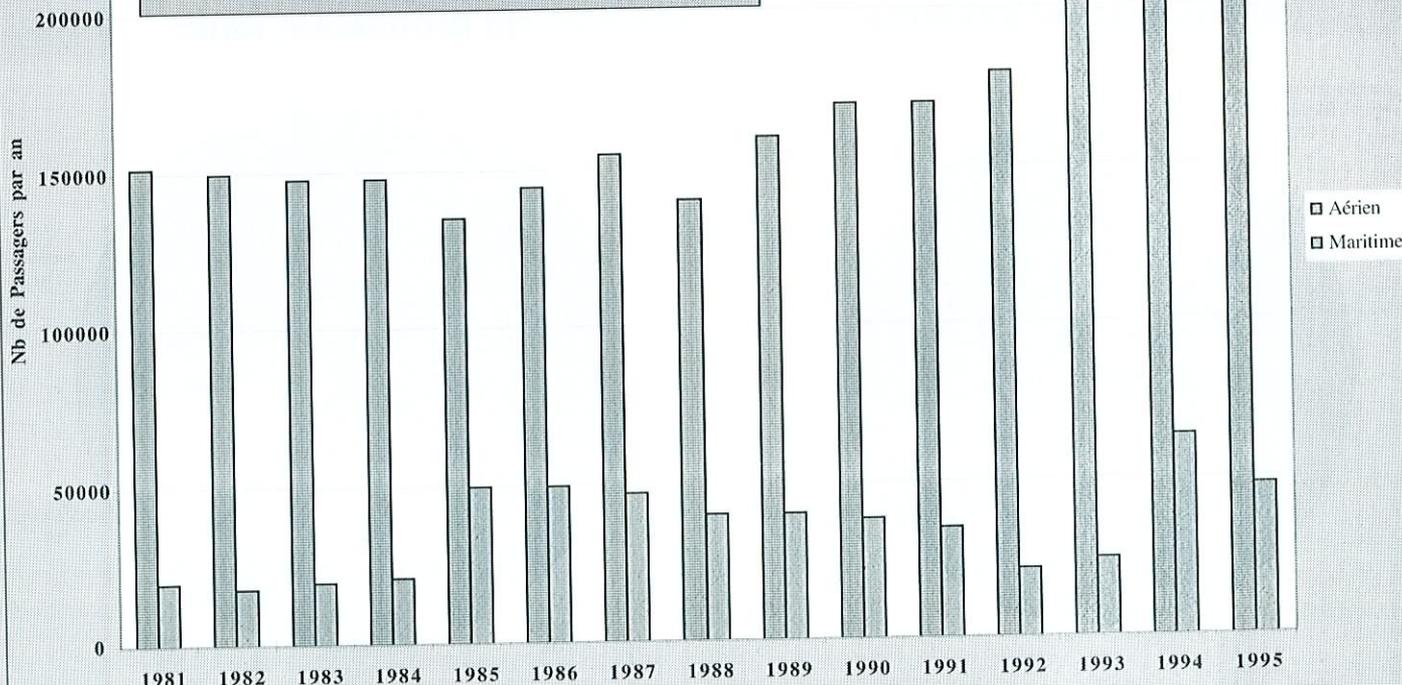
Répartition modale du trafic entre Tahiti et Moorea



250000

Evolution du trafic entre Tahiti et les Iles Sous Le Vent

(nombre de passagers par an)



LES PREMIERS RÔLES



Les deux premiers rôles sont tenus par Air Tahiti et sa filiale Air Moorea. Ces deux compagnies se partagent la plus grosse part de marché des passagers transportés : environ 2/3 pour Air Tahiti et 1/3 pour Air Moorea.

Toutefois, en termes de Sièges Kilomètres Offerts (S.K.O.) et de Passagers Kilomètres Transportés (P.K.T.), les parts respectives deviennent 98% et 2%.

Air Tahiti, un monopole de fait

Air Tahiti existe sous ce nom depuis 1986. Son activité s'est considérablement développée sous l'impulsion du tourisme et des échanges locaux et grâce à la bonne adaptation des appareils de la famille ATR.

Il est important de bien distinguer le groupe Air Tahiti de la société Air Tahiti.

Le groupe Air Tahiti s'est diversifié et se compose aujourd'hui de 5 secteurs d'activité distincts répartis entre la maison-mère et les 6 filiales du groupe. Ces secteurs d'activité sont le transport aérien, l'escale internationale, l'hôtellerie, le tourisme et le transport lagonaire.

Le transport aérien est l'activité la plus importante du groupe avec 74% du chiffre d'affaires. Elle est exercée par Air Tahiti et Air Moorea qui assurent respectivement 70% et 30% de l'activité en nombre de passagers (90% et 10% du chiffre d'affaires dans l'aérien).

Le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 7,9 milliards de CFP (435 millions de FF) en 1995 dont 50% auprès de clientèles touristiques. Avec plus de 740 employés salariés (dont 656 pour la seule société Air Tahiti), le groupe Air Tahiti est le plus important employeur privé du Territoire.

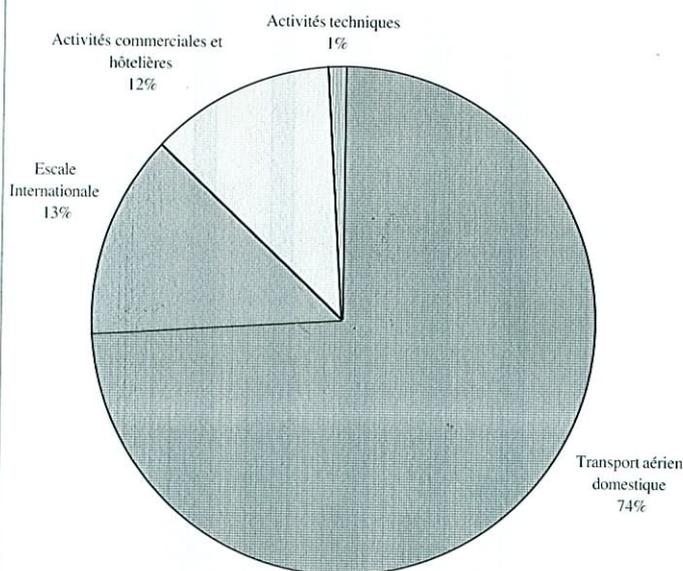
L'opinio

Mate GALENON dirige, avec Christian VERNAUDON, le groupe Air Tahiti et depuis 1994, préside les activités du GIE Tahiti Tourisme.

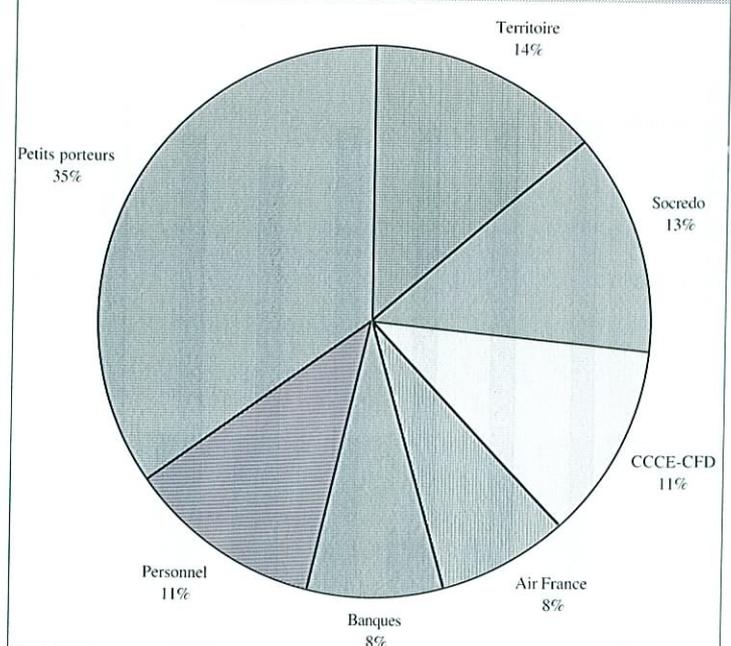
Son expérience ne s'arrête donc pas au seul domaine du transport aérien domestique. Elle appréhende plus largement l'économie polynésienne dans son ensemble et notamment le secteur touristique, essentiel au développement économique et social du Territoire.

Pendant notre entretien, Mate Galenon a abordé la situation de son activité principale, le transport aérien et celle du secteur dont il dépend : le secteur touristique. Il a évoqué leur avenir et leur place au sein de l'économie locale.

Chiffre d'affaires par secteurs d'activités



Actionnariat du groupe Air Tahiti





Une bonne santé relative du transport aérien

Le transport de passagers, activité la plus importante d'Air Tahiti, se divise en deux secteurs : la clientèle locale et la clientèle touristique.

Cette dernière représente 50% du chiffre d'affaires du groupe. Mate Galenon ne cache pas que les événements de septembre dernier ont porté un rude coup au tourisme en Polynésie et donc à l'activité de transport de passagers d'Air Tahiti. Ce choc a été encore plus durement ressenti par Air Moorea.

Pourtant, l'activité de la compagnie a continué de progresser. En effet, les rotations assurées pour le compte de l'armée compensent la perte en passagers. Sans cela, la fréquentation touristique en Polynésie se serait traduite par une chute de 250 millions CFP du chiffre d'affaires du groupe dans le bilan 1995.

Le contrat passé avec l'armée qui court jusqu'à la fin 1997, permettra finalement à Air Tahiti d'afficher un résultat positif.

