

MANUREVA

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

Magazine



N° 81 - 1er trimestre 1997

POLYNESIE FRANCAISE



Il y a 20 ans, au mois de février 1977, *Manureva* naissait avec l'appellation *BLAC* pour *Bulletin de Liaison de l'Aviation Civile*. Depuis, cette dernière terminologie a changé : le *Manureva magazine* est devenu la *revue d'information et de liaison de l'Aviation Civile*. Ce changement s'est également traduit dans la forme et le contenu du magazine qui n'ont cessé d'évoluer au cours de ces 20 ans.

Le *Manureva* n°1, c'était 60 pages ronéotypées sans illustration, à l'exception de quelques tableaux et graphiques, glissées dans une jaquette. Assez rapidement, les illustrations sont apparues... Au début, il s'agissait de quelques schémas, puis les photos ont pris une place de plus en plus grande. Des bandes dessinées ont même eu droit de cité quelques temps !... Cette frénésie artistique est allée jusqu'à la création d'une page littéraire qui a permis à certains de s'exprimer à travers la poésie et la prose... Toute une époque ! C'est à la fin des années 80 que le *Manureva* va réellement trouver un équilibre dans sa présentation. L'expérience accumulée par ses concepteurs et l'acquisition d'outils informatiques indispensables à toute communication et en particulier à la réalisation de magazines, ont largement contribué à atteindre cet équilibre pour aboutir tout naturellement au produit actuel.

Ce produit, quel est-il ? Autrement dit, quel est le contenu du magazine ? Les premiers numéros contenaient généralement 5 rubriques : un dossier du trimestre, une chronique de l'Aviation Civile, les activités de l'Aviation Civile, des informations diverses et une tribune libre (dont plus tard, ces fameuses pages artistiques).

Quand on compare l'architecture des premiers numéros à celle des derniers, on peut remarquer que seules deux rubriques ont subsisté après 20 ans : *le dossier du trimestre*, caractéristique première de *Manureva*, et les "activités des services" qui décrivent et quantifient les actions de l'Aviation Civile en Polynésie Française. Mais on peut également observer que les sujets traités dans les dossiers du trimestre se sont diversifiés. Des sujets d'aspect plus économique, voire socio-économique et même parfois juridique ont fait leur apparition. Les thèmes techniques tiennent bien sûr toujours une place prépondérante, mais ils font l'objet d'un éclairage différent et sont replacés dans le contexte des spécificités économiques, sociales et culturelles de la Polynésie Française. Le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française doit évoluer avec son temps et en symbiose avec la communauté dans lequel il est immergé.

Pour débiter l'année, le *Manureva* 81 a décidé à travers son *dossier du trimestre* de rendre hommage à son grand ancien : le *Manureva* n°1. Comme le n°1 donc, le *dossier du trimestre* aura pour sujet la météorologie et plus particulièrement l'assistance météorologique à la navigation aérienne en Polynésie Française... C'est reparti pour 20 nouvelles années. *Manureva* adresse à ses lecteurs ses vœux les plus sincères pour une bonne et heureuse année aéronautique 1997.

Guy YEUNG

*Directeur
 du Service d'Etat de l'Aviation Civile
 en Polynésie Française*

3

Edito

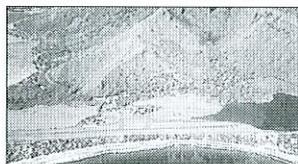
6

Entretien**M. René PRAT.**

Chef du Service de l'Infrastructure Aéronautique au SEAC/PF depuis 1994, M. René PRAT nous dévoile certains aspects de sa carrière et de son séjour sur le Territoire.



10

Aérodrome**L'aérodrome de MOOREA.**

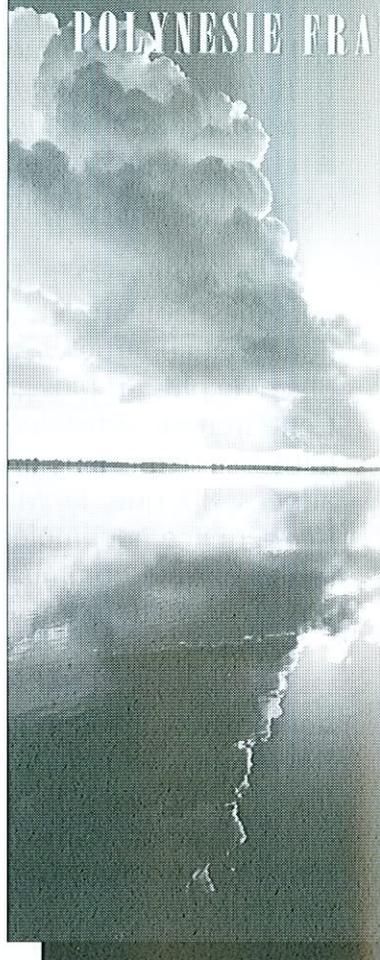
Regard sur le 2ème aérodrome de la Polynésie Française...

12

Activités des services**Le Service Administratif.****Le Service de la Navigation Aérienne.****Le Service de l'Infrastructure Aéronautique.****MANUREVA MAGAZINE N° 81 - 1er trimestre 1997**

Directeur de publication :	Guy YEUNG
Rédacteur en Chef :	Pierre VIEILLARD
Rédaction et entretiens :	Florian L'AUTELLIER
PAO-Maquette :	Heinrick HUI
Photogravure :	SCOOP
Impression :	STP
Photo de couverture :	Philippe BACHET - Vue aérienne du sud de Moorea

L'ASSISTANCE
MÉTÉOROLOGIQUE
NAVIGATION AÉRIENNE
POLYNÉSIE FRANÇAISE





DOSSIER DU TRIMESTRE

23

Missions

"MOANA" en Nouvelle Calédonie.

Mission "SAR".

L'aéroport de Tahiti Faa'a saturé en l'an 2000 ?

25

Nouvelles

Visite d'un Ministre.

Le TUVALU visite le SEAC/PF.

Remise de médailles.

L'arbre de Noël de l'Aviation Civile.

Opération Atalante.

Sécurité renforcée sur les aérodromes.

Fin des travaux sur la piste de Tubuai.



*Le navire de l'IFREMER
ATALANTE à la recherche
de l'épave d'un avion.*

32

Tourisme

Bilan de la fréquentation touristique en 1996.

34

Vie du personnel

Bilan de la mutuelle.

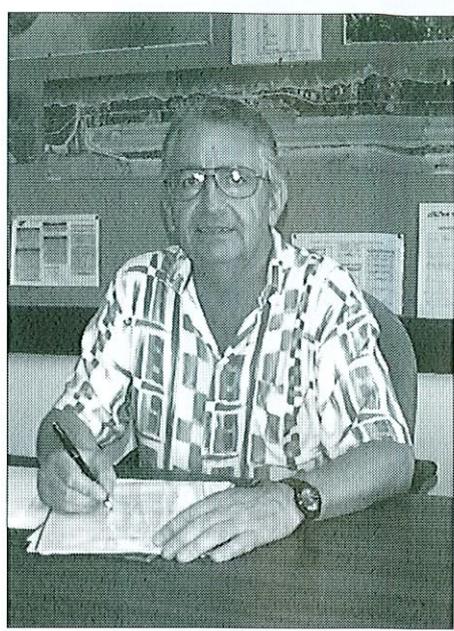
Mouvements du personnel.



*M. Jean Louis DETANTE a pris les
fonctions de Chef du Service de
l'Infrastructure Aéronautique en
remplacement de M. René PRAT.*

René PRAT

René PRAT a été affecté au Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (SEAC/PF) le 6 février 1994 en tant que Chef du Service Infrastructure Aéronautique (SIA). Le 8 février 1997, il a quitté la Polynésie pour prendre un congé administratif de 6 mois avant de cesser ses activités professionnelles. Sous sa direction, le SIA a participé à plusieurs grandes réalisations sur les aérodromes de Polynésie Française. Il a eu la gentillesse de nous en entretenir et d'évoquer le déroulement de toute sa carrière.



M. René PRAT, un vieux "phacochère" des bases aériennes qui y a consacré plus de 90% de sa carrière.

Manureva : M. PRAT, voudriez-vous, en quelques mots, nous décrire votre vie avant le commencement de votre carrière ?

René PRAT : Je suis né le 2 août 1937 à Oran en Algérie. J'y ai enseigné la physique et la chimie pendant un an, en 1957, en tant que maître auxiliaire, ce qui m'a permis de découvrir que l'enseignement n'était pas ma vocation.

Je suis alors entré à l'Ecole Nationale d'Application des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat. J'en suis sorti, en 1961, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat (ITPE). J'ai ensuite fait mon Service National de septembre 1961 à mars 1963.

Comment a débuté votre carrière ?

Après mon Service National, j'ai été affecté provisoirement, de mars à octobre 1963, à la Direction Départementale de l'Equipement (DDE) du Var.

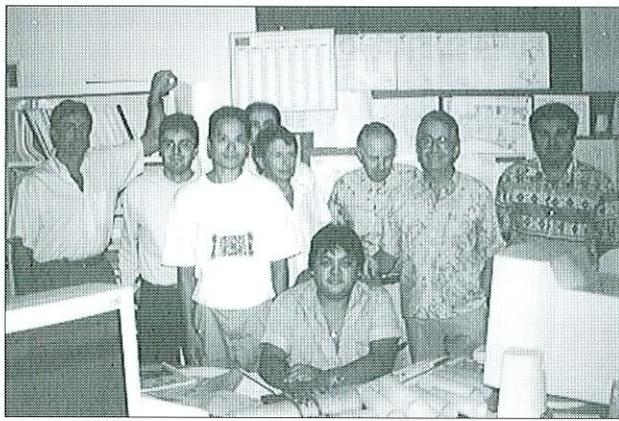
Par la suite, d'octobre 1963 à juin 1972, j'ai été détaché auprès de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (ASECNA) qui est un organisme inter-étatique de coopération franco-africaine. Pendant 9 ans, j'ai donc travaillé pour cette agence en Afrique et à Madagascar.

comprenait 11 aérodromes dont 2 de catégorie A. De 1964 à 1966, j'ai été nommé Chef de la Subdivision de l'Aéroport International de Douala (Cameroun). De 1966 à 1970, j'ai exercé la fonction équivalente sur l'aéroport international

"j'ai conduit les opérations de construction de l'aéroport d'Abidjan"

d'Abidjan-Port Bouet (Côte d'Ivoire) où j'ai conduit les opérations de construction de l'aérogare d'Abidjan. Enfin, de 1970 à 1972, mon dernier poste auprès de l'ASECNA, fut celui de Chef du Service Infrastructure à Bamako (Mali).

De septembre 1972 à août 1979, ma vie professionnelle s'est poursuivie au sein du Service Infrastructure du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie (SEAC/NC). J'ai occupé successivement le poste de Chef de la Subdivision de l'Aéroport international de Nouméa-La Tontouta de 1972 à 1974, puis celui d'Adjoint au Chef du Service Infrastructure en tant que Chef de la Subdivision Aérodromes Extérieurs et Bâtiments Etat de 1974 à 1979. Ce dernier poste englobait, en plus des aérodromes



M. René PRAT en compagnie de l'équipe technique du SIA.

Quels ont été vos différents postes là-bas ?

De 1963 à 1964, j'ai été affecté à Tananarive (Madagascar) en tant que Chef de la Subdivision des Aérodromes Extérieurs qui

de Nouvelle-Calédonie et de Wallis et Futuna, ceux des Nouvelles Hébrides.



M. René PRAT, Elise GAILLET la secrétaire et M. Jean-Louis DETANTE.

Mon séjour en Nouvelle-Calédonie a été l'occasion d'assurer, entre autres, la conduite d'opérations de la construction de l'aérogare de Nouméa-La Tontouta et la maîtrise d'œuvre de la construction de la piste de Santo Peko aux Hébrides. C'est aussi à cette époque que j'ai fait la connaissance de Jean-Michel BOIVIN que j'ai retrouvé avec plaisir en 1994, lors de mon arrivée en Polynésie Française. 1979 est également l'année où j'ai été nommé divisionnaire.

Avez-vous été à nouveau détaché dans d'autres organismes tels l'ASECNA ?