La contrainte de service public est une opportunité

Il existe une convention entre le Territoire et Air Tahiti qui oblige cette dernière à assurer un minimum de touchés sur certaines îles. Il s'agit d'une contrainte pour la compagnie dans la mesure où le nombre de passagers transportés est très faible et ne compense pas les coûts de transport, rendant ainsi ces lignes déficitaires. Cependant, cette exigence est indispensable pour l'avenir économique et social de ces îles.

C'est la raison pour laquelle Mate Galenon ne considère pas cette obligation comme une contrainte, mais comme une chance de progrès, dans un premier temps pour l'économie polynésienne et dans un deuxième temps, pour Air Tahiti : "Toute politique visant le développement économique des îles est, à terme, bénéfique pour la santé de la compagnie", affirme-t-il. Selon lui, la croissance économique passe obligatoirement par celle du secteur touristique.

Davantage d'efforts doivent être portés dans le domaine touristique

Régulièrement, pendant les mois de juillet et août, les hôtels sont en sous-capacité (sauf cette année). Il semble donc nécessaire d'investir dans la construction de chambres d'hôtels et dans l'exploitation de bateaux de croisière afin de mieux adapter la capacité hôtelière à la demande touristique de cette période. Ces investissements, rendus possibles grâce à la loi Pons et aux mesures de défiscalisation territoriales, permettront au secteur touristique de se développer. Ils engendreront des créations d'emplois, des animations locales et, à terme, une relance de l'activité économique de la Polynésie.

300 000 touristes par an, c'est l'objectif fixé à l'horizon 2003-2005.

Air Tahiti participe aux efforts à apporter dans le domaine touristique et, dans une plus large mesure, contribue au développement économique et social de la Polynésie Française. Le groupe a investi dans plusieurs projets hôteliers qui verront le jour très prochainement.

Le Directeur Général d'Air Tahiti défend également la petite hôtellerie et souhaite que ses produits bénéficient, à l'avenir, d'une place importante dans le secteur touristique. Il rappelle que le label "haut de gamme" n'est pas l'apanage des produits touristiques proposés par les grands complexes hôteliers. Les pensions de famille où le client est bien soigné offrent, elles aussi, des prestations de qualité qui s'apparentent alors à de véritables produits "haut de gamme".

Le développement du tourisme passe donc obligatoirement par plusieurs formes de tourisme.

Du fait de l'isolement de la Polynésie, le secteur touristique souffre de prix très élevés notamment en raison des coûts de transport et de vie chère. Ces facteurs ne laissent pas de marge de manoeuvre sur les tarifs à appliquer, même si une bonne gestion en la matière est nécessaire. Seules la spécificité de notre produit touristique (liée à une image de tourisme écologique, par exemple) ainsi que sa grande qualité motiveront le touriste à venir nous voir et justifieront les tarifs pratiqués.

Un développement économique dans un environnement maîtrisé

D'autres impératifs conditionnent par ailleurs le développement du secteur touristique, comme la paix sociale et un environnement non pollué. Ces deux aspects influencent la sensibilité du touriste, mais ce ne sont pas les seuls.

Ainsi, le secteur touristique, objectif économique numéro 1 de la Polynésie, souffre d'un certain nombre de carences en matière d'hygiène, de sûreté, de circulation routière, de sécurité... Des efforts dans ces domaines pourraient garantir la croissance du tourisme permettant aux polynésiens de "faire vivre" leurs îles tout en donnant aux visiteurs l'envie de revenir.

Le secteur touristique et le secteur social sont donc liés.

La Polynésie connaît alors, selon l'expression de Mate Galenon, un "développement économique dans un environnement maîtrisé".

Les principales difficultés

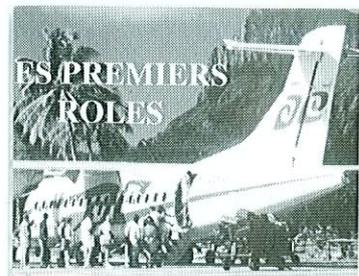
Mate Galenon estime qu'elles sont dues actuellement aux phénomènes de "saisonnalité" qui sont de trois types : saisonnalité annuelle, hebdomadaire et journalière.

La saisonnalité annuelle s'estompe peu à peu. Le pic de juillet-août diminue et les flux touristiques se répartissent de plus en plus tout au long de l'année.

Les véritables difficultés se situent dans la saisonnalité hebdomadaire et journalière.

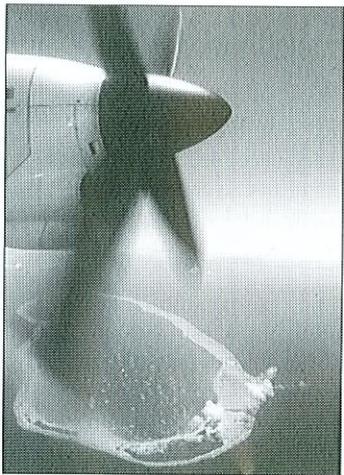
Aujourd'hui, tous les vols internationaux arrivent en même temps. Il est donc très difficile pour Air Tahiti d'ajuster ses moyens face à une affluence très ponctuelle en fin de semaine. Les matériels de l'escale internationale sont en sous-capacité dans ces moments-là mais demeurent sous-employés le reste de la semaine.

De son côté, la bonne gestion économique des appareils impose également de les utiliser tout au long de la journée. La compagnie Air Tahiti s'est donc efforcée de rendre attractifs les créneaux horaires de la mi-journée en pratiquant une politique de réduction tarifaire adaptée. Le système des tarifs "bleu, blanc, rouge" est l'illustration même de cette volonté.



L'activité principale d'Air Tahiti : le transport aérien

Le réseau du groupe Air Tahiti couvre les archipels de la Société, des Tuamotu, des Marquises et des Australes assurant ainsi la desserte régulière de 37 îles en Polynésie Française. Il constitue par conséquent l'un des principaux vecteurs de développement des archipels.



Ce réseau, vaste comme l'Europe, est constitué de lignes longues à faibles flux de passagers (comme les Marquises distantes de 1400 km de Tahiti) et de liaisons courtes (Iles Sous le Vent, 170 à 290 km) aux flux plus importants. Le Territoire fait obligation à Air Tahiti d'assurer un service public, défini par conven-

tion, afin de permettre le désenclavement des archipels. Il existe finalement un réseau "commercial" et un réseau de "service public".

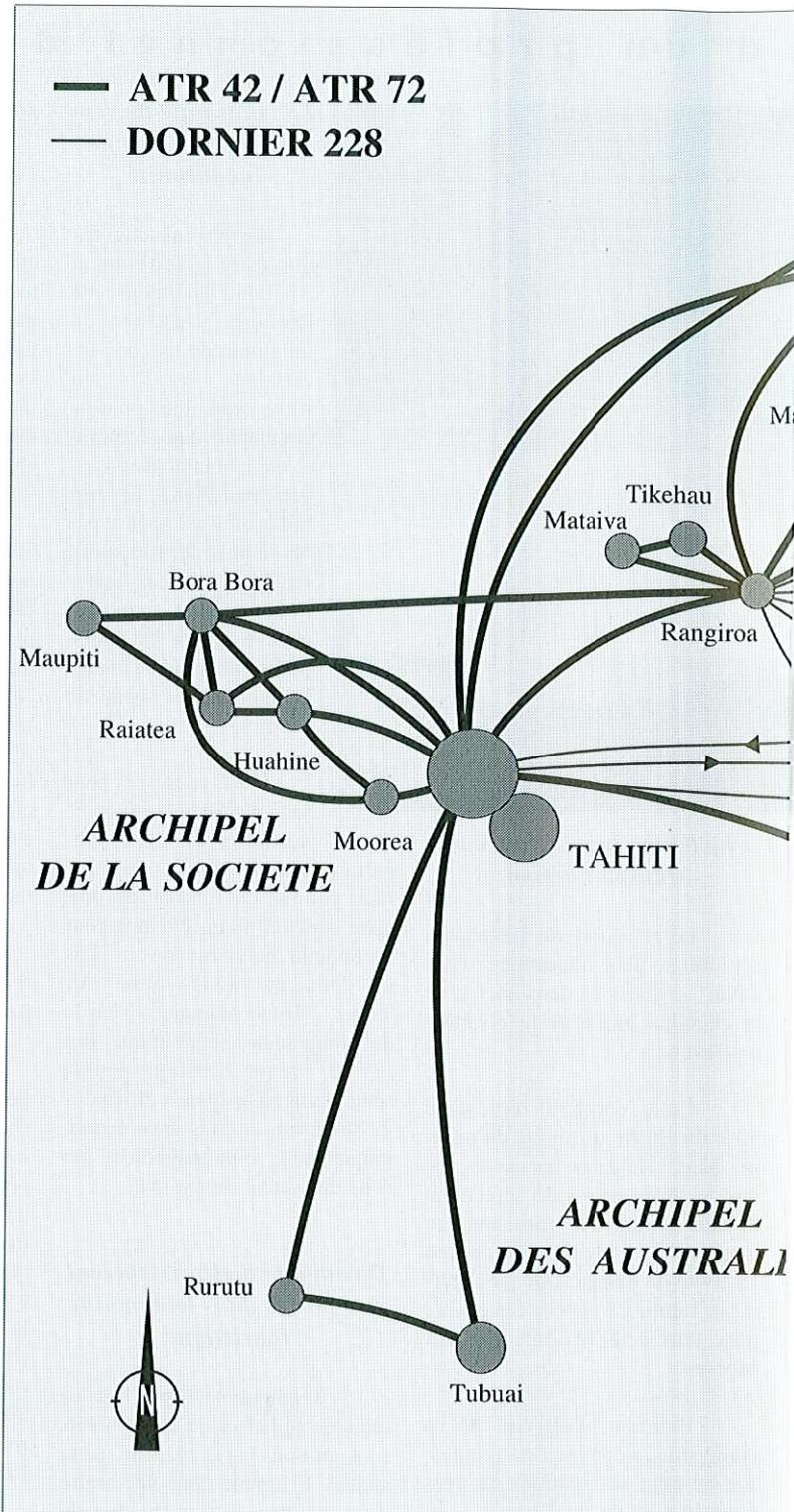
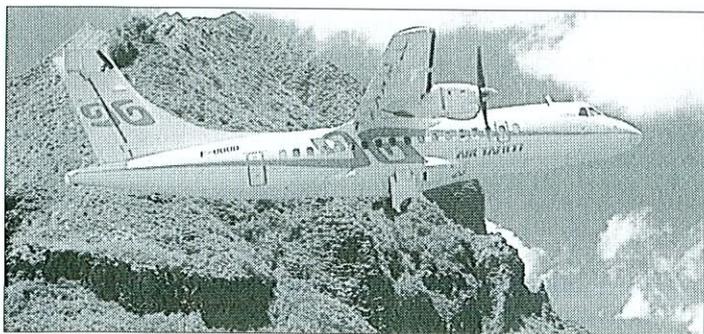
Air Tahiti ne reçoit aucune subvention directe pour l'exploitation des lignes non rentables dites de service public, telles que celles assurées en Dornier, caractérisées par des faibles flux de passagers pour des coûts élevés. Néanmoins, elle bénéficie de la prise en charge par le Territoire des coûts d'acheminement du carburant dans les îles, ainsi que d'exonérations qui compensent partiellement la Subvention Territoriale supprimée en 1991.