Oui, de novembre 1979 à janvier 1982, j'ai été détaché par le Ministère de la Coopération auprès de SOFREAVIA SERVICE et mis à la disposition de la Régie des Voies Aériennes du Zaïre. SOFREAVIA SERVICE est une société française parapublique qui travaille dans le domaine de l'aviation civile. Elle offre ses services et ses études aux pays qui ont passé des contrats de coopération avec la France. Cette affectation m'a conduit à remplir les fonctions de Directeur des Etudes puis de Conseiller

Technique du Directeur des Bases Aériennes et enfin de Chef du Service Infrastructure de l'Aéroport International de Kinshasa-Ndjili.

Vous avez donc passé près de 20 ans à l'étranger, êtes-vous rentré en France avant d'être affecté en Polynésie ?

Oui, de retour du Zaïre, je suis resté en France de 1982 à 1994. Deux raisons m'ont poussé à revenir en France. La première concernait l'éducation de mes deux enfants. La deuxième était liée à la situation politique du Zaïre après les événements de Kolwezi : la révolte qui couvait augmentait le climat d'insécurité pour ma famille.

Quels postes avez-vous occupé en France ?

De 1982 à 1985, le Ministère de l'Aménagement du Territoire m'a mis à la disposition de la Mission Interministérielle p o u r l'Aménagement de la Côte Aquitaine (MIACA), à Bordeaux, en tant que chargé de mission pour le Pays Basque. Il s'agissait de participer à des études de faisabilité et de suivi d'opérations d'aménagements touristiques.

A partir de 1985, j'ai été affecté au Service Spécial des Bases du Sud-Est (SSBA/SE), à Aix-en-Provence, où j'ai occupé successivement deux postes :

- De 1985 à 1990, j'ai été chargé du Groupe Etude Région et Conseiller Technique délégué auprès du Général commandant la

4ème Région Aérienne de l'Armée de l'Air. Ma mission consistait pour les civils en l'établissement des documents de planification (Avant-Projet de Plan de Masse, Plan de Composition Générale, Plan de Servitude Aéronautique, Plan d'Exposition au Bruit) et pour la Défense en conseils en programmation de crédits d'entretien et d'investissement pour la Région Aérienne du Sud-Est.

- De 1990 à 1994, j'ai été Chef du Département Technique Régional. Ce Département recouvrait 5 régions administratives : l'Auvergne, la Corse, le Languedoc-Roussillon, la Provence-Alpes/Côte d'Azur, la Région Rhône-Alpes... En tout, 112 plates-formes aéronautiques. Ce poste m'a permis de participer, entre autres, à la programmation du projet *Montpellier 2015* avec sa première réalisation : une plate-forme inter-modale (air-rail-route) essentiellement tournée vers le fret, ainsi qu'au programme des aérogares de Clermont-Ferrand, Bastia, Ajaccio, Figari, Nîmes, Toulon, etc.

"le SIA du SEAC/PF gérait les infrastructures de 37 aérodromes répartis sur un territoire grand comme l'Europe."

Et c'est donc en février 1994 que vous avez été nommé Chef du SIA au SEAC/PF. Quelles ont été vos plus grandes réalisations à la tête de ce Service ?

Tout d'abord, je tiens à signaler qu'avant mon arrivée à Tahiti-Faa'a, j'étais déjà très attiré par la particularité des infrastructures aéronautiques de Polynésie Française. En effet, à cette époque, le SIA du SEAC/PF gérait les infrastructures de 37 aérodromes répartis sur un territoire grand comme l'Europe. Cette spécificité a largement motivé ma venue.



Travaux du SIA sur l'aérodrome de Rangiroa.

Cependant, lors de mon arrivée, j'ai eu la surprise d'apprendre qu'à partir du 7 juin 1994, la Direction de l'Équipement (DEQ) du Ministère (Territorial) de l'Équipement prenait en charge l'ensemble de la gestion des infrastructures des aérodromes territoriaux. L'Aviation Civile conservait néanmoins les responsabilités de la navigation aérienne ainsi que l'exploitation technique, assurées pour le compte du Territoire.

Cette nouvelle répartition impliquait également la disparition de la Subdivision Aérodrômes Territoriales du SIA, l'État restant garant de la sécurité. Mon premier travail fut donc d'organiser la remise au Territoire de ces aérodromes et de restructurer mon service afin de recentrer ses activités sur les aérodromes d'État. En fait, nous n'étions pas au bout de nos peines...

Pour quelles raisons ?

Depuis 1983, la construction d'un aérodrome en France obéissait à un système de recommandations : celles de l'Instruction Technique sur les Aérodrômes Civils (ITAC) établies par le Service Technique des Bases Aériennes (STBA) et publiées par la Direction

Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Celles-ci sont toujours applicables en France métropolitaine.

Or depuis 1993, par le biais d'un arrêté du 15 mars 1991 intéressant les procédures d'exploitation des aérodromes (publié au Journal Officiel de la Polynésie Française (JOPF) le 2 septembre 1993 soit 5 mois avant mon arrivée sur le Territoire), les recommandations de l'ITAC sont devenues applicables de plein droit en Polynésie Française et il ne s'agissait donc plus de recommandations, mais de véritables normes! Le SEAC/PF, garant de la sécurité aérienne en Polynésie Française, s'est alors vu confronté au problème de la remise au Territoire de plates-formes "hors normes", en particulier pour ce qui concerne les largeurs de piste et leurs dégagements.

Ce problème a-t-il trouvé une solution ?

Cette affaire complexe a nécessité plusieurs missions sur le

Territoire. Des missions techniques et des missions d'inspection, la dernière en date (juillet 1996) étant celle de l'Inspection Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (IGACEM) composée des Inspecteurs Généraux TOFFIN et GHERARDI.

Dans l'ensemble, on se dirige vers une solution de compromis optimisant les investissements nécessaires à une "mise aux normes" en fonction de la spécificité des aérodromes de Polynésie et ce, en créant deux catégories nouvelles supplémentaires d'aérodrômes.

En dehors de cet important travail de restructuration du SIA, quelles autres réalisations ont été effectuées pendant votre séjour ?

Elles sont très nombreuses, prenons les plus importantes. Au moment de mon arrivée, nous avons procédé à la réfection des revêtements de quelques aérodromes des Tuamotu : Puka Puka, Tureia, Pukarua et Manihi. Nous avons informatisé le bureau technique du SIA en passant au Dessin Assisté par Ordinateur (DAO). Le SIA a réalisé une aire de stationnement pour véhicules au profit de la SETIL et procédé à la mise aux normes des dégagements de l'aérodrome de Bora-Bora.

En septembre 1995, les événements ont profondément marqué les anciens du Service car les Subdivisions de Jean-Claude GIRAUD, et de Michel BLUM ainsi que de nombreuses archives ont été entièrement détruites. Il a fallu remettre en état les bureaux et la plate-forme.

Plus récemment, les travaux de réfection des aires aéronautiques de l'aérodrome de Rangiroa se sont achevés en septembre 1996. L'inauguration a eu lieu le 18 septembre 1996 en présence de M. le Haut-Commissaire de la République. Parallèlement, de nombreuses études ont été effectuées en particulier sur le devenir de la plate-forme de Faa'a : route de contournement, aérogare, nouveau Plan de Composition Générale, déménagement des bureaux en zone nord.

Navigation Aérienne, 3,5 millions FF (financés par le STBA sur les crédits sûreté) pour le système de contrôle des accès de l'aérogare.

Nous avons également une promesse de financement de 11 millions FF (budget Etat) pour le projet de route de contournement qui pourra être abondé à notre demande par les crédits du Fond d'Intervention et de Développement Economique et Social (FIDES) : 10 millions FF et la première participation du gestionnaire. Je laisse donc à mon successeur, M. Détante, un budget de 26,85 millions de FF sur le budget Etat à abonder de 10 à 15 millions (FIDES et SETIL)...BON COURAGE!

quitte les parties les plus habitées (quelque peu polluées par la civilisation du plastique et de la canette). La découverte des fonds marins de Polynésie et de leur faune, restant avec le voyage en speed-boat, aller-retour Ua Pou-Ua Huka des souvenirs impérissables.

"Je laisse donc à mon successeur, M. Détante, un budget de 26,85 millions de FF..."



M. Jean-Louis DETANTE aura la charge de construire les bureaux du SIA en zone nord.

Quels sont les projets en cours que va trouver votre successeur ?

Pour 1997, nous avons déjà obtenu de l'Etat Français 6,3 millions de Francs Français (FF) pour la construction des bureaux du SIA en zone nord, 4,7 millions FF (budget Etat) pour le hangar du Centre Industriel de Polynésie (CIP), 1,35 million FF (budget Etat) pour la restructuration du garage pour la

la nonchalante gentillesse des habitants du Fenua habitués à voir passer tant et tant de "Popaa", tout en restant avec quelques petites piques moqueuses, très indulgents envers leur inexpérience des spécificités locales et prêts, pour peu que l'on veuille bien les écouter, à leur prodiguer "moultres" conseils tant dans le domaine professionnel que personnel.

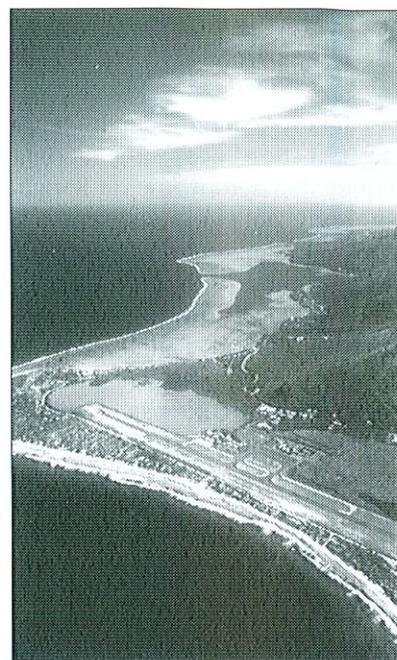
Et puis bien sûr, les paysages indescritibles surtout dès que l'on

Pour conclure, quels seront vos meilleurs souvenirs en Polynésie ?

Ils seront, tout d'abord, un accueil des plus chaleureux par l'équipe du Service et mes collègues TPE de l'Equipement, de la Direction de l'Assistance Technique (DAT) et du Port Autonome, la découverte de

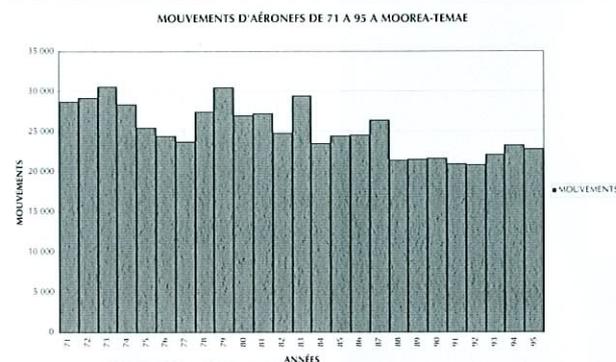
L'aérodrome de MOOREA

Ce trimestre, Manureva consacre cette rubrique à l'aérodrome territorial de Moorea. L'importance de cet aérodrome, le deuxième de Polynésie en nombre de passagers (180 000 en 1995) et de mouvements commerciaux (23 000 en 1995), et le travail réalisé par les agents sur place ont motivé le sujet de cette rubrique.



Moorea, ancien volcan surgi de l'Océan il y a environ 1,9 million d'années est séparé de Tahiti par un bras de mer large de 17 km. De forme triangulaire, l'île est petite : 134 km² de terres émergées dont 23 km² pour la plaine littorale. Elle compte huit montagnes. A l'est se trouve Mouaputa (830 m), la montagne percée. A l'ouest se situent les monts Mouapu (762m) et Mouaroa (830m) dont l'aspect de pitons intrusifs ne correspond, en fait, qu'à des reliefs résiduels qui ont résisté à une intense érosion. Le mont Rotui (900 m), quant à lui, sépare les deux grandes baies situées sur la côte nord.

Le 6 octobre 1967, l'aérodrome de Moorea-Temae est ouvert à la circulation aérienne publique. Situé à Temae sur la plaine du littoral du nord-est de l'île, il est constitué alors d'une piste de 880m de long sur 20 m de large formée de corail compacté, d'une aire de stationnement et d'un abri pour les passagers. Financé par le Fond d'Intervention et de Développement Economique et Social (FIDES) et réalisé en 6 mois, cet aérodrome a coûté, à l'époque, 1 721 500 FF.



En 1977, l'exploitation de l'aérodrome de Moorea est concédée à la Société d'Équipement de Tahiti et des Iles (SETIL).