La compagnie a donc adopté un système de péréquation où une partie des bénéfices dégagés par les liaisons rentables (Iles Sous Le Vent et Rangiroa) financent les lignes déficitaires.

Des moyens adaptés

Environ 15 000 heures de vol auront permis au groupe Air Tahiti de transporter plus de 500 000 passagers en 1995 pour un taux de remplissage moyen de 64%. Air Tahiti exploite une flotte de huit avions : trois ATR 72 (66 sièges), trois ATR 42 (46 sièges), deux Dornier DO228 (19 sièges).

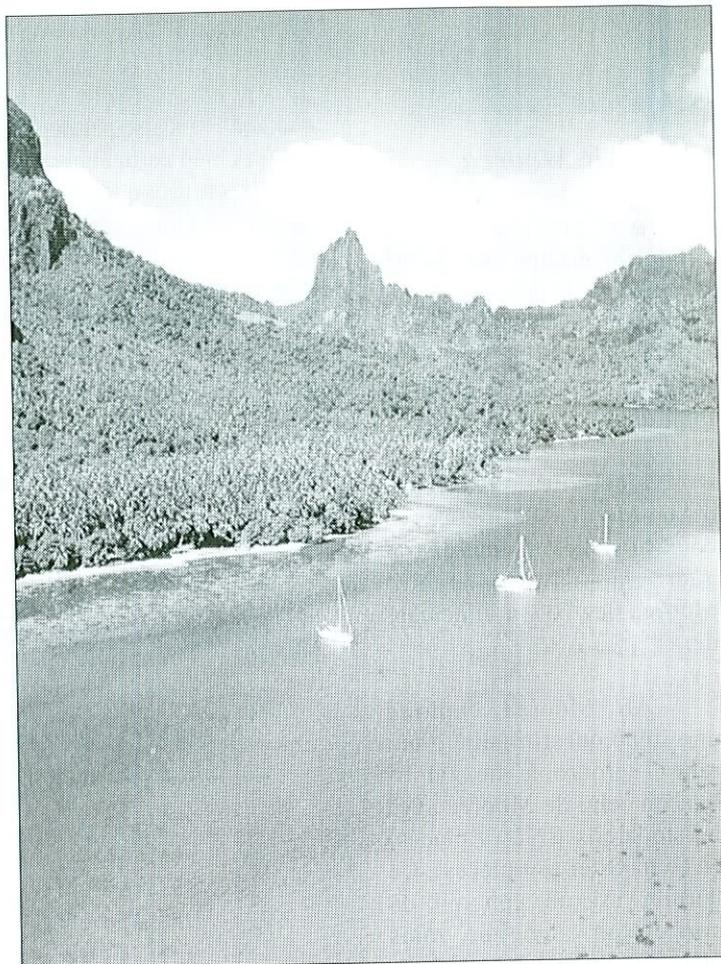
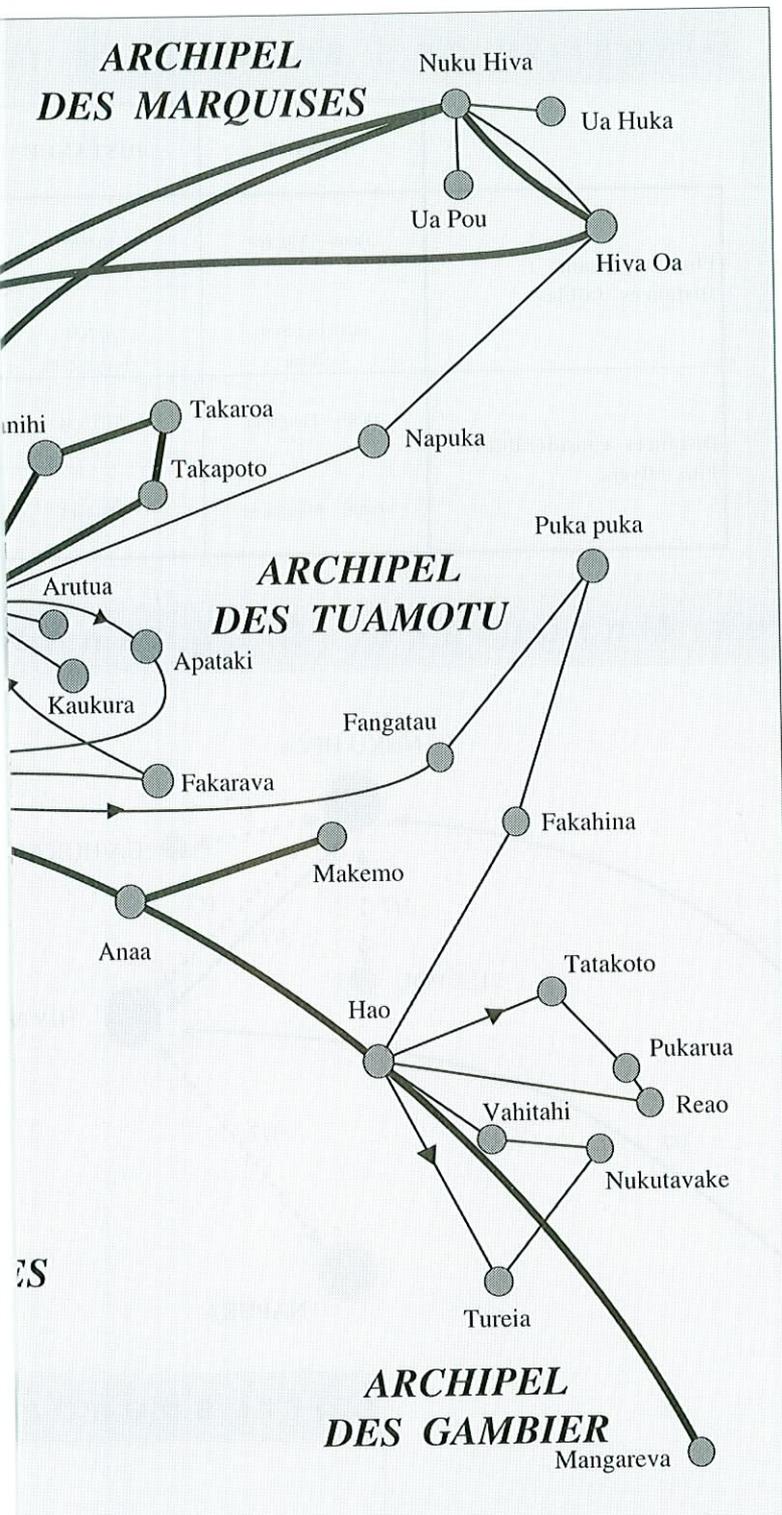
Dans la flotte d'Air Tahiti, il faut distinguer les



appareils desservant les archipels de ceux assurant la desserte inter-îles de ces mêmes archipels. Les ATR de la compagnie opèrent vers les 5 archipels, tandis que, la desserte inter-îles des Marquises et des Tuamotu est assurée par les Dornier. On remarque que le réseau Dornier fonctionne dans le cadre de "mini-hubs", tels

que Hao, pour les Tuamotu du sud, Rangiroa pour les Tuamotu du nord et Nuku-Hiva pour les Marquises.

Il faut noter que l'utilisation des dispositions prévues par la loi "Pons" a permis à Air Tahiti d'obtenir une défiscalisation pour l'acquisition de ses avions ainsi que pour les trois nouveaux ATR 42-500 dont la



livraison est prévue pour la fin de l'année et le début 1997. Ces appareils aux performances améliorées (consommation moindre, plus rapide, meilleur confort) devraient permettre de faire bénéficier la clientèle de tarifs plus avantageux et, grâce à l'augmentation de trafic, de favoriser le développement économique et social des archipels. Les ATR 42-500 vont donc remplacer les anciens ATR 42-300 destinés à être loués avant d'être vendus.

La clientèle locale devrait, selon Air Tahiti, croître de façon modérée (3% par an).

En ce qui concerne la clientèle touristique, son évolution est déterminée par l'offre hôtelière. En fonction du parc actuel et des programmes hôteliers identifiés, Air Tahiti prévoit une croissance moyenne sur 4 ans de près de 17% par an.

La desserte des sites militaires de Hao et Moruroa, assurée depuis avril 1995, concourt au développement d'Air Tahiti. Un contrat garantit à la compagnie un minimum de 1200 heures de vol par an jusqu'en 1998. Ces nouvelles liaisons ont permis une progression du chiffre d'affaires de 10,6% par rapport à 1994.

Un futur prometteur

La stratégie de développement à moyen terme de l'activité aérienne d'Air Tahiti se décline selon trois axes correspondant aux trois différents segments de clientèle : la clientèle locale, la clientèle touristique et les sites militaires.



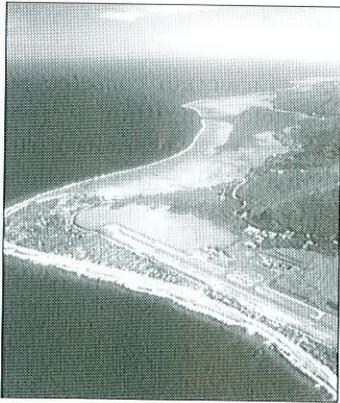


Air Moorea

Air Moorea est une filiale du groupe Air Tahiti. Elle occupe le deuxième rang en nombre de passagers transportés à l'intérieur de la Polynésie Française, pour un total de 3780 heures de vol.

L'activité aérienne d'Air Moorea se divise en deux branches. Il faut distinguer la navette Tahiti-Moorea des vols à la demande.

Air Moorea exploite une ligne quasi-régulière qui relie l'aérodrome de Tahiti-Faa'a à celui de Moorea avec les appareils BN2 (9 places) et Twin-Otter (19 places). Ce dernier est un appareil de conception ancienne mais reste le mieux adapté aux pistes courtes telles que celle de Tetiaroa.



La flotte d'Air Moorea se compose de quatre BRITTEN NORMAN BN2 (9 sièges) et de deux TWIN 300 DHC6 (20 sièges).

Le nombre de passagers à destination de Moorea a augmenté en 1995 de 3,9% en raison notamment d'une politique tarifaire visant à récupérer la clientèle des résidents locaux. Le

Particularités du transport aérien

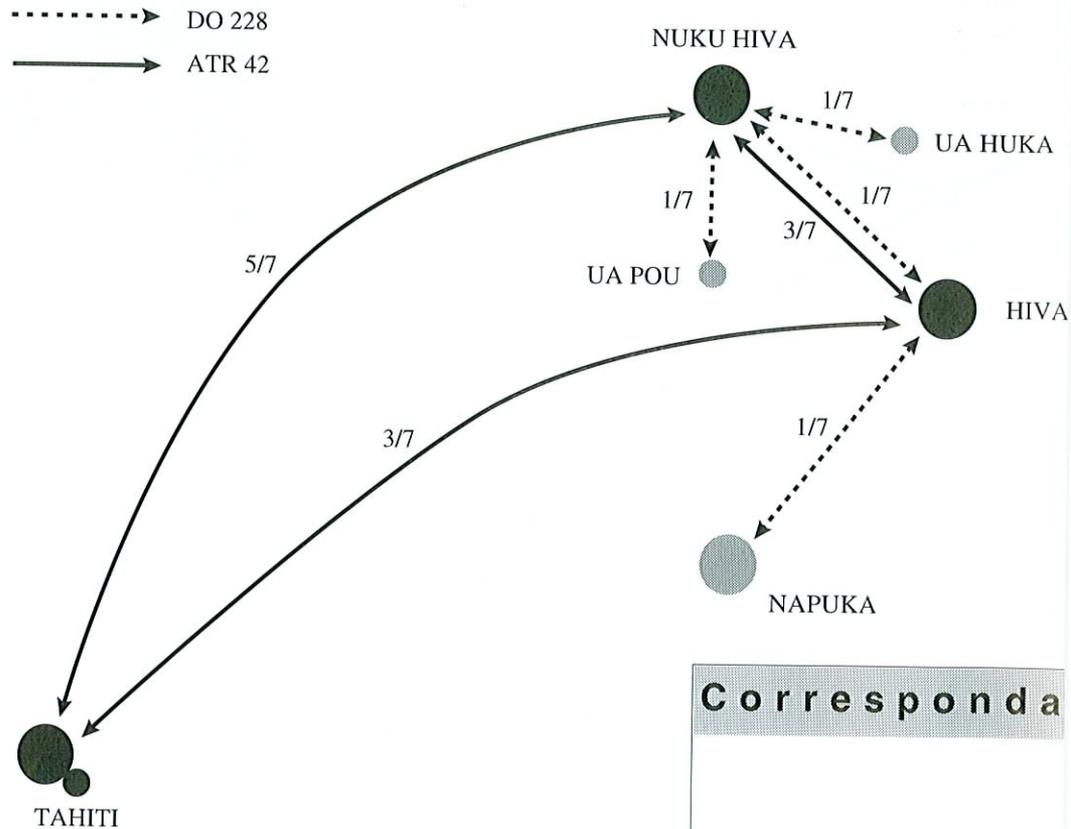
Le Transport Aérien Public se caractérise en Polynésie Française par des phénomènes bien particuliers parmi lesquels, on peut citer la double disparité des flux à transporter et des distances à couvrir, du fait de la dispersion aussi bien géographique que démographique.

Ainsi, le choix d'un appareil devient difficile pour les exploitants, du fait qu'il n'y a pas d'avion optimisé pour couvrir un réseau aussi diversifié.

Disparité de l'activité de transport

	TRAJET	DISTANCE
Flux importants / Distances faibles	Tahiti - Moorea	10 NM
	Inter Iles Sous Le Vent	20 NM en moyenne
Distances considérables / Flux divers	Tahiti - Fangatau	512 NM
	Tahiti - Marquises	750 NM

Desserte des Marquises (fréquence)



Le "HUB" Marquisien de la compagnie Air Tahiti

Situé à 750 NM de Tahiti, l'archipel des Marquises comprend 6 îles principales dont le relief est tel que seules 4 d'entre elles sont dotées d'une piste.

Compte tenu de leurs caractéristiques physiques, deux aérodromes sont uniquement accessibles par Dornier DO 228 (Ua Pou et Ua Uka). Les deux autres peuvent être desservis par ATR 42 avec des limitations pour Hiva Oa, sans restriction pour Nuku Hiva qui est par ailleurs le seul apte à recevoir l'ATR 72.

Correspondance



transport aérien d'Air

TEMPS DE VOL	NOMBRE DE PASSAGERS / AN	TYPES D'AVIONS
6 minutes	144 000	BN2 et DHC6
20 minutes	234 000	ATR 42 / 72
3 heures	135	DO 228
3,5 heures	14 000	ATR 42

des vols)

En raison de cette hétérogénéité de l'infrastructure, la desserte des Marquises doit être assurée par les deux types d'appareils ATR et Dornier 228. De ce fait, sauf à baser un appareil (BN 2A) à Atuona par exemple, Air Tahiti est obligée de planifier ses vols pour ménager une plage de correspondance ATR/Dornier à Nuku A Taha, véritable "hub" pour la compagnie.

Le jeudi, l'ATR en provenance de Tahiti fait une longue escale de 3 heures à Nuku A Taha. Parallèlement, le DO 228 qui s'était positionné la veille à Hiva Oa (Atuona) via Napuka, arrive au rendez-vous de l'ATR, à Nuku A Taha. Après quoi, il

effectue une rotation sur Ua Pou et une autre sur Ua Huka à la fois pour post-acheminer les passagers en provenance de Tahiti ou d'Atuona et pour pré-acheminer les passagers à destination de Tahiti ou d'Atuona. Une fois les rendez-vous assurés, l'ATR peut repartir sur Papeete, et le DO 228 rejoindre Hiva Oa pour descendre ensuite vers Tahiti via Puka Puka.

Si le jeudi est un jour favorable pour la liaison "village - aérodrome" à Nuku Hiva en raison de la plage importante d'arrêt de l'ATR (3 heures), il n'en est pas de même pour les autres jours de desserte. En effet, l'hélicoptère d'Héli Inter Polynésie qui transporte les passagers entre Taiohae et Nuku A Taha ne dispose que d'un créneau d'une heure. Le trajet s'effectuant en 7 minutes, et sa capacité étant limitée à 6 places, la compagnie doit optimiser son remplissage en raison du coût élevé de l'heure de vol de l'écureuil biturbine basé à Taiohae.



Coefficient Moyen de Remplissage (CMR) est resté stable à 65%.