En 1982, la SETIL, en tant que concessionnaire de l'aérodrome, fait construire l'aérogare actuelle et une nouvelle aire de stationnement pour les voitures.

En 1987, pour accueillir les ATR 42, la piste est rallongée de 300 m (elle mesure désormais 1 180 m) et une aire de stationnement pour avions est réalisée. Le balisage lumineux a également subi des modifications.

Le Service Infrastructure Aéronautique (SIA) a été le concepteur et le maître d'œuvre de

ces opérations qui ont été financées par le Territoire (à hauteur de 86 millions CFP pour le rallongement de la piste et pour le parking avions, et de 13 millions CFP pour le balisage lumineux).

En 1990, une nouvelle tour de contrôle est opérationnelle. Conçue par le SIA qui en avait la maîtrise d'œuvre, elle a été financée par le Territoire pour un coût de 13 millions de CFP.

En 1994, la Direction de l'Équipement (DEQ), organisme territorial, prend en charge la gestion des infrastructures des aérodromes territoriaux et leur entretien. Auparavant, ces missions incombaient au SIA mais étaient totalement financées par le Territoire. Désormais, les infrastructures de Moorea-Temae, leur entretien et leur financement sont sous la responsabilité de la DEQ : Arrondissement Infrastructure, Subdivision des Aérodromes Territoriaux.

Au mois de juillet 1996, le projet d'implantation d'un terminal Système Informatique de Gestion de Mouvements des Aéronefs (SIGMA) à Moorea est devenu réalité. L'île-sœur est désormais rapidement informée des mouvements d'avions dans son secteur. A



Le terminal SIGMA comprend un clavier, un écran et une imprimante de strip.

titre d'exemple, grâce à ce système, les contrôleurs de Moorea sont informés du décollage d'un avion de Faa'a bien avant que celui-ci ne procède à la manœuvre. La gestion du trafic aérien et notamment l'intégration de nouveaux appareils au sein de ce trafic est largement facilitée. Cette installation s'est réalisée sous la direction de Claude BOURCIER qui était, à l'époque, le chef de la Subdivision Contrôle et c'est Wilfrid REY de la Division Technique qui a procédé à la mise en service de SIGMA à Moorea.

Le 18 juin, Wilfrid REY installe la ligne spécialisée de l'OPT entre Faa'a et l'aérodrome de Temae. Le 24 juin, il procède aux premières expérimentations qui le contraignent à réaliser quelques

modifications techniques pour fiabiliser la ligne.

Le matériel utilisé comprend, entre autres, un modem multiplexeur Motorola. Ce système permet avec une seule ligne spécialisée d'utiliser jusqu'à 6 terminaux. A Moorea, seulement deux terminaux ont été installés : la console SIGMA (écran et clavier) et une imprimante de strips.

Claude BOURCIER s'est plus particulièrement occupé de la formation des contrôleurs. Au total, chaque contrôleur aura pu bénéficier d'une dizaine de tours de service en tandem avec lui.

Avant l'électrification de l'île, trois groupes électrogènes faisaient fonctionner l'aérodrome. Cette époque est révolue et maintenant, en temps normal, l'aérodrome fonctionne grâce aux installations



Le nouveau groupe électrogène de secours de l'aérodrome.

électriques d'ELECTRA-EDT. Cependant, lors de coupures de courant, un groupe de secours LISTER de 24KVA est utilisé pour le balisage lumineux. Mis en service depuis deux mois, il remplace les deux anciens groupes DIESELAIR de 14 KVA chacun.

**V i c t o r
AMARU**, Chef de l'aérodrome de Moorea, est né le 26 octobre à Raiatea. En novembre



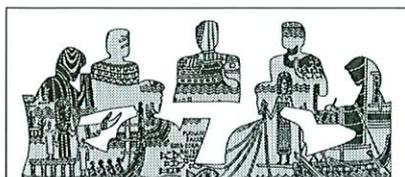
1968, il entre au Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française en tant que chef d'équipe pompier de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. En 1974, il passe le concours d'agent opérateur radio de l'Administration Territoriale et est affecté sur l'aérodrome de Huahine jusqu'en 1980. De 1980 à 1987, il occupe par intérim le poste de Chef d'aérodrome de Moorea. De 1987 à 1990, il travaille au Bureau Exploitation de la Division des Aéroports Extérieurs (NA2). Depuis 1990, il est le Chef d'aérodrome de Moorea.

Le personnel de l'aérodrome de Moorea

Sept agents contractuels du Territoire travaillent sur l'aérodrome de Moorea. Ils dépendent du Service Territorial des Transports Interinsulaire (STTI) qui les paye, mais sont gérés par la Division des Aéroports des Iles du SEAC/PF. 4 d'entre eux sont contrôleurs et 3 sont pompiers.

- Les contrôleurs :
- Victor AMARU est le chef d'aérodrome, Contractuel de Catégorie 2 (CC2).
- Thierry KUBIAK, adjoint au chef d'aérodrome, CC2.
- Feripa DEGAGE, CC3.
- Gustave PATII, CC3.
- Les pompiers :
- Angelo TAPUTUARAI, pompier mécanicien, CC4.
- Tetuira TERIIUIRA, pompier CC5.
- Sylvain PUTUA, pompier CC5.





SERVICE ADMINISTRATIF

Le dernier trimestre est traditionnellement placé sous le signe de l'accélération. C'est en effet à cette période de l'année que tous les secteurs administratifs connaissent un regain de fébrilité.

Dans le domaine des finances, l'absence de journée complémentaire au Budget Annexe de l'Aviation Civile induit une certaine "hantise" de la fin d'année budgétaire. Cela se traduit par une relance systématique des services et des fournisseurs. Il faut souligner que les opérations de clôture de gestion du budget de fonctionnement, débutées début novembre, se sont déroulées dans de bonnes conditions, chaque service ayant transmis les demandes de paiement dans les délais requis.

Ce résultat encourageant a été obtenu grâce à la mise en place de nouvelles procédures de coordination systématique, notamment entre le Service de la Navigation Aérienne et le Service Administratif. Il faut en effet saluer le travail remarquable réalisé par les comptables des deux entités. En ce qui concerne les crédits d'investissement, une gestion "fine" des crédits de paiement a permis de terminer les opérations considérées comme stratégiques pour 1996. Les demandes budgétaires 1997 ont été établies et transmises à l'Administration Centrale.

Il est à noter également que les services ont pu procéder aux premiers engagements de dépenses pour 1997 grâce aux délégations

de crédits anticipés sur les chapitres 60 00, 61 01 et 63 00.

En ce qui concerne les opérations de paie, la fin d'année a été particulièrement difficile, marquée principalement par l'insuffisance de crédits sur les chapitres de personnel. De multiples relances de l'Administration Centrale ont permis néanmoins d'assurer, par le biais de délégations complémentaires, la mise en paiement des traitements de décembre. Seuls quelques agents de l'encadrement ont vu reporter au mois de janvier des rappels ou des compléments indemnitaires.



Une partie du personnel du Service Administratif

Activité intense aussi en matière de gestion des personnels puisqu'il a fallu préparer la réunion du Comité Technique Paritaire et en assurer le compte-rendu. La publication des nouveaux décrets sur la durée des séjours en TOM a nécessité également un long travail d'étude et d'information. Une nouvelle procédure de prise en charge des frais de changement de résidence a été décidée par le Service des Affaires Financières dans le cadre d'une politique globale de déconcentration.

Parallèlement à cette actualité événementielle, des actions de longue haleine ont été poursuivies. La renégociation de la convention collective des ANFA avance régu-

lièrement et se déroule dans un bon état d'esprit. Le regroupement des associations de l'Aviation Civile et de Météo-France a été entrepris et devrait déboucher au cours du premier semestre 1997 sur la création d'un Comité Local d'Action Sociale.

Dans le cadre de l'informatique de gestion il faut noter l'implantation du logiciel de comptabilité Moana en Nouvelle Calédonie avec formation des utilisateurs sur place. La mise en service a eu lieu, comme prévu, début janvier 1997.

La portabilité du logiciel sur PC a été réalisée, ce qui ouvre la perspective d'utilisation de Moana sur des petits sites. Les travaux d'adaptation du logiciel de paie pour les besoins du haut commissariat ont été poursuivis, ce qui laisse pré-

sager une montée en puissance régulière au cours du prochain semestre pour aboutir au traitement de la paie au mois de juin prochain.

Formation

Dans le domaine de la formation, le dernier trimestre a été plus spécialement orienté sur la préparation du bilan de formation 1996 et la l'élaboration des actions à mener en 1997.

Notons néanmoins les points importants du trimestre :

Anglais sur site : dans le cadre de la formation continue des personnels techniques, un stage d'anglais

sur site de niveau "intermédiaire", d'une durée de 5 jours a été organisé courant octobre, auxquels ont participé 8 agents, dont 3 IESSA, tandis que 4 ICNA se sont déplacés en Nouvelle-Zélande en stage d'immersion.

Informatique/Bureautique :

- Stage AUTOCAD destiné aux personnels du Service de l'Infrastructure Aéronautique et ouvert également à trois IESSA. Cette formation, d'une durée de 32 heures, commencée courant juin s'est terminée courant septembre, en raison de l'indisponibilité du formateur.

- Stage de perfectionnement WINDWORD 6, d'une durée de 16 heures pour un groupe de 3 agents.

- Stage d'initiation EXCEL 5 : 3 agents ont été intégrés dans une formation organisée à l'initiative d'un organisme extérieur.

Formations administratives et générales :

Le stage "Formation en accueil/secrétariat" a rencontré un succès indéniable, ce qui a permis d'organiser une nouvelle formation courant septembre/octobre, afin de former tous les agents ciblés, dont ceux en provenance d'autres services de l'Etat. Ce stage a été intitulé "Qualité de service dans l'accueil et l'organisation du travail". ce qui avait l'avantage de s'adresser à un auditoire plus élargi, alors qu'auparavant il avait été ciblé seulement au niveau du secrétariat. L'expérience a montré en effet, que cette formation pouvait être ouverte à "tout personnel en contact avec le public, qui souhaitait optimiser ses capacités de communication et d'organisation".

Concours et examens

Le Service Administratif a mis en place, organisé et surveillé les épreuves des concours et examens suivants :

- le Concours Professionnel d'Agent Contractuel de 1^{ère} catégorie qui s'est déroulé les 22 et 23 octobre 1996 pour l'écrit et le 28 octobre 1996 pour l'oral. (1 candidat).

- l'examen de 2^{ème} qualification des T.E.E.A.C. qui s'est déroulé dans la nuit du 15 au 16 octobre 1996 pour l'écrit et le 13 novembre 1996 pour l'oral. (Filière NATA : 8 inscrits, 4 reçus ; Filière TE : 3 inscrits, 1 reçu).

Commissionnement et prestation de serment

Le Service Administratif a procédé au lancement de la campagne de commissionnement le 10 décembre 1996.

Chancellerie

La cérémonie de remise de diplôme de la Médaille d'honneur de l'Aéronautique a eu lieu le 28 novembre 1996 dans la salle des fêtes du restaurant la Rose des Vents en présence du Directeur du Service d'Etat de l'Aviation Civile et des Chefs de Service du Service Administratif, de la Navigation Aérienne et de l'Infrastructure de l'Aéronautique. 17 récipiendaires sur 31 étaient présents à cette cérémonie.

Campagne de notation 1996

Le Service Administratif a lancé le 11 décembre 1996 la campagne de notation 1996 des Agents Non-Fonctionnaires de l'Administration de la Polynésie Française.

Comité Technique Paritaire

Le Comité Technique Paritaire du SEAC s'est réuni le 03 décembre 1996 à 14 heures dans la salle de réunion du SNA, sous la présidence de M. Guy YEUNG, Directeur du SEAC.

Il a examiné les questions inscrites à l'ordre du jour et notamment :

- La communication des informations sur la DGAC et le SEAC/PF.
- Le bilan des actions de formation 1996 et les perspectives pour l'année 1997.
- L'organisation de l'Information de l'Aéronautique en Polynésie française.
- L'organisation de la Subdivision Instruction et les modalités de délivrance de la qualification de contrôle du Centre de TAHITI-FAA'A.
- La composition de la commission locale d'aptitude à l'exercice des fonctions de Chef de Quart et Instructeur.
- Le traitement des absences de Longue Durée des Contrôleurs.
- Le point sur les travaux du CHSCT.

Commission des logements

La Commission des Logements s'est réunie le 26 novembre 1996 et a examiné différents points touchant notamment à l'attribution de "fare" et à la mise en sécurité des logements.