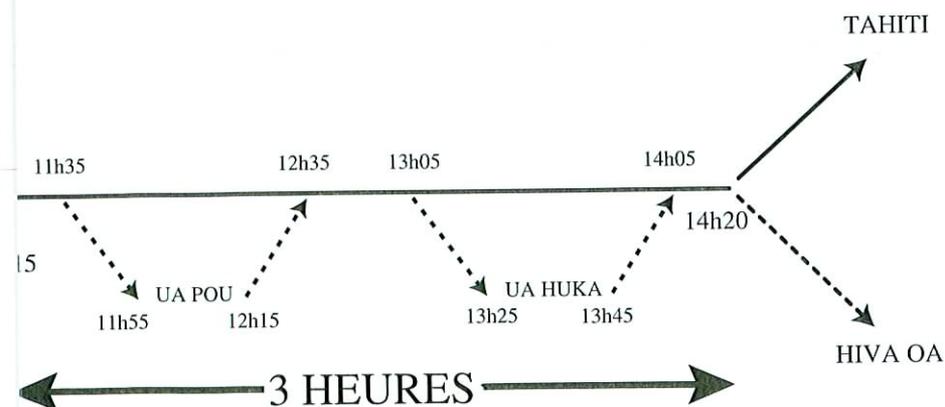
Du fait des arrivées internationales principalement le lundi matin, mais aussi les mercredis et samedis, Air Moorea est confrontée à un problème de rupture de charge. En effet, la capacité des appareils exploités ne permet pas de faire face aux flux importants de touristes amenés par les gros porteurs, d'autant plus que le nombre d'avions disponibles reste limité. Cela contraint Air Moorea d'augmenter ponctuellement le nombre de rotations en effectuant des allers-retours incessants jusqu'à l'acheminement complet du groupe de touristes. Le temps d'attente ainsi généré est source de mécontentement pour les touristes.

Les vols à la demande concernent essentiellement la desserte de l'aérodrome privé de Tetiaroa, (propriété de Marlon Brando). Cette destination constitue la seconde activité privilégiée d'Air Moorea au départ de Faa'a et de Moorea.

Air Tahiti ne dispose d'aucun monopole de droit sur les lignes régulières intérieures en Polynésie Française. Cependant, avec 99% du trafic pour 92% du chiffre d'affaires du trafic aérien domestique total en 1995, ce groupe détient un monopole de fait. Cette situation dominante lui donne la maîtrise de toute la logistique d'exploitation des aérodromes de Polynésie, d'où une implication quasi-incontournable dans tout projet de desserte aérienne locale et régionale au départ d'aérodromes autres que Tahiti-Faa'a.

nce avec le Dornier

-----> DO 228
 —————> ATR 42



LES AUTRES ACTEURS



Les compagnies qui utilisent l'avion sont maintenant au nombre de 3 : Wan Air, Air Océania et Air Archipels (filiale d'Air Moorea).

Les compagnies utilisant des hélicoptères sont au nombre de deux : Héli Inter Polynésie et Héli-Pacific.



On peut distinguer les acteurs commerciaux du trafic aérien domestique et les acteurs non commerciaux, principalement représentés par le trafic aérien militaire.

Les acteurs du trafic aérien domestique commercial se subdivisent en deux groupes :

- les compagnies utilisant des avions,
- celles utilisant des hélicoptères.

Conquest II à Air Archipels, à laquelle a été également cédé le marché des affrètements EVASAN (évacuations sanitaires) de la Caisse de Prévoyance Sociale (CPS).

Elles ont réalisé en 1996, un total de 1412 vols, représentant 2627 heures, pour 4222 passagers et 87 923 kg de fret transportés.

Globalement, le trafic de ces transporteurs a connu une légère augmentation par rapport à 1994.

Héli Inter Polynésie exploite 5 hélicoptères : 2 "biturbines" aux Marquises, dont un pour la navette Taiohae-Terre Déserte, un "monoturbine" et un "biturbine" basés à Faa'a ainsi qu'un "monoturbine" à Bora-Bora utilisés pour le transport des touristes et les Evasan.

Tahiti Conquest Airlines, placée en liquidation judiciaire, a été rachetée par M. Robert Wan qui, tout en conservant l'atelier radio et la location du hangar, a par la suite revendu le Cessna



Héli-Pacific, qui a repris les actifs de Tahiti Hélicoptères, exploite quant à elle un "monoturbine" basé à Faa'a.

Flotte des Compagnies de Transport Aérien Public

PROPRIETAIRE ou EXPLOITANT	IMMAT.	CONSTRUCTEUR	TYPE	TYPE OACI	AUTRE APPELLATION	M.MAX DEC. Tonne	MOTEUR NbT CV	PILOTE + S.O.
AIR ARCHIPELS	FODUJ	Cessna	C441	C441	Conquest II	5	2T 635	1+8
WAN AIR	FOHRT	Beechcraft	B300	BE30	Super King Air	6	2T 1050	1+9
	FOHRV	Beechcraft	B1900D	BE02		8	2T 1279	2+19
AIR OCEANIA	FOHAV	Cessna	C404	C404	Titan	4	2P 375	1+9
	FOHJE	Rockwell	690A	AC69	Commander	5	2T 717	1+8
HELI PACIFIC	FODUM	Aerospatiale	AS350B	S350	Ecureuil	2	1T 641	1+6
HELI INTER POLYNESIE	FOHAM	Eurocopter	AS350BA	S350	Ecureuil	2	1T 680	1+6
	FGIHD	Eurocopter	AS350BA	S350	Ecureuil	2	1T 680	1+6
	FGDFA	Eurocopter	AS355F1	S355	Ecureuil	2	2T 425	1+5
	FGFEX	Eurocopter	AS355F1	S355	Ecureuil	2	2T 425	1+6
	FGSAS	Eurocopter	AS355F1	S355	Ecureuil	2	2T 425	1+6

L'opinion d'un responsable des transports militaires inter-insulaires

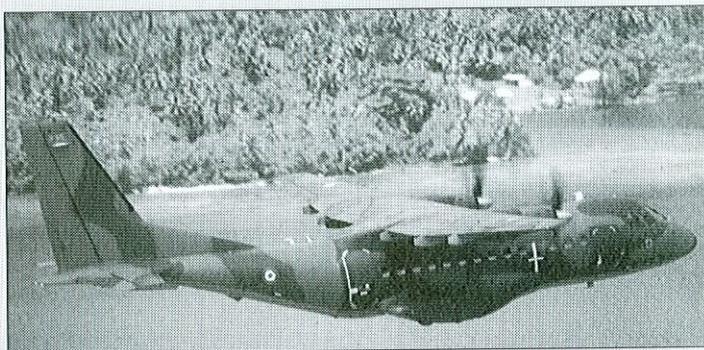
Le lieutenant-colonel HENN, chef de l'Escadron de Transport Outre-Mer (ETOM) a eu la gentillesse de s'entretenir avec la rédaction de Manureva au sujet de l'activité aérienne domestique militaire.

Etat des lieux

Aujourd'hui, 90% des missions utilisant les moyens techniques de la BA 190 sont réalisées au bénéfice de la Direction Centrale des Essais Nucléaires (DIRCEN). Toutes demandes émanant d'autres organismes sont soumises à l'autorisation préalable de la DIRCEN.

En 1998, un transfert de compétence profitera au Commandement Supérieur des forces armées dans le Pacifique sud (COMSUP) qui deviendra alors la seule autorité en mesure

d'agréer l'utilisation des appareils de la BA 190.



Les moyens militaires n'interviennent donc que très rarement dans le domaine civil.

Depuis l'arrêt de l'exploitation des caravelles, en septembre 1995, Air Tahiti

assure le transport des personnels militaires sur les sites d'Hao et de Moruroa.

Pour l'acheminement du matériel de l'armée, l'ETOM a été dotée de 2 CASA. Le premier est arrivé fin janvier et le second fin mars 1996. Cet escadron gère également les missions assurées par les 3 Super-Puma dont il a la charge.

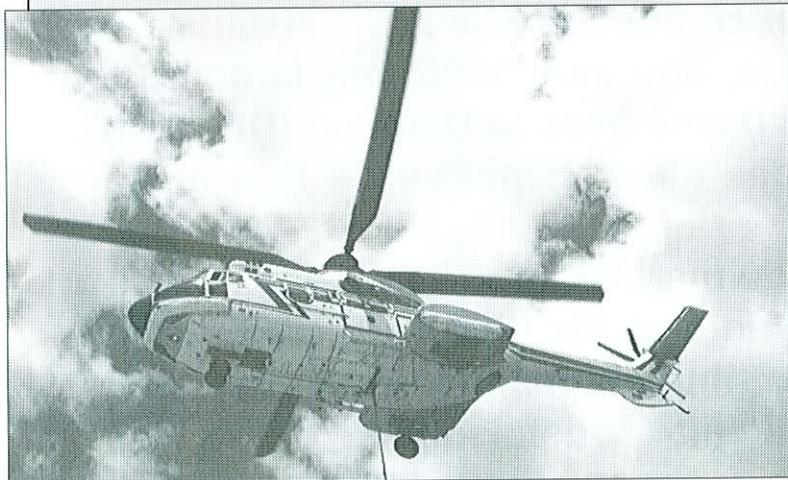


Projection

Le contrat entre Air Tahiti et l'armée court normalement jusqu'à la fin de l'année 1997. L'état des besoins du ministère de la défense en Polynésie Française motivera son éventuelle reconduction.

Le désengagement militaire du site de Moruroa, milieu 1998 et la création d'une base interarmées à Hao sont des données certaines. Une étude est en cours, sur le transport futur des militaires et besoins logistiques de cette base interarmées.

La politique globale de réduction des effectifs au sein des armées qui touche la métropole, risque de toucher également les forces affectées dans les Dom-Tom. Néanmoins, l'importance accrue du site de Hao peut permettre d'envisager le maintien d'une bonne partie des moyens humains et techniques mis en place actuellement.