Missions hors Polynésie

- Madame Annie COUTIN : à Paris-Bordeaux du 28 septembre au 05 octobre 1996 (Coordination DNA/STNA) ; à Bangkok du 06 au 20 octobre 1996 (Mission OACI) ; à Sydney du 06 au 15 décembre 1996 (Réunion ISPACC 11).

- Monsieur Jean-Jacques LE GUILLOU à Nouméa du 04 au 11 octobre 1996 (Installation du Logiciel Informatique MOANA).

- Monsieur Richard FEUILLIE à Paris du 09 au 22 octobre 1996 (Examen 2ème Qualification TE).

- Monsieur Gérard BOUCON à Paris du 15 au 16 octobre 1996 (Examen 2ème qualification TE).

- Monsieur Guy YEUNG à Paris du 30 octobre au 19 novembre 1996 (Réunion DOM/TOM et liaison DGAC).

- Monsieur François LO en Nouvelle Zélande du 01 au 23 novembre 1996 (Stage d'Anglais).

- Monsieur Richard AFEIAN à Paris du 02 au 16 novembre 1996 (Réunions STNA et préparation du budget 1997).

- Monsieur Georges CLAUSTRE à Sydney du 06 au 15 décembre 1996 (Réunion ISPACG 11).

- Monsieur Roland DUGAIL à Sydney du 06 au 15 décembre 1996 (Réunion ISPACG 11).



Division des Aéroports des Iles

Personnels

Suite aux épreuves de 2 concours internes CC3 organisés avec le Service du Personnel du Territoire, MM Gustave PATII (CC4) et Eugène YOUNG (CC4) ont été retenus respectivement sur les postes de contrôleur d'aéroport de Moorea et de Chef du parc à matériel des aéroports Territoriaux.

Une convention d'exploitation pour assurer les services AFIS/SSIS sur l'aéroport de Manihi, lors des repos hebdomadaires de l'agent en place, a pu être conclue pour le compte du STTI, entre le SNA et un prestataire de service auquel une formation a pu être dispensée.

Deux agents mis à la disposition par le CEA ont pu être formés et habilités aux fonctions SSIS pour assurer les missions de remplacement des agents pompiers des aéroports de Bora Bora et Raiatea.

Etudes

Plusieurs cartes VAC ont été mises à jour y compris celle de Nuku Hiva. Une correction pour validation de la maquette AIP/PAC (nouveau format) a pu être effectuée, suite à une demande du service de l'information aéronautique.

Pour tenir compte des modifications concernant la suppression de certains obstacles dans les trouées de décollage, une modification du tableau des caractéristiques de piste a dû être effectuée.

Exploitation technique

En fonction de l'indisponibilité des agents sur certains aéroports, les circulaires d'information concernant le fonctionnement des services des aéroports des îles ont dû être adaptées. En particulier, des modulations du niveau de protection SSIS ont été ajustées en fonction des contraintes du personnel et des horaires des vols réguliers.

SSIS

Les plans de secours de 11 aéroports ont été mis à jour et validés au mois de décembre 1996. Les véhicules réceptionnés au mois d'octobre ont été affectés sur les aéroports concernés après avoir effectué une période de rodage et une visite d'entretien.



Livraison d'un véhicule incendie de type VIC 3.

A l'occasion du transport maritime, le véhicule de Fakarava ayant été gravement endommagé lors du transbordement sur le quai de l'atoll, le châssis a dû être remplacé et ce véhicule remis à neuf.

cé dès le trimestre précédent et différents travaux d'améliorations y ont été apportés.

L'une des plus originales et des plus innovantes consiste en une télésurveillance/télésignalisation informatisée et mise en place au sein du réseau informatique.

Cette nouvelle barrière " compte " au moyen de boucles placées sous la route les véhicules ainsi que ses mouvements et envoie ces renseignements par courrier électronique quotidiennement aux personnes concernées.

L'étude d'un comptage centralisé et détaillé de l'alimentation électrique du nouveau centre a débuté au milieu du trimestre. On espère que le premier trimestre 1997 permettra la mise en service de ce comptage, porteur d'améliorations peut-être substantielles quant aux économies d'énergie.

Le travail quotidien d'entretien des installations électriques n'a posé aucun problème. Les mesures d'isolement trimestrielles montrent une faiblesse de l'isolement qui continuera à être surveillé de près.

Les groupes de Huahine ont été mis en service. Il s'agit de deux groupes électrogènes neufs (Lister, puissance 27 KVA) du même type que ceux de Raiatea et de Rangiroa.



Groupes de régulation du balisage lumineux dans les aéroports des îles

Un groupe électrogène, provenant de Huahine, a été reconditionné par l'importateur puis installé à Moorea où il " reprend du service ".

Informatique : SIGMA et VIVO

Les systèmes SIGMA et VIVO sont à la charge d'une section, non formalisée, chargée des systèmes informatiques liés au contrôle du trafic aérien.

SIGMA a vu l'installation de la version 8.1 qui remplace la 7.3 et corrige certaines lenteurs qui étaient particulièrement sensibles pour un site aussi chargé que la Polynésie. Seuls les essais ont eu lieu, la mise en service aura lieu en 1997 si tout se révèle satisfaisant.

Certains développements ont été réalisés localement : le stripping a été modifié pour afficher des renseignements supplémentaires, une modification souhaitée par CA/SAR.

Le système VIVO demande une attention soutenue et le travail quotidien consiste en un relevé attentif des bogues qui affectent le logiciel. Un outil de décodage et consultation des traces a été entièrement réalisé par la Division technique pour faciliter cette tâche.

Un autre outil important, le système de préparation de cartes de propagation HF destiné aux contrôleurs, a été révisé pour émettre des graphiques au format PostScript. Les images sont à la fois plus précises et leur préparation mieux automatisée.

Division des Transports Aériens

Modification du parc

La société Air Tahiti a reçu 2 ATR 42-500 au mois de décembre, portant les marques d'immatriculation F-OHJB et F-OHJC. Un troisième appareil doit également être livré au début de 1997. Ces trois nouveaux avions, acquis dans le cadre de la loi Pons, viendront à terme remplacer les anciens ATR 42-300 pour permettre un rajeunissement de la flotte et une meilleure productivité grâce à leurs performances supérieures (2 sièges supplémentaires, vitesse, confort).

Air Moorea a cédé un de ses Britten BN2 immatriculé F-OCOY à une société privée Toki Paru.

Deux projets d'importation d'aéronefs sont prévus :

- un Citation 5 Ultra (bi-réacteur) pour Wan Air,
- un Beech 200 modifié Raisbeck par Air Archipels.

Dossiers opérationnels

Le point marquant du trimestre a été l'étude du dossier GPS. L'objectif est d'utiliser ce moyen de positionnement comme moyen de navigation en route ETOPS à bord des ATR d'Air Tahiti, en remplacement de l'Oméga qui doit être supprimé à partir du mois de septembre 1997. Ceci nécessite l'application de consignes spécifiques au GPS (NOTAM GPS, logiciel de prédiction RAIM, consignes en cas de pannes ou d'alarmes).

En cette fin d'année, le SEAC a reçu une demande concernant 2 projets de création de compagnies aériennes de transport international.

L'arrivage des trois véhicules VIC-3 constituant le deuxième lot du marché est prévu pour début 1997.

Comptabilité gestion

Le projet du budget 1997 des Aéroports Territoriaux soumis à l'approbation du Ministère des Transports n'a pu être retenu en ce qui concerne la section d'investissement car les opérations nouvelles proposées n'ont pas été votées. Celles-ci feront l'objet d'une demande d'inscription au prochain collectif budgétaire de 1997.

Au niveau de la comptabilité, l'exercice 1996 s'est soldé par l'engagement de 44,776 millions CFP en crédits de fonctionnement et 134,2 millions CFP en ce qui concerne la section d'investissement sur deux opérations financées à hauteur de 80% par un emprunt contracté auprès de la Caisse de Développement.

Division Technique

Maintenance locale

La maintenance locale est chargée de l'ensemble des installations de l'aérodrome de Tahiti-Faaa ainsi que du CCR et de quelques installations périphériques telles que l'autocommutateur du SEAC Polynésie, ou les équipements de contrôle des bagages.

Les opérations de maintenance ordinaire ont eu lieu sans problème particulier et ont pu donner lieu à quelques améliorations des installations existantes. Ainsi, le glide a reçu un tableau de mesure (voltmètre et ampèremètre numériques) qui permettront de mieux

suivre le fonctionnement de cet équipement. La même opération a eu lieu au CED (centre d'émission déporté) dont, d'autre part, le panneau de brassage des modem de liaison avec la salle technique a été entièrement recâblé.

De la même manière, la Maintenance Locale a étudié, réalisé et testé un amplificateur qui sera inséré dans le lecteur de bandes Assmann pour améliorer la présentation de l'heure lors des relectures.



Photo de famille du personnel de la Division Technique.

Le DME TAF a été repris (réglages) pour améliorer son spectre de rayonnement et ainsi sa " lisibilité " par les récepteurs de bord des avions. Cette opération a eu lieu en profitant de la mise en service (par la Maintenance régionale) du nouveau DME de Huahine ainsi que du DME d'atterrissage de Faa'a.

Fin novembre en effet, le glide de Faa'a s'est vu équiper d'un DME directionnel qui permet désormais aux avions en descente sur l'ILS de connaître très précisément leur distance au point de toucher des roues. Il s'agit d'une aide précieuse au pilotage, et qui permet de s'affranchir du Middle Marker situé sur l'îlot PW. Ce dernier a d'ailleurs été mis hors fonction.

Il est heureux que le DME d'atterrissage soit désormais en fonction, puisque quelques

semaines après son installation, l'îlot PW a fait, à deux reprises, l'objet d'un cambriolage (vol des panneaux solaires qui en assurent l'alimentation). Une plainte a été déposée auprès de la Gendarmerie.

Maintenance Régionale

Equipement majeur, le DME de Huahine a été mis en service avec la présence du STNA/3 en mission. Cette mission marque la fin d'un travail très important de 1996 et une amélioration notable de la précision de la navigation dans les Iles-Sous-Le-Vent.

La Maintenance Régionale a pris en charge l'équipement en radio VHF des huit véhicules SSIS destinés aux îles de Polynésie française.

Egalement dans le cadre des améliorations apportées à la radi navigation en Polynésie, la radiobalise de Rurutu a été passée à la puissance de 100 W (25 W auparavant), ce qui garantira une meilleure réception à bord des avions en navigation longue distance.

Le mont Tapioï de Raiatea ne possède plus d'installation de radiocommunication (est à l'étude l'installation d'une future antenne avancée à Bora Bora). Avec l'aide efficace de l'aérodrome de Raiatea, les équipements ont été démontés et rapatriés à Faa'a pour un emploi ultérieur.

Section Electrotechnique

L'une des opérations les plus importantes du travail de la section Electrotechnique lors du quatrième trimestre 1996 a été la mise en service de la barrière de traversée de piste. Ce travail avait été commen-

Ces 2 projets de compagnies dénommées Tahiti Airlines et Tahiti Airways International, seraient basées à Tahiti-Faa'a et exploiteraient un Airbus A340 vers des destinations sur le pourtour du Pacifique : Etats-Unis, Japon, Corée, Hawaii, Australie, ...

S'agissant de transport de fret, le SEAC a rejeté le dossier Antonov 32 B pour le transport de poissons entre les Marquises et Tahiti, car cet aéronef n'est pas certifié en France.

Dans le domaine des hélicoptères, la Société Hélicoptère Inter Polynésie a créé une base à Huahine avec l'exploitation d'un AS 350 B. Cette installation s'est faite en concertation avec les mouvements écologistes afin de limiter aux maximum les nuisances pour l'environnement.



Réglementation

La Division a été chargée du recensement de tous les articles du code de l'Aviation Civile non encore applicables en Polynésie Française, mais dont l'extension serait souhaitable.

La parution d'un nouvel arrêté datant du 29 octobre 1996 autorisant l'utilisation du GPS pour les vols en VFR, a amené à réactualiser la réglementation concernant l'emport des équipements de radionavigation et radiocommunication en Polynésie Française. Le projet de

modification est basé sur l'adaptation du niveau des exigences aux infrastructures existantes pour chaque archipel.