Au-delà du développement économique et du désenclavement des îles, le trafic aérien inter-insulaire est capital pour l'économie du réseau hôtelier. Réciproquement, ce même réseau hôtelier est indispensable au fonctionnement du trafic aérien inter-insulaire.

Le lien entre réseau hôtelier, trafic aérien domestique et trafic aérien international ne peut donc être rompu sans conséquences néfastes pour l'économie de la Polynésie.

La crise qui a fortement touché la desserte internationale et le secteur touristique, n'a pas empêché une légère progression du transport aérien inter-insulaire sur l'ensemble de l'année 1995.

Deux facteurs expliquent ce phénomène :

Le premier est l'obtention, dès avril 1995, par la compagnie Air Tahiti d'un marché passé avec la Défense (DIRCEN) pour assurer la desserte des sites militaires de Hao et de Moruroa.

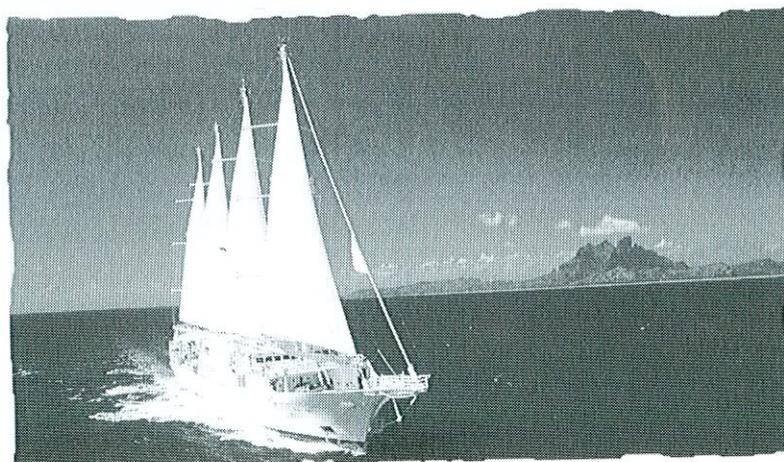
Le deuxième est la part de marché importante que constituent le tourisme des résidents et les flux de la circulation locale. Cette situation contribue à maintenir le transport aérien inter-insulaire dans un état satisfaisant.

BIBLIOGRAPHIE :

SERVICE D'ETAT DE L'AVIATION CIVILE EN POLYNESIE FRANCAISE (STATISTIQUES GENERALES DU TRAFIC AERIEN : 1994 - STATISTIQUES GENERALES DU TRAFIC AERIEN : 1995 - MANUREVA N° : 73, 74, 75, 76-77, 78) ; COMPAGNIES AERIENNES (AIR TAHITI : dossier ATR42-500) ; RAPPORT MC KINSEY ; SERVICE DU TOURISME (STATISTIQUES TOURISTIQUES : 1994 - STATISTIQUES TOURISTIQUES : 1995 - RAPPORT D'ACTIVITE OPATTI : 1992) ; MINISTERE DE L'AMENAGEMENT, DE L'URBANISME ET DES TRANSPORTS - SERVICE TERRITORIAL DES TRANSPORTS INTER-INSULAIRES (SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS DE LA POLYNESIE FRANCAISE) ; INSTITUT D'EMISSION D'OUTRE-MER (RAPPORT ANNUEL : LA POLYNESIE FRANCAISE EN 1994) ; INSTITUT TERRITORIAL DE LA STATISTIQUE (ITSTAT) (TABLEAU DE L'ECONOMIE POLYNESIENNE (TEP) : 1995) ; POLYNESIE ECO N°2 (LE MAGAZINE DE L'ECONOMIE POLYNESIENNE).

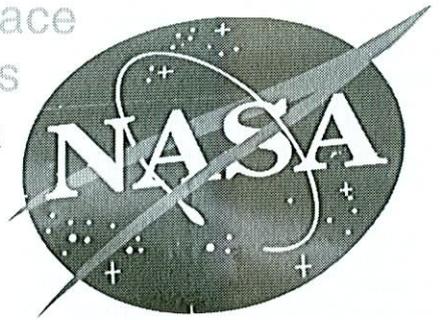
RECAPITULATIF DU TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI-FAA'A (de janvier à septembre 1996)

COMPAGNIES		VOLS	PAX	TRANS	PAX+ TRANS	S.O.	CMR%	FRET (KG)	POSTE (KG)	%VARIATION 1996/1995
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL										
GROUPE AIR FRANCE	A	161	43 741		43 741	63 485	68,9	549 924	330 411	PAXt -15,3
	D	160	43 268		43 268	63 107	68,6	108 691	60 686	FRET -26,1
	T	321	87 009		87 009	126 592	68,7	658 615	391 097	S.O. -15,7
QANTAS	A	140	16 419	14 277	30 696	44 889	68,4	644 906	6 024	PAXt +2,1
	D	140	15 773	14 277	30 050	44 907	66,9	7 072	3 059	FRET +0,7
	T	280	32 192	28 554	60 746	89 796	67,6	651 978	9 083	S.O. +10,2
AIR NEW-Z	A	200	34 560	13 089	47 649	74 113	64,3	1 216 904	15 316	PAXt +1,1
	D	200	33 815	13 089	46 904	74 186	63,2	40 722	2 880	FRET -3,2
	T	400	68 375	26 178	94 553	148 299	63,8	1 257 626	18 226	S.O. +1,4
LAN CHILE	A	84	11 184		11 184	17 718	63,1	81 434	876	PAXt +3,2
	D	84	10 369		10 369	17 535	59,1	97 284	564	FRET +8,4
	T	168	21 553		21 553	35 253	61,1	178 718	1 440	S.O. +19,3
HAWAIIAN AIRLINES	A	41	7 487		7 487	12 647	59,2	18 217	1 884	PAXt -9,4
	D	41	7 117		7 117	12 653	56,2	6 602	708	FRET -40,4
	T	82	14 604		14 604	25 300	57,7	24 819	2 592	S.O. +0,9
AIR CALEDONIE INTL	A	77	6 317		6 317	11 301	55,9	41 471	9 104	PAXt -10,7
	D	77	6 551		6 551	11 293	58,0	43 781	15 236	FRET -76,9
	T	154	12 868		12 868	22 594	57,0	85 252	24 340	S.O. -36,4
A.OM	A	127	31 147		31 147	40 084	77,7	450 267	31 380	PAXt -4,5
	D	127	30 243		30 243	40 136	75,4	102 354	21 345	FRET -3,9
	T	254	61 390		61 390	80 220	76,5	552 621	52 725	S.O. -3,6
CORSAIR	A	72	21 113		21 113	29 618	71,3	366 526	1 840	PAXt +2,6
	D	72	20 519		20 519	29 653	69,2	39 857	804	FRET +17,9
	T	144	41 632		41 632	59 271	70,2	406 383	2 644	S.O. +12,4
TOTAL REGULIER	A	902	171 968	27 366	199 334	293 855	67,8	3 369 649	396 865	PAXt -4,7
	D	901	167 655	27 366	195 021	293 470	66,5	446 363	105 282	FRET -12,0
	T	1 803	339 623	54 732	394 355	587 325	67,1	3 816 012	502 147	S.O. -2,8
TOTAL NON REGULIER	A	9	1 804	98	1 902	2 337	81,4			PAXt -75,4
	D	9	1 777	98	1 875	2 337	80,2			FRET -100,0
	T	18	3 581	196	3 777	4 674	80,8			S.O. -78,8
TOTAL INTERNA.	A	911	173 772	27 464	201 236	296 192	67,9	3 369 649	396 865	PAXt -7,3
	D	910	169 432	27 464	196 896	295 807	66,6	446 363	105 282	FRET -12,6
	T	1 821	343 204	54 928	398 132	591 999	67,3	3 816 012	502 147	S.O. -5,4
TOTAL TOUT TRAFIC	A	12 823	381 659	27 464	409 123	612 606	66,8	3 800 246	418 361	PAXt -3,2
	D	12 818	368 104	27 464	395 568	611 862	64,6	1 222 504	149 919	FRET -8,0
	T	25 641	749 763	54 928	804 691	1 224 468	65,7	5 022 750	568 280	S.O. -1,7



LA NASA EN MISSION A TAHITI

Une équipe de scientifiques américains menée par la National Aeronautics and Space Administration (NASA) et ses laboratoires associés est passée à Tahiti à bord de deux avions spécialement équipés, véritables laboratoires "volants".



Le déroulement de la mission

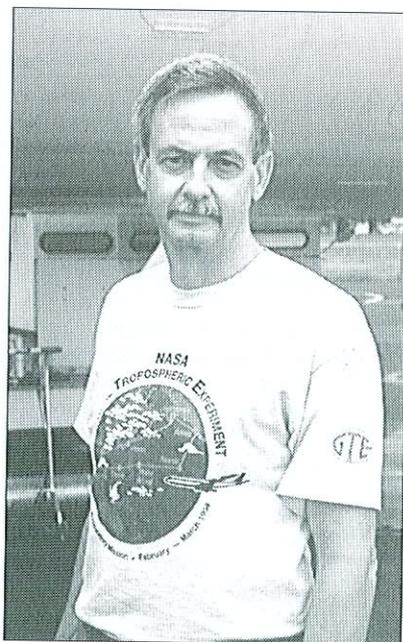
Leur mission consistait à étudier la composition chimique des masses d'air situées au-dessus du Pacifique Central et Ouest.

Les expérimentations réalisées à Tahiti font partie de la campagne de recherche appelée PEM/Tropics qui signifie Mission d'Exploration du Pacifique sous les Tropiques. Dans le cadre de cette campagne aéronautique de mesures atmosphériques (campagne qui s'étale d'août à octobre sur tout le Pacifique Sud), la Direction régionale de Météo-France a accueilli dans ses murs l'équipe des responsables de l'expédition.

Cette équipe était chargée, en liaison avec les météorologistes de Faa'a, de la programmation des vols des deux avions de la NASA au départ de Tahiti, avec à la clé les mesures à plusieurs niveaux d'altitude d'un grand nombre de paramètres liés à la composition chimique de l'atmosphère.

Chaque veille de départ, la situation météorologique était finement étudiée afin de déterminer la région la plus propice aux expériences des deux aéronefs. Perturbations, tur-

bulences, vents violents d'altitude, autant de zones à éviter pour les deux appareils, dont les équipements embarqués hypersensibles ne peuvent donner toute satisfaction que par temps clair et sans vibrations néfastes.



M. James MONROE HOELL, Chef de la mission de la NASA.

Des trajectoires expérimentales ont ainsi pu être étendues au-delà de

l'équateur, et jusqu'à une altitude de 12 km pour l'un des appareils. Durant la préparation de ces vols, notons que l'équipe scientifique a vivement apprécié la netteté et la précision des images satellites fournies par le nouveau système de réception récemment installé dans les locaux de Météo-France.

Afin de compléter ces mesures embarquées qui dureront les 3 mois de la campagne aéronautique, des sondages d'ozone sont effectués depuis plus d'un an régulièrement en plusieurs points de mesures terrestres répartis dans le Pacifique Sud. Depuis début août 1995, la station météorologique de Tahiti-Faa'a a ainsi "lancé" chaque semaine un ballon-sonde spécifique pour les mesures d'ozone. La fréquence de ces sondages a été doublée depuis le début de la campagne aéronautique et jusqu'à fin octobre, ce qui portera à près de 80 le nombre de sondages ozone réalisés par Météo-France pour les besoins de cette mission.

Les deux avions sont allés sur l'île de Pâques pour la poursuite du programme de recherche. L'un des deux est revenu en transit à Tahiti-Faa'a à la mi-septembre et repassera au début du mois d'octobre.

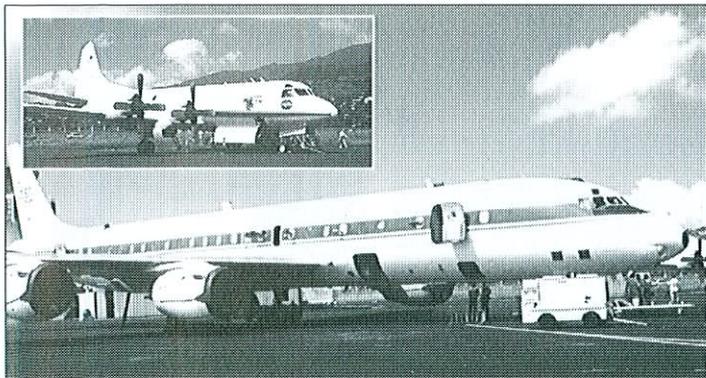
Pourquoi avoir choisi Tahiti ?

Le Pacifique sud est une région vraisemblablement quasiment dépourvue d'éléments produits par l'activité humaine (pollution industrielle, pratique intensive de brûlis pour l'agriculture,...), dont les expériences précédentes de la NASA ont montré que ceux-ci pouvaient affecter l'atmosphère jusqu'à plusieurs milliers de kilomètres de leur point de source. Il semble cependant, selon le directeur de recherche de la NASA, qu'il n'y ait que très peu d'endroits, voire aucun, où l'on puisse encore trouver de l'air totalement vierge de traces de polluants d'origine humaine.

Toujours d'après ce haut responsable, un bon cliché d'une particule d'air totalement pure, permettrait de mieux comprendre quels sont les effets de la pollution sur l'atmosphère et ainsi de mieux prévoir les conséquences sur l'évolution du climat des changements dans la chimie de l'atmosphère terrestre créés par nos industries et notre gestion du couvert végétal.

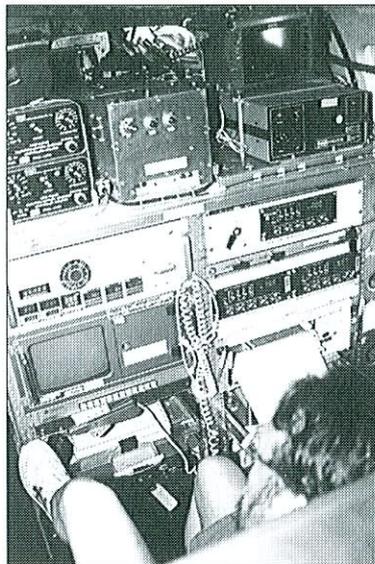
Des moyens impressionnants

Deux avions sont utilisés dans cette campagne : un P3-B, habituellement stationné au centre de la NASA de Wallops Island, dans l'Etat de Virginie, et un DC-8 basé au Ames Research Center (ARC), centre de recherche de la NASA situé près de San Francisco en Californie. Pour cette campagne, les deux aéronefs ont été spécialement équipés d'instruments de mesure extrêmement sophistiqués.



Les deux avions expérimentaux de la NASA : un P3-B (encadré) et un DC-8.

Les expériences sont menées par des équipes de scientifiques provenant d'universités américaines ou de centres de recherche de la NASA qui ont fait l'objet d'une rude mise en concurrence pour être sélectionnées.



Les instruments de mesure embarqués.

Les objectifs de la mission

L'étude décrite ici se situe dans le cadre de l'effort mondial de compréhension des effets des changements du climat mondial qui, concernant l'atmosphère globale, pourraient résulter de l'activité humaine.

Dans les années 70 et au début des années 80, des scientifiques ont mis en évidence de façon claire que les activités humaines, notamment la pratique des brûlis de combustibles fossiles mais aussi d'autres activités, introduisaient lentement des modifications dans la composition chimique de l'atmosphère. Les concentrations de gaz comme le dioxyde de carbone et le méthane sont en aug-

mentation. Ces gaz peuvent "piéger" la chaleur rayonnée par la terre, créant ainsi un "effet de serre" susceptible d'aboutir à un réchauffement global.

Une telle conséquence sur le climat terrestre a des implications très importantes, et le fait d'être en mesure de la comprendre et d'en prévoir les effets ultérieurs est actuellement un sujet à traiter de façon urgente qui a maintenant capté l'attention des scientifiques et des décideurs politiques partout dans le monde.

Pour comprendre les effets liés à un changement quelconque, il faut d'abord étudier la situation dite "normale". C'est précisément l'objectif de la campagne PEM/Tropics.

Les aéronefs doivent donc survoler une large région du Pacifique à partir de bases au sol établies à Hawaii, l'Ile Christmas, Tahiti, l'Ile de Pâques, Fidji et la Nouvelle-Zélande. La vaste région de l'Océan Pacifique couverte par les deux avions devrait contenir de l'air extrêmement pur. Dans un tel environnement, l'équipe de PEM/Tropics espère produire une "base de référence" par rapport à laquelle les changements chimiques de l'atmosphère globale pourront être mesurés. Les scientifiques pensent également acquérir une meilleure connaissance de la façon dont l'atmosphère se comporte en tant que "système chimique". Comment, par exemple, ce système contrôle le niveau de l'ozone dans l'atmosphère ? Comment il se "nettoie" lui-même des composants pollués et quels sont les effets de vastes phénomènes naturels comme la foudre ?

PEM/Tropics est la plus importante campagne qui ait jamais été menée pour étudier la chimie de l'atmosphère dans cette partie du monde. Les scientifiques de la NASA estiment que cette expérimentation représentera le point de départ qui guidera et stimulera les chercheurs des sciences de l'atmosphère dans les années à venir. Ils souhaitent qu'elle fournisse une base de données importante dans le cadre de l'effort international de recherche sur le changement global du climat.

NOUVEAU SYSTEME DE RECEPTION SATELLITAIRE

Une inauguration officielle de ce nouveau matériel, financé, en partie, à hauteur de 1 000 000 CFP par la mission d'aide financière et de coopération régionale du Haut-Commissariat, a eu lieu dans les locaux de la Direction Régionale de Polynésie Française (DIRPF) de Météo France le 15 juillet 1996, à Faa'a.

Le choix du matériel a été délicat : il le fallait fiable pour recevoir les images réalisées par le satellite géostationnaire américain GOES-9 (opérationnel seulement depuis janvier 1996, par 135° de longitude ouest). Il devait également être évolutif pour que l'investissement (de l'ordre de 30 000 000 CFP) offre un service durable.



Présentation du nouveau système ...

Global Imaging, le fournisseur américain sélectionné par la DIRPF est venu installer les équipements et former les informaticiens et les techniciens de la maintenance ainsi que les exploitants de la Prévision du 9 au 18 avril de cette année.

Au centre d'analyses et de prévisions de Faa'a, des images en haute définition sont donc venues remplacer les anciennes photos satellitaires beaucoup

moins précises. La fréquence de réception des images, anciennement tri-horaire, a également été améliorée, certains produits pouvant être acquis maintenant toutes les demi-heures.

Dans une allocution lors de l'inauguration, le directeur régional de Météo France, Jacques VAUTRAVERS, a indiqué les progrès représentés par cet équipement pour le service public. Le Haut-Commissaire de la République en Polynésie et Edouard FRITCH, vice-président du gouvernement et ministre de la mer, représentant le président Gaston FLOSSE ont également pris la parole devant de nombreux responsables et



M. VAUTRAVERS, Directeur de Météo France en Polynésie Française.
scientifiques en poste à Tahiti.



... en présence du Haut-Commissaire et du vice-président du gouvernement.