La Division a également participé au groupe de travail conduit par le Service Territorial des Transports Inter-insulaires (STTI) sur l'établissement d'une réglementation relative à la création des aéroports privés et des hélicoptères en Polynésie Française.

La société Air Tahiti organise depuis le mois d'octobre des stages "Facteurs Humains" au bénéfice de ses pilotes, mais également pour d'autres pilotes basés en Polynésie Française. Le Chef de la Division du Transport Aérien et son assistant ont pu assister à cette formation qui vient compléter la réglementation sur le Personnel Navigant.

Missions - Visites - Contrôles

La Division a effectué un sondage sur l'arrimage et le conditionnement des bagages à bord des vols internationaux à leur arrivée à Faa'a.

Le Chef de la Division a effectué un contrôle en vol sur ATR 72 et ATR 42-500 entre Papeete et Nuku-Hiva ainsi qu'un contrôle d'exploitation de la base d'Héli-Inter Polynésie à Taiohae.



Division Exploitation Aéroportuaire

Le quatrième trimestre s'est caractérisé bien sûr par les changements intervenus sur les postes du Directeur de l'Aérodrome et du Chef de la Division Exploitation Aéroportuaire. Un certain nombre de dossiers ont donc été repris ou relancés.

Zone d'Enregistrement des Départs Internationaux dans l'Aérogare

Le contrôle des bagages de soute mis en place avec 2 zones stériles fait l'objet de vives critiques de la part des usagers. Un groupe de travail a été constitué sous l'animation du Directeur de l'Aérodrome :

- Meilleure concertation avec les partenaires de la plateforme.
- Recherche d'amélioration à court terme.
- Etude du Contrôle Aval Automatisé.

Information Aéronautique en Polynésie

La documentation aéronautique qui est diffusée aux usagers souffre d'un processus de mise à jour inadapté. Suite au Comité Technique Paritaire Local du 04 décembre, Un groupe de travail animé par le Chef de la Division

Exploitation Aéroportuaire a été constitué. Les représentants syndicaux y sont associés pour une meilleure concertation. Objectif : création d'une entité Information Aéronautique agissant par délégation du Service Information Aéronautique de métropole, avec toutes ses conséquences (effectifs, moyens techniques, évolution de la Section Sol etc...). Les travaux d'extension des locaux ont d'ores et déjà été lancés pour faciliter la mise en oeuvre de cette entité.

SSIS

Une panne sérieuse d'un des 2 véhicules de lutte contre l'incendie (ST 2000) du SSIS de Faa'a nous a obligé à faire appel au prêt d'un camion SSIS de la Direction Centrale des Essais Nucléaires

(DIRCEN). Ceci montre notre fragilité en cas d'indisponibilité d'un gros moyen.

L'étude d'une vedette SSIS a été lancée localement, la DNA acceptant cette fois un financement en 1997. Cette question devenait urgente avec l'arrêt définitif de la vedette ELIR.

Les effectifs pompiers sont aussi au coeur des préoccupations de la Direction de l'Aérodrome. Ils ne sont pas toujours suffisants pour garantir le niveau de sécurité SSIS fixé à 8, en regard du trafic gros porteur traité par Faa'a. Si la fixation du niveau SSIS est une responsabilité du Directeur de l'Aérodrome, les pompiers sont de leur côté sous contrat SETIL.

Sûreté

Les mesures suivantes ont été prises :

- Fin des mesures particulières mises en oeuvre pour les vols à destination des Etats-Unis après l'accident du TWA 800.

- Réactivation de VIGIPIRATE renforcé à la suite d'un attentat à la bombe à Paris.

- Lancement de l'appel d'offre concernant le contrôle des accès en zone réservée d'aérodrome : c'est en définitive Poly Protection qui assure déjà la maintenance du système actuel qui a obtenu le marché.

ACTIVITES DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAA'A (4ème trimestre 1996)

BUREAU DE PISTE

Validation de licences de personnels navigants :

Professionnelles .....	.40
Non professionnelles .....	.46
Qualifications IFR professionnelles ...	.16
Qualifications IFR non professionnelles ..	.8
Qualifications instructeur PP .....	.2
Qualifications de type et classe PP ...	.10

Effectifs PN basés en Polynésie française :

Professionnels .....	.123
Corps techniques .....	.7
Privés .....	.460
Qualifications instructeur TT .....	.8
Qualifications de type et classe .....	.7

SSIS

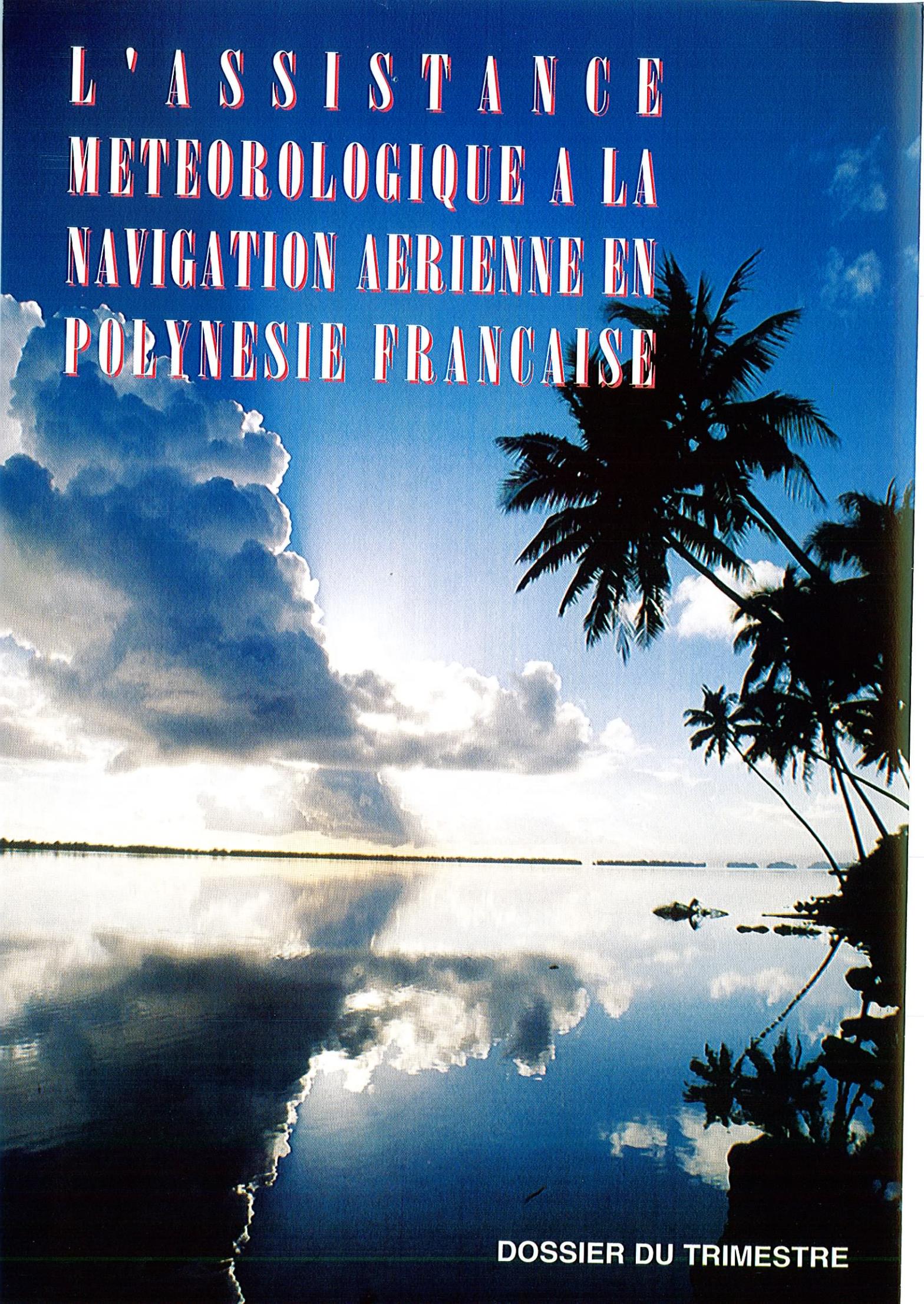
Feu extincteur .....	.0
Feu aéronefs .....	.0
Alerte aéronefs .....	.10
Accident aéronefs .....	.0
Surveillance des mouvements et mises en route ...	.420
Surveillance avitaillements .....	.350
Interventions diverses .....	.20
Instructions .....	.10
Exercices nautiques ELIR 90 et canot .....	.0
Entraînement plongée .....	.12
Exercices sur feu .....	.0

INFORMATION AERONAUTIQUE

Notam reçus classe 1 série A .....	.11644
Notam émis classe 1 série A .....	.59
Notam émis classe 1 série C .....	.158
Protections aéronautiques fournies ...	.294
Circulaires locales d'information .....	.3

GARAGE

Intervention véhicules et vedettes SSIS .....	.7
Intervention sur les véhicules de liaison .....	.19

A tropical landscape featuring a body of water in the foreground, reflecting a bright, cloudy sky. The water is calm, creating a clear mirror image of the clouds above. In the background, a low, dark horizon line suggests a distant shore. On the right side of the image, several palm trees are silhouetted against the sky, their fronds reaching towards the top right corner. The overall scene is serene and evokes a sense of a tropical paradise.

**L'ASSISTANCE
METEOROLOGIQUE A LA
NAVIGATION AERIENNE EN
POLYNESIE FRANCAISE**

DOSSIER DU TRIMESTRE

DIRECTION GENERALE

J.P. Beysson

AGENT COMPTABLE
C. Pasquinelli

ECOLE NATIONALE DE LA METEOROLOGIE
D. Rousseau

CENTRE NATIONAL DE RECHERCHES
METEOROLOGIES
D. Cariolle

SERVICE CENTRAL D'EXPLOITATION DE LA
METEOROLOGIE
O.Moch

SERVICE DES EQUIPEMENTS ET TECHNIQUES
INSTRUMENTALES DE LA METEOROLOGIE
M. Rochas

SERVICE DES EQUIPEMENTS ET TECHNIQUES
INSTRUMENTALES DE LA METEOROLOGIE
M. Le Quentrec

DIRECTION INTERREGIONALE DE
NOUVELLE-CALÉDONIE ET
DE WALLIS ET FUTUNA
C. Gaillard

SERVICE DE WALLIS ET
FUTUNA - J. Techer

DIRECTION INTERREGIONALE
DE LA REUNION
G. Le Goff

SERVICE DE MAYOTTE
J.P. Berasategui

OFFICIER DE LIAISON MARINE
P. Laurent

SECTION AIR LIAISON ET
COORDINATION

DIRECTION INTERREGIONALE
ILE DE FRANCE - CENTRE
C. Blondin

DIRECTION INTERREGIONALE
NORD
J.P. Mac Veigh

DIRECTION INTERREGIONALE
NORD-EST
J.P. Triplet

DIRECTION INTERREGIONALE
CENTRE-EST
J.L. Ravard

DIRECTION INTERREGIONALE
SUD-EST
C.Fichaux

DIRECTION INTERREGIONALE
SUD-OUEST
J.A. Bedel

DIRECTION INTERREGIONALE
OUEST
C. Duée

DIRECTION INTERREGIONALE
ANTILLE-GUYANE
A. Soulan

DIRECTION REGIONALE
DE POLYNÉSIE FRANÇAISE
J. Vautravers

SERVICE REGIONAL DE SAINT-PIERRE ET
MIQUELON
A. Fayolle

PREAMBULE

A défaut de pouvoir maîtriser le temps et le climat, l'homme a besoin de les prévoir de façon de plus en plus précise, non seulement pour assurer sa propre sécurité, mais aussi pour rentabiliser ses activités et préserver son environnement. Transport maritime, transport terrestre, agriculture, tourisme, industrie, travaux publics, aucun secteur ne peut se passer de la météorologie. Les enjeux sont tels que chaque pays a besoin d'un organisme de haut niveau et indépendant capable de mettre en œuvre les moyens de la prévision météorologique.

Cette nécessité est encore plus évidente pour le monde du transport aérien car sans un minimum d'informations météorologiques, toute navigation aérienne est impossible. La météorologie est donc inséparable de l'aviation. Pourtant, Météo-France qui, il y a 20 ans, faisait encore partie de l'Aviation Civile sous le nom de Direction de la Météorologie Nationale (DMN), a vu son statut considérablement évoluer pour devenir totalement indépendant du secteur aéronautique. L'assistance météorologique à la navigation aérienne n'a pas pour autant cessé d'exister et reste une des missions de Météo-France.

C'est ce dossier qu'ouvre Manureva ce trimestre, en s'intéressant plus particulièrement à l'assistance météorologique à l'aéronautique en Polynésie Française. Les cadres juridiques et techniques de cette assistance seront successivement évoqués.

L'accès par Météo-France, le 18 juin 1993, au statut d'Etablissement Public Administratif (EPA) a eu des répercussions sur tous les services météorologiques d'outre-mer et, bien sûr, sur celui de Polynésie Française. Ce dossier est également l'occasion de présenter la Direction Régionale de Météo-France en Polynésie Française (DIRPF) et de comprendre quelles ont été localement les conséquences de ce changement de statut.

LE CADRE JURIDIQUE

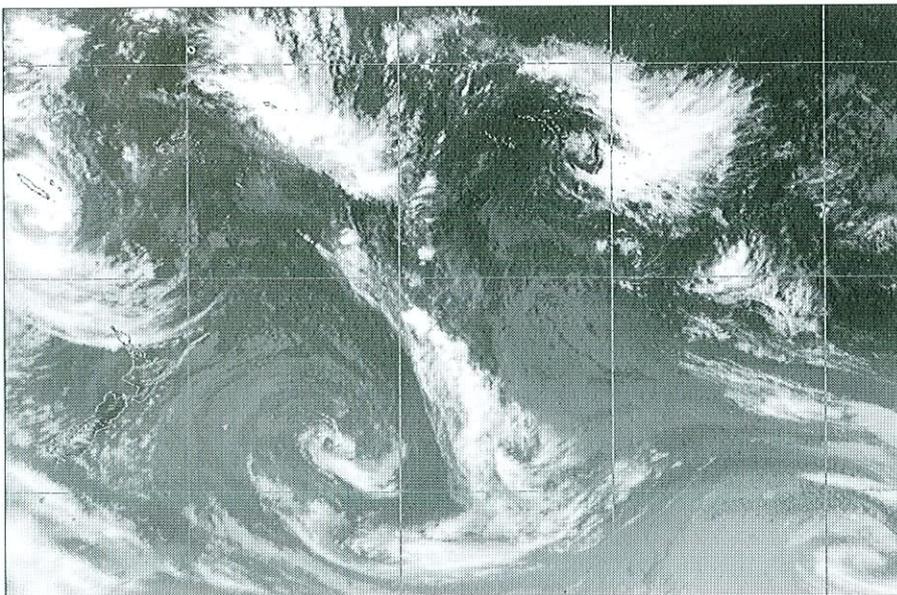
Il y a 46 ans, les représentants de 52 nations se réunissaient à Chicago pour établir, par le biais d'une convention, le cadre qui allait régir le développement de l'aviation civile mondiale.

LE CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL

La Convention relative à l'aviation civile internationale ou Convention de Chicago a institué l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui a son siège à Montréal. En ratifiant cette Convention qui constitue le fondement de la législation technique internationale dans le domaine de l'aviation civile, les Etats membres de l'OACI se sont engagés à mettre en œuvre les systèmes de navigation aérienne adoptés par l'Organisation.

Au fil des années, le Conseil de l'OACI a élaboré et adopté 18 annexes techniques à la Convention de Chicago, lesquelles sont consacrées à divers domaines : les télécommunications aéronautiques, la navigabilité, l'exploitation etc.

Une image satellite de la région Pacifique.



L'Annexe 3 de la Convention de Chicago traite de l'assistance météorologique à la navigation aérienne. Outre ses dispositions générales, le contenu de l'Annexe 3 couvre en particulier 3 domaines importants : les comptes rendus et les prévisions d'aérodrome, les centres de veille météorologique et le système mondial de prévision de zone (WAFS).

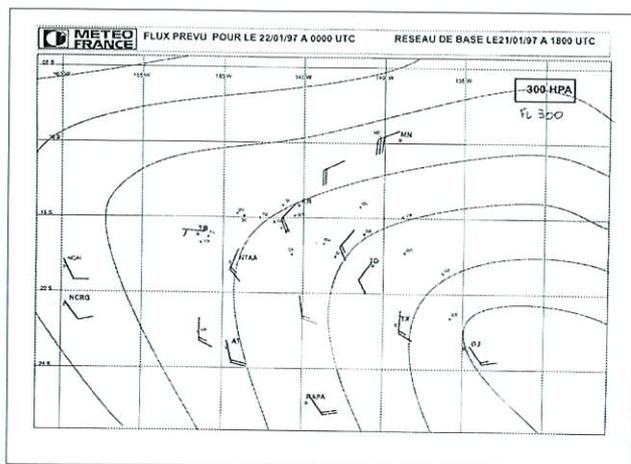
Cadre général

Pour préparer leurs vols, les pilotes ont besoin de connaître les conditions météorologiques qui existent le long des routes qu'ils doivent suivre ainsi que sur leurs aérodromes de destination. Comme l'indique l'Annexe 3, l'assistance météorologique a pour objet de contribuer à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne. Les renseignements météorologiques nécessaires sont donc fournis aux exploitants, aux organes des services de recherches et de sauvetage, à la direction des aéroports et aux autres intéressés. Pour que le système fonctionne bien, une liaison étroite doit être assurée entre les fournisseurs et les utilisateurs des renseignements météorologiques.

Sur les aérodromes internationaux, ce sont généralement les centres météorologiques qui fournissent les renseignements météorologiques aux usagers aéronautiques. Les Etats mettent à la disposition de ces centres des moyens de télécommunications suffisants pour leur permettre de transmettre des informations aux services de recherches et de sauvetage. Ces moyens permettent aux centres météo-

rologiques, aux tours de contrôle ou aux bureaux de contrôle d'approche d'entrer en communication les uns avec les autres.

répondre aux besoins des usagers locaux et des aéronefs qui se trouvent à moins de deux heures de vol de l'aérodrome. Les prévisions de décollage sont normalement fournies aux exploitants et aux équipages de conduite, sur demande, dans les trois heures qui précèdent l'heure de départ prévue.



Exemple de carte des flux.

Comptes rendus, et prévisions d'aérodrome

Les comptes rendus et les prévisions d'aérodromes donnent des renseignements sur les vents de surface, la visibilité, les phénomènes météorologiques et les nuages. Des bulletins météorologiques contenant ces comptes rendus et ces prévisions sont diffusés aux autres aérodromes à des heures prescrites, une heure avant leur période de validité.

Des messages d'observations météorologiques d'aérodrome sont également établis toutes les heures ou toutes les demi-heures, puis sont transmis au plus tard 5 minutes après l'heure réelle d'observation.

Les prévisions d'atterrissage et de décollage renseignent sur les conditions prévues sur les pistes comme la direction et la vitesse du vent, la température, la pression etc. Les prévisions d'atterrissage sont établies pour

répondre aux besoins des usagers locaux et des aéronefs qui se trouvent à moins de deux heures de vol de l'aérodrome. Les prévisions de décollage sont normalement fournies aux exploitants et aux équipages de conduite, sur demande, dans les trois heures qui précèdent l'heure de départ prévue.

Les centres de veille météorologique

Ces centres sont mis en place pour prévenir les avions en vol de l'évolution significative du temps ; ils les avertissent de l'apparition de phénomènes météorologiques dangereux, tels que les zones orageuses actives, les cyclones tropicaux, les lignes de grains forts etc. Ils leur transmettent aussi des avertissements d'aérodrome pour les prévenir de l'imminence de phénomènes météorologiques de nature à affecter la sécurité des avions ou des installations au sol, par exemple les tempêtes de neige et les phénomènes de cisaillement du vent sur les trajectoires de montée ou d'approche.

Les avions en vol doivent signaler les phénomènes météorologiques importants qu'ils rencontrent en route ; leurs comptes rendus sont transmis sur le réseau météorologique à tous les intéressés. Sur la plupart des routes internationales, les avions font aussi des observations régulières sur les vents et les températures en altitude. Ils transmettent à des intervalles d'une heure, afin de renseigner les autres avions sur le temps présent et de fournir des données d'observation à partir desquelles les prévisions sont établies.

LES MISSIONS DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC METEO-FRANCE

Le décret n° 93-861 du 18 juin 1993 porte création de l'Etablissement Public Météo-France. Il s'agit d'un Etablissement Public National à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministère chargé des transports. Cette tutelle est exercée par la Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme. La tutelle financière est exercée par la Direction du budget au Ministère du budget.

«un rôle vital pour la sécurité des biens et des personnes»

Météo-France exerce des attributions de l'Etat en matière de sécurité météorologique des personnes et des biens. En effet, selon l'article 2 du décret n°93-861 du 18 juin 1993, la sécurité des biens et des personnes impose à Météo-France une surveillance permanente de l'atmosphère, de l'océan superficiel et du manteau neigeux, d'en prévoir les évolutions et de diffuser les informations correspondantes.

Météo-France est donc avant tout au service de la sécurité civile, de la prévention des effets des catastrophes naturelles, de la défense nationale, de la sûreté nucléaire et de la sécurité aéronautique.

«Météo-France : sentinelle de l'environnement»

Certaines activités humaines influent sur l'environnement. Le rôle de Météo-France limite les effets néfastes en cernant les conséquences des accidents chimiques ou nucléaires, aide à définir les emplacements de sites industriels, prévoit les épisodes de pollutions urbaine, mais aussi anticipe l'incidence de nos modes de vie sur le climat du futur. Le problème de la destruction de la couche d'ozone stratosphérique est exemplaire.

Les recherches et les simulations menées par les grands centres d'études météorologiques et climatiques ont permis de mesurer les risques engendrés par l'utilisation massive de chlorofluorocarbone, ce qui a conduit les autorités à mettre en place les mesures correctives nécessaires.

LES ACTIVITES COMMERCIALES DE METEO-FRANCE

Météo-France est un acteur de la vie économique à part entière. Il contribue au développement économique et à l'amélioration de la qualité de la vie en répondant aux besoins des différents secteurs d'activité. Ses compétences et ses moyens sont employés à développer des services adaptés à chaque secteur économique. Les enjeux de la qualité des services proposés par Météo-France sont des gains de productivité et de meilleures rentabilités.

«une clientèle variée»

Les transports terrestres sont de grands consommateurs de prévisions météorologiques mais également le monde de l'agriculture. Dans ce domaine, des prévisions ajustées à chaque cas permettent de semer à la meilleure période, de mettre en place les moyens nécessaires pour juguler les gelées tardives, d'optimiser l'irrigation et les traitements phytosanitaires.

«Des enjeux économiques importants»

Les entreprises de bâtiments et de travaux publics ne peuvent pas non plus se passer de prévisions précises du temps pour conduire leurs chantiers.

Il en va de même pour le secteur de l'énergie, où distributeurs et gros utilisateurs ont besoin de prévisions pour ajuster leur production et leur stocks. Des prévisions météorologiques particulières sont indispensables à EDF pour gérer sa production d'électricité, produit non stockable. Météo-France a donc développé un ensemble de logiciels pour adapter les prévisions aux besoins d'EDF. 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, des observations et des prévisions de température et de couverture nuageuse sont fournies à EDF pour ses prévisions de consommation électrique.

La communication des renseignements météorologiques se fait donc suivant un cycle continu dans lequel chaque participant est tour à tour fournisseur et usager des données météorologiques.

En ce qui concerne les prévisions de route, les pilotes doivent obtenir, avant le départ, des renseignements météorologiques précis pour être en mesure d'établir une route qui leur permettra de tirer parti des vents les plus favorables et d'économiser ainsi du carburant.

Le système mondial de prévisions de zone (WAFS)

Elaboré par l'OACI, ce système mondial de prévisions de zone a été mis en œuvre pour aider les Etats à fournir à l'aviation civile internationale des prévisions de route normalisées et de haute qualité. Depuis 1984, ce système qui repose sur des techniques modernes de l'informatique et des télécommunications, prépare et diffuse les prévisions établies sur une base mondiale.

Dans ce système mondial, des centres mondiaux et régionaux de prévisions de zone procurent des prévisions météorologiques en route dans des formats uniformes et normalisés.

Un centre mondial de prévisions de zone (WAFS) est un centre météorologique désigné pour préparer et fournir aux centres régionaux de prévisions de zone (RAFC) des prévisions en altitude sous forme digitale à l'échelle mondiale.

Les RAFC sont des centres désignés pour préparer et fournir des prévisions de zone pour les vols en partance des aéroports situés dans sa zone de service et pour fournir des données aux points de grille sous forme digitale dont la couverture peut s'étendre au monde entier. Les RAFC sont destinés à disparaître à court terme, l'ensemble de l'assistance à la navigation aérienne étant pris en charge par les centres mondiaux.

L'Organisation Météorologique Mondiale (OMM)

Afin de coordonner, d'uniformiser et d'améliorer les activités météorologiques dans le monde et d'encourager l'échange efficace de renseignements météorologiques entre les pays dans l'intérêt des diverses activités humaines, les Etats ont d'un commun accord, établi une Convention créant l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM). Cette Convention s'est déroulée le 11 octobre 1947 à Washington. Les activités de l'OMM sont multiples, cependant, l'une d'entre elles est d'encourager les applications de la météorologie à l'aviation et rejoint de ce fait les recommandations de l'Annexe 3 de l'OACI.

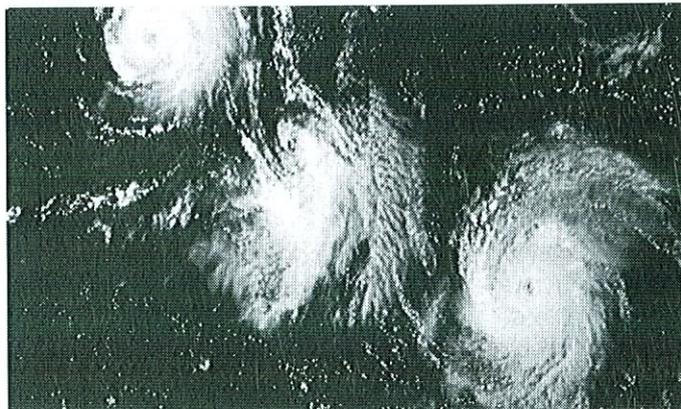


Image satellite d'un phénomène cyclonique.

LE CADRE JURIDIQUE FRANCAIS

Aux termes de l'arrêté du 5 juin 1975 pris en application de la Convention de Chicago, "La Direction de la Météorologie Nationale" (dénomination avant 1994) est désignée par la France pour la fourniture de l'assistance météorologique à la navigation aérienne aux usagers de l'espace aéronautique français".

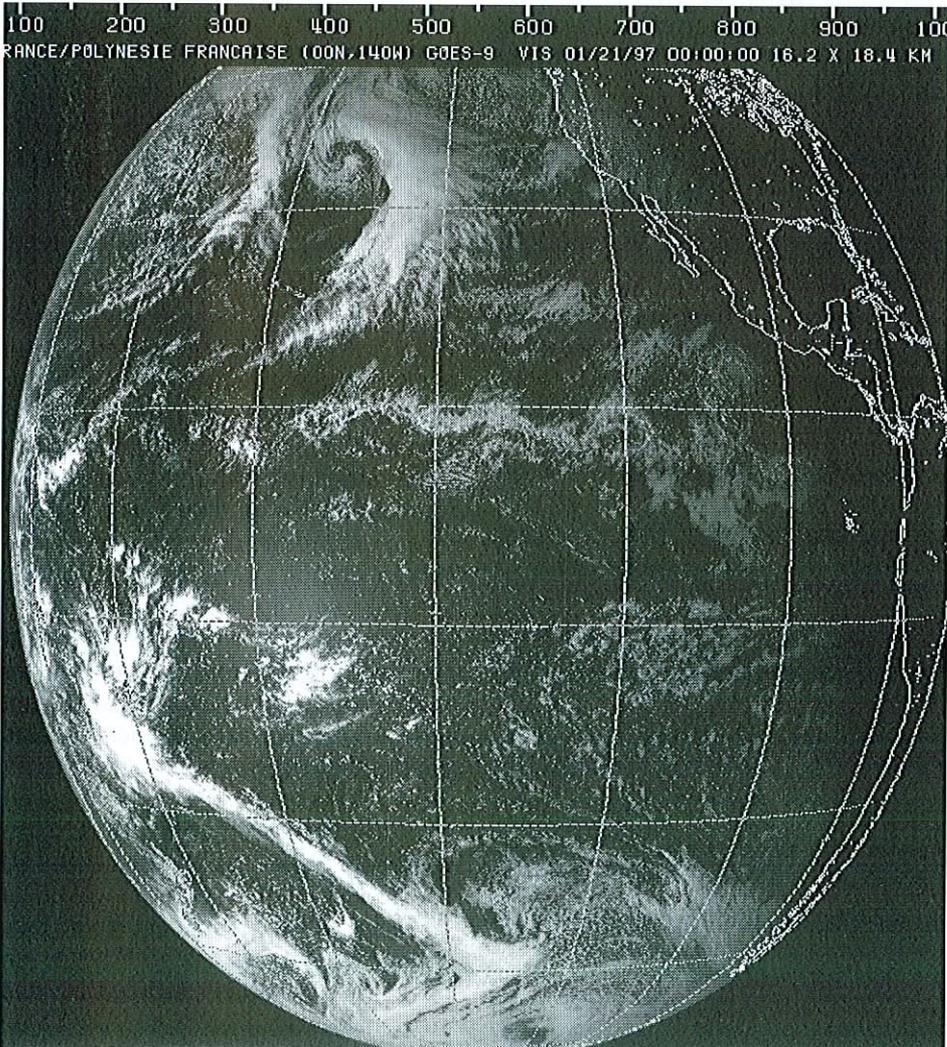
La loi de finance pour 1994 n°93-1352 du 30 décembre 1993 "subroge Météo-France, établissement public créé par l'Etat par décret n°93-861 du

18 juin 1993, dans les droits et obligations détenus par l'Etat au titre de la Direction de la Météorologie Nationale".

Les articles D-131-11 à D131-14 du code de l'aviation civile délimitent un cadre juridique dans lequel les services rendus par Météo-France aux usagers de l'espace aérien français font partie des services mis en œuvre par l'Etat pour la sécurité de la navigation aérienne et la rapidité de ses mouvements.



Image satellite du Pacifique.



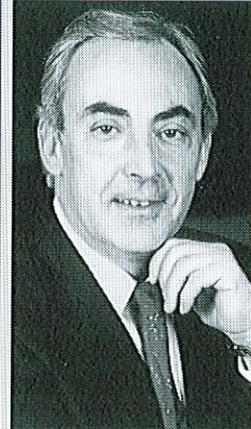
L'ORGANISATION DE METEO-FRANCE

L'Etablissement Public Météo-France regroupe l'ensemble des services météorologiques tant nationaux, direction générale et services techniques centraux, que locaux : services interrégionaux et leurs antennes départementales, les centres départementaux de la météorologie. L'organisation générale de Météo-France a repris pour l'essentiel les structures de l'ancienne direction de la météorologie nationale.

Météo-France est dirigé par un Président Directeur Général et un conseil d'administration.

«Le Président Directeur Général»

Le Président Directeur Général nommé par décret en conseil des ministres, sur le rapport du ministre chargé des transports, assure le fonctionnement de l'établissement. Il prépare les décisions à soumettre au conseil d'administration et pourvoit à l'application de ses délibérations. Il



M. Jean-Pierre BEYSSON, Président Directeur Général de Météo-France.

présente chaque année au conseil d'administration un rapport sur l'activité de l'établissement. Il est ordonnateur des dépenses et recettes de l'établissement, fixe par décision l'organisation de Météo-France, représente l'établissement en justice et dans des actes de la vie civile.

Il a autorité sur l'ensemble des personnels de l'établissement. Il peut déléguer sa signature aux chefs de service de l'établissement et, en cas d'absence ou d'empêchement de ces derniers, à leurs collaborateurs appartenant à un corps de fonctionnaires de catégorie A ou personnels assimilés.

LE CADRE TECHNIQUE

Le cadre technique de l'assistance à la navigation aérienne comprend trois étapes. L'observation et la prévision météorologique constituent les deux premières. La troisième, la plus importante pour les pilotes, consiste en la diffusion des informations météorologiques.

ORGANISATION DES ACTIVITES METEOROLOGIQUES D'OBSERVATION

Pour assurer ses missions au profit du secteur aéronautique, Météo-France perçoit la partie météorologique des redevances instaurées par l'administration de l'Aviation Civile, et plus particulièrement la Redevance pour Services Terminaux de la Circulation aérienne (RSTCA).

La liste des aérodromes classés RSTCA est fixée par l'administration de l'Aviation Civile et publiée au Journal Officiel de la République. Météo-France a donc mis en place une politique globale d'observations en faisant la distinction entre les aérodromes soumis à la RSTCA, et les aérodromes non soumis à la RSTCA.

Les aérodromes soumis à la RSTCA.

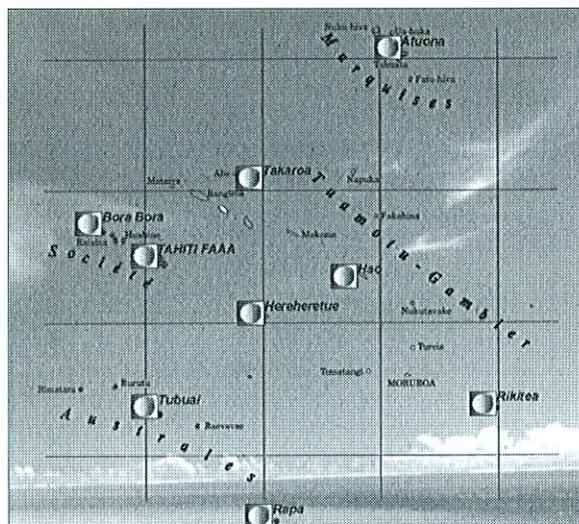
Ce sont des aérodromes de 1ère catégorie pour lesquels l'Etablissement Public Météo-France assure lui-même l'observation. La plate-forme de Tahiti-Faa'a est la seule de Polynésie à être soumise à la RSTCA. Elle bénéficie donc d'une assistance continue 24 heures sur 24 et de toutes les autres prestations de service public proposées par Météo-France.

Les aérodromes non soumis à la RSTCA.

Ce sont des aérodromes de 2ème et de 3ème catégorie. Pour ceux-ci, Météo-France n'est pas tenue d'assurer la couverture des besoins aéronautiques en informations météorologiques. En pratique, si la plate-forme dispose de personnels de Météo-France affectés sur place, ceux-ci font une observation pendant les heures d'ouverture de la station météorologique. Toutefois, les heures d'ouverture de la station ne permettent pas la couverture de tous les besoins aéronautiques.

Les aérodromes de 2ème catégorie font l'objet d'une sous-traitance totale ou partielle de l'observation et de l'information aéronautique à du personnel extérieur à Météo-France. En effet, Météo-France peut passer des conventions avec les organismes aux-

Carte des stations d'observation météorologiques en Polynésie Française.



quels il sous-traite l'organisation de l'observation météorologique sur les aérodromes où il n'existe pas de personnel Météo-France. Ces organismes qui sont en général les chambres de commerce et d'industrie, sont appelés "gestionnaires". Il n'en existe pas actuellement en Polynésie.

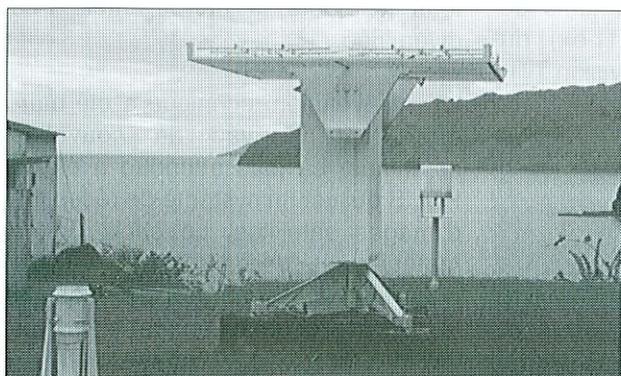


Les locaux de la Direction Régionale en Polynésie Française de Météo-France.

Les personnels affectés aux tâches d'observation sont désignés par le gestionnaire en accord avec Météo-France. Ces agents sont formés et agréés individuellement par Météo-France et placés pour l'observation sous le contrôle technique du centre de rattachement désigné par Météo-France qui, pour la Polynésie, se trouve sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a. Cet agrément est suspensif et révoquant par Météo-France si les consignes d'exploitation ne sont pas respectées ou si la qualité des observations n'est pas suffisante. Le gestionnaire quant à lui, conserve sa qualité d'employeur à l'égard de ses personnels.

Sur les aérodromes de 3ème catégorie les mesures météorologiques principales, lorsqu'elles existent, sont entièrement automatisées. Elles ne font l'objet de messages météorologiques par Météo-France que lorsque

ce dernier est présent sur le site afin d'assurer des missions autres qu'aéronautiques. Ces stations automatisées sont donc d'un intérêt très relatif dans le domaine de l'assistance à la navigation aérienne.



Antenne destinée à suivre les évolutions d'un ballon sonde à ATUONA (Archipel des Marquises).

«La Direction Générale»

Placée sous l'autorité du Président Directeur Général, la Direction Générale se constitue, outre des chargés de missions auprès du Président Directeur Général et du secrétariat de direction, de trois ensembles :

- Le secrétaire général est en charge de la direction financière, la direction du personnel, la direction de la logistique et des contrats, du département des affaires juridiques et du département de l'informatique de gestion.
- Le directeur général adjoint chargé de la stratégie s'occupe du département de la planification, de l'espace et des affaires internationales et européennes.
- Le directeur général adjoint chargé des opérations s'occupe du département de la coordination, du département du réseau, et du département des affaires militaires et de la défense.

«Le Conseil d'Administration»

Le conseil d'administration se réunit au moins 3 fois par an sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour. Il comprend 8 représentants de l'Etat nommés pour trois ans par le ministre chargé des transports, 4 personnalités nommées pour 3 ans par décret sur proposition du ministre chargé des transports, choisies en raison de leur compétence, 6 représentants élus pour 3 ans du personnel de Météo-France.

Le mandat des membres du conseil d'administration est renouvelable.

Le conseil d'administration donne son avis sur l'organisation générale de Météo-France et sur les questions qui lui sont soumises par le ministre chargé des transports ou le Président Directeur Général. Il peut également constituer en son sein une commission chargée de donner son avis sur l'opportunité de la diffusion par l'établissement de services et produits nouveaux, dans le cadre des missions qui lui sont imparties.

LE REGIME FINANCIER DE METEO-FRANCE

La gestion financière de Météo-France se répartit entre trois personnes : l'ordonnateur, l'agent comptable et le contrôleur financier.

Comme il a été dit plus haut, le Président Directeur Général de Météo-France est l'ordonnateur des dépenses et recettes de l'établissement.

L'agent comptable est nommé par arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé du budget. Conformément aux dispositions du décret n°53-1227 du 10 décembre 1953 relatif à la réglementation comptable applicable aux établissements publics nationaux à caractère administratif ainsi qu'à celles du décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général de la comptabilité publique, l'agent comptable est le chef des services de comptabilité. A ce titre, la direction générale de Météo-France assure à l'agent comptable les moyens de fonctionnement de ses services.

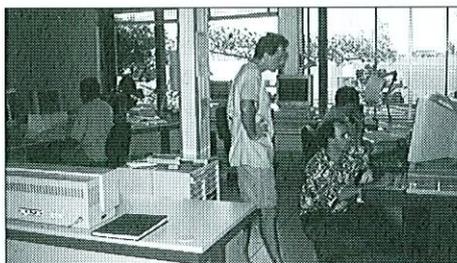
Météo-France est soumis au contrôle financier de l'Etat. Ce contrôle est assuré par un contrôleur financier dont les attributions sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé du budget.

LA "PREVI" : UN OUTIL INDISPENSABLE A LA NAVIGATION AERIENNE

Pendant très longtemps, en plus des prévisions météorologiques nécessaires aux nombreuses îles et atolls de Polynésie et de l'assistance météorologique à la navigation aérienne, le Centre d'Analyse et de Prévision de Tahiti-Faa'a (CAPT) était très sollicité pour la protection des sites et des activités du Centre des Expériences du Pacifique (CEP).

En quelques années, le CAPT a dû faire face à une mutation à la fois administrative et technique consécutivement à deux événements importants qui se sont déroulés simultanément : le passage de Météo-France en Etablissement Public Administratif (EPA) et la réorganisation de la DIRPF avec la fermeture programmée des sites du CEP. Cette double mutation a transformé le CAPT en une division PREVI dont l'activité est à présent plus orientée vers des services commerciaux qui s'ajoutent aux missions classiques de sécurité et d'assistance à la navigation aérienne.

La restructuration de l'organigramme de la DIRPF suite au changement de statut de Météo-France, a fait évoluer le CAPT (dissous le 10 janvier 1994) en division PREVI, le 5 mai 1996. Désormais, la partie exploitation des Transmissions et Traitements de données Informatiques (TTI-ex) du CAPT a été rattachée à la division TTI.

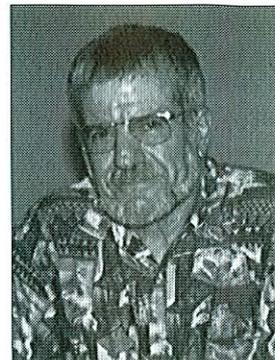


La modification de cet organigramme permet une plus grande souplesse dans les rapports entre la PREVI et les autres divisions de la DIRPF. Ainsi, les relations de plus en plus étroites entre la PREVI et la division COMMUNICATION, en raison de l'augmentation des demandes de renseignements, ont été grandement améliorées. Les prises de décisions de la PREVI sont également plus rapides.

Le poste Renseignements Média-Public (RPM) qui dépend de la division PREVI a été créé le 1er mars 1996 et n'est opérationnel que depuis le 2 septembre. Mis en place pour faire face à la demande croissante de renseignements, il soulage le travail du prévisionniste général qui n'est pas toujours disponible.

Les trois techniciens attachés à ce poste ont la responsabilité de la qualité des produits Météo-France vis à vis de la clientèle. Ils ont donc dû s'adapter à de nouveaux matériels informatiques et composer tous les modèles de documents à envoyer, tous les jours, à une clientèle très diversifiée.

L'évolution technique a été marquée par l'arrivée de nouvelles machines. La plus attendue a été le PDUS qui est un système de réception d'images satellites. Le choix de ce matériel a été délicat : il le fallait fiable pour recevoir les images réalisées par le satellite géostationnaire américain



M. J. BONISSENT, Chef de la Division PREVI.

Aperçu de la salle de la Division "PREVI".

GOES-9 (opérationnel depuis janvier 1989). 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 PREVISION du 9 au 18 avril 1996.

Des images en haute définition sont donc venues remplacer les anciennes photos satellites 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.

Les missions de la PREVI

La zone de responsabilité de la DIRPF recouvre l'ensemble de la Polynésie française mais la veille météorologique permanente, exercée par la division Transmission et Traitement des données Informatiques (TTI), s'étend sur la majeure partie du Pacifique sud. Les outils mis à la disposition de cette division pour assurer cette veille permanente sont diversifiés : réseau de stations météorologiques polynésien et international (celui de la veille météorologique mondiale), moyens propres à la DIRPF (radar, satellites), observations météorologiques des bouées, des navires, des avions... La diversité de ces outils offre donc de multiples sources d'informations et nécessite un réseau de transmission des données performant.

Ce sont les données issues de la veille permanente qui servent à l'analyse de l'atmosphère puis à la prévision du temps.

Les données sont vérifiées pour servir à l'analyse qui est la schématisation, la plus fidèle possible, de l'état actuel des paramètres principaux



Le radar météo constitue un atout majeur du travail du prévisionniste.

caractérisant l'atmosphère. C'est ici que commence le travail du prévisionniste. Cette schématisation se fait sous forme de cartes d'analyse de l'atmosphère tracées par le prévisionniste ou est issue des calculateurs. Ces cartes décrivent la situation météorologique en surface et à différentes altitudes choisies pour être représentatives, sur les domaines géographiques qui vont de la Polynésie à l'ensemble du Pacifique sud. Des bulletins d'alerte peuvent être émis à ce stade pour signaler la présence de phénomènes météorologiques présentant un danger pour la sécurité des personnes et des biens.

A l'issue de cette analyse se déroule le stade de la prévision. Celle-ci comprend deux niveaux. Le premier est géré par les calculateurs qui élaborent des cartes météorologiques pour la prévision numérique du temps. Le deuxième niveau, réalisé par les prévisionnistes, correspond à l'élaboration des bulletins de prévisions météorologiques compréhensibles pour les usagers.

La finalité principale de l'analyse est donc l'élaboration des prévisions, sous forme de cartes ou de bulletins. Elles se font à plusieurs échéances pour toute la Polynésie et nécessitent l'examen de la situation météorologique du jour sur le Pacifique sud, voire sur le Pacifique dans son ensemble.

LA DIRECTION REGIONALE EN POLYNESIE FRANCAISE DE METEO-FRANCE

La Direction Régionale en Polynésie française (DIRPF) est l'une des quatre Directions de Météo-France situées dans les départements et territoires d'outre-mer. Les trois autres, DIRAG (Antilles Guyane), DIRRE et DIRNC, siègent respectivement à la Martinique, à La Réunion et en Nouvelle Calédonie.

«un peu d'histoire...»

Les premières observations météorologiques effectuées sur le Territoire remontent au milieu du siècle dernier. En 1853, l'armée et la Marine en particulier, réalisent quelques mesures. Publiées dans le "Messager de Tahiti", publication hebdomadaire de l'époque, ces observations qui concernaient essentiellement Papeete ne sont ni complètes, ni d'une grande homogénéité. Elles auront tout de même permis de connaître la moyenne et la répartition annuelle des précipitations, les valeurs quotidiennes de la pression atmosphérique et de la température de l'air ainsi que des indications sur les vents dominants.

Les relevés pluviométriques ont été réalisés régulièrement à l'hôpital de Papeete, de 1896 à 1910 et de 1916 à 1931 ainsi que dans le district de Papeari, au sud de Tahiti, à partir de juin 1922. Les observations les plus anciennes effectuées en dehors de Tahiti sont des mesures de pluies dans l'île de Fakarava, Archipel des Tuamotu, de 1906 à 1912.



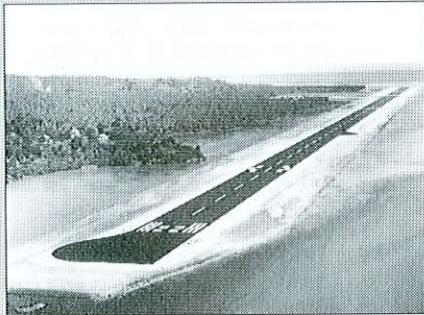
Station d'observation météo dans les îles (Hereherlue).

En 1920, le Lieutenant de vaisseau J. ROUCH, ancien Chef du Service Météorologique des Armées et de la Marine projetait la création d'un service d'observations météorologiques dans les colonies. Le Ministère des colonies reprit le projet en 1929 et, en raison de l'expansion rapide de l'aviation commerciale et du développement des vols intercontinentaux, fonda le Service de la Météorologie Coloniale (SMC) le 29 avril de la même année.

En 1932, le SMC est remplacé par la création du Service Météorologique des Etablissements Français de l'Océanie et la première station météorologique est construite en 1935. Elle porte le nom d'Observatoire de Faiere et se situe sur les hauteurs de Papeete, sur le Mont Faiere, à environ 92 mètres d'altitude. Depuis cette date, un réseau de stations s'est peu à peu mis en place dans certaines îles des Archipels polynésiens.

Deux événements ont par la suite entraîné une augmentation sensible de l'activité météorologique en Polynésie : la création de l'aérodrome de Faa'a en 1961 et l'installation en 1964 du Centre d'Expérimentation du Pacifique (CEP).

En 1961, la piste internationale construite sur le Motu Tahiri est ouverte à la circulation aérienne. La création de l'aérodrome de Faa'a entraîne alors la mise en place d'un service permanent de prévision aéronautique sur l'aérodrome et l'ouverture d'une station de radiosondage aux îles Marquises à Atuona.



En 1964, c'est l'installation du CEP qui s'accompagne du développement rapide du réseau de stations de mesures du vent et des températures en altitude.

Le réseau météorologique polynésien constitue alors une lourde charge que se partagent la Météorologie Nationale, en ce qui concerne les stations du réseau de l'Aviation Civile et le Ministère des armées pour les stations travaillant pour les expérimentations nucléaires. En effet, depuis la création du CEP, les armées ont pris à leur charge les stations du sud-est de la Polynésie où les observations et sondages sont exécutés par des personnels militaires encadrés par des techniciens de la Météorologie Nationale. Afin d'assurer un fonctionnement homogène pour l'ensemble de la Polynésie, le