DES FREQUENTATIONS EN DENTS DE SCIE

La fréquentation touristique semble avoir atteint son maximum au mois de juillet. Cependant, ce résultat reste inférieur de 16,5% à celui du mois de juillet 1995.

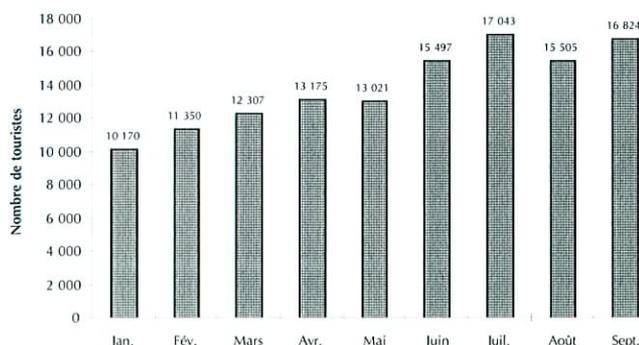
Le nombre total de touristes pendant les 9 premiers mois de l'année, de janvier à septembre, s'élève à 124 892.

en 1995 est de 142 309 touristes. Il y a donc 17 417 touristes de moins (soit une baisse significative de 21,1%).

RESULTATS CUMULÉS
DE JANVIER A SEPTEMBRE 1996

Nombre de touristes :	124 892
Non résidents	116 482
Equipages (air)	8 410
Nombre d'excursionnistes :	12 595
Croisières	6 143
Visiteurs de la journée	1 538
Equipages (air-mer)	4 914
Nuitées touristiques	1 507 302
Nuitées hôtelières	962 857
Durée moyenne de séjour :	
Moyenne générale	11,80
Touristes à l'hôtel	9,18
Touristes chez les particuliers	25,22

Evolution mensuelle touristique



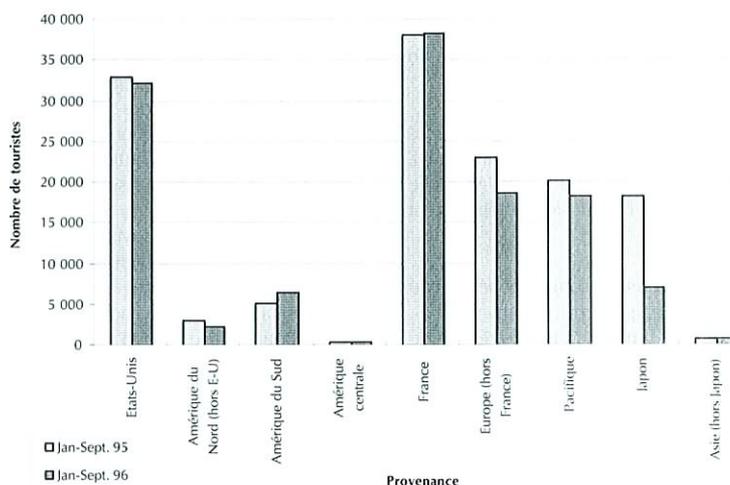
Les touristes asiatiques et en particulier les japonais sont toujours les grands absents. Par rapport à 1995, de janvier à septembre 1996, la Polynésie Française a perdu 11 141 touristes asiatiques (soit -58,8%) dont 18 230 japonais (-61,1%). Parallèlement, la fréquentation touristique en provenance d'Amérique du Nord baisse de 4,1% ; celle de l'Europe baisse de 6,9%. La France stagne à +0,6%.

Seule l'Amérique du Sud connaît une forte progression avec +25,7%.

La progression régulière du nombre mensuel de touristes de janvier (10 170 touristes) à avril (13 175 touristes) s'est continuée jusqu'au mois de juillet (17 043 touristes). Il faut noter une augmentation importante de la fréquentation touristique entre le mois de mai et le mois de juin : +2 476 touristes. Les mois d'août et de septembre semblent connaître une fréquentation en dents de scie mais restent en dessous du pic atteint au mois de juillet.

Par comparaison, le cumul sur la même période (janvier à septembre)

Provenance géographique des touristes



LA MUTUELLE AVIATION CIVILE

Depuis le 1er janvier 1996, Alain RENAUT a été désigné comme correspondant local de la Mutuelle Aviation Civile. Il essaye de répondre à toutes les demandes qui sont souvent liées aux problèmes de transferts de droits.

Alain RENAUT est né le 22 septembre 1951 à Casablanca. Il y a vécu 15 ans avant de rentrer en France pour terminer ses études. Celles-ci l'on conduit à l'ENAC qu'il a intégrée le 4 septembre 1970. Il en est sorti le 3 juillet 1971 et a été affecté à BORDEAUX au CRNA/SO (Centre Régional de la Navigation Aérienne du Sud-Ouest) le 4 juillet.

En mars 1980, Alain RENAUT a déposé les statuts de l'ASAC/SO (Association Sportive de l'Aviation Civile du Sud-Ouest). Cette association a démarré avec 3 sections : football, basket-ball et tennis. Lors de son départ de la présidence, en décembre 1994, elle regroupait 230 adhérents, répartis en 10 sections.

En 1993, l'administration de l'Aviation Civile et de la Météorologie a mis en place au niveau national un organisme statutaire : le Comité Central d'Action Sociale (CCAS). Au sein de ce CCAS, les associations avaient deux représentants :

- Un représentant pour les associations remplissant une mission à caractère social (ASDACEM).
- Un représentant pour celle ayant un but sportif et culturel (UNASACEM). Alain RENAUT a assuré cette fonction et siégeait avec voix délibérative au CCAS.

L'UNASACEM créée en février 1994 est issue du regroupement des différentes associations sportives et culturelles des régions aéronautiques de métropole. Cette union est le résultat du travail fourni par la commission Vie Associative du CCAS dans le cadre de la restructuration des différentes associations de l'Aviation Civile et de Météo France.

C'est au cours de ces nombreuses réunions qu'Alain RENAUT a commencé à travailler avec le président de la Mutuelle Aviation, M. COIFFET, qui siégeait également au CCAS.

Les fonctionnaires ont pu bénéficier du régime de la CPS à partir du 1er janvier 1995. Avant cette date, il n'y avait pas de régime de sécurité sociale pour les fonctionnaires en

POLYNESIE. Cependant, les fonctionnaires préservent leurs droits lors de leur retour en métropole. C'était le système de la cotisation de maintien.

Avant le départ d'Alain RENAUT pour TAHITI en janvier 1995, M. COIFFET l'avait informé des difficultés de trouver un correspondant local pour permettre "une mise en ordre" dans les relations entre le système de sécurité social et la Mutuelle Aviation.

A l'Assemblée Générale de juin 1995, la candidature d'Alain RENAUT était retenue, et depuis le 1er janvier 1996, il essaye de répondre à toutes les demandes. Elles sont souvent liées aux problèmes de transferts de droits mais ce sont également des demandes d'adhésion à la mutuelle et à la sécurité sociale.

Pour l'instant, seul le centre 519 à ISSY-LES-MOULINEAUX regroupe les agents de l'Aviation Civile et de Météo France. Cependant, chacun restant libre de son centre de rattachement à la sécurité sociale, il ne sera pas possible dans l'immédiat à Alain RENAUT de s'occuper des fonctionnaires qui dépendent d'autres centres que la Section Locale Mutualiste 519. Par contre, s'agissant de toutes les adhésions nouvelles à la Mutuelle Aviation, le transfert du centre d'origine vers le SLM 519 devient obligatoire car les deux services, Sécurité Sociale et Mutuelle, se trouvent dans le même bâtiment.

Quelques avantages de la Mutuelle :

- La Mutuelle Aviation est une association à but non lucratif, régie par le code de la mutualité, avec 84% des cotisations reversées sous forme de prestations.
- C'est un réseau mutualiste proche de l'adhérent, et qui se trouve souvent sur le lieu même de son travail.
- Le lien entre la Mutuelle et l'adhérent est régi par un engagement à vie et non par un contrat renouvelable chaque année.
- La cotisation de l'adhérent est calculée en pourcentage et non pas en forfait et varie en fonction du revenu (y compris lors du



passage à la retraite) et non en fonction de l'âge.

- Pour la cotisation plancher, chacun percevra les mêmes prestations, toutefois, la contribution sera limitée à un plafond.

Le problème de la prise en charge des dépassements d'honoraire par les médecins :

C'est le médecin qui fixe le dépassement d'honoraire et généralement, il ne demande pas à son patient si sa mutuelle rembourse le dépassement. Le problème réside dans le fait qu'il n'existe pas de limite au dépassement.

Pour essayer de trouver une solution, la Mutuelle Aviation participe aux négociations des conventions d'honoraires avec toutes les catégories de praticiens. Une prise en charge aveugle des dépassements d'honoraires encouragerait l'accroissement de ceux-ci et entraînerait automatiquement une augmentation des cotisations. Or, la Mutuelle Aviation essaie également de participer à la "défense du consommateur de soins".

Alain RENAUT a mis à la disposition de toute personne intéressée un système de permanence qui se tient tous les 15 jours de 8 heures à 12 heures dans les locaux du Service Administratif. La date de cette permanence est diffusée par une note d'information. Pour d'autres renseignements, il y a aussi deux numéros de téléphone :

- 86.12.15 : ADM service du personnel.
- 86.11.55 : Tour de contrôle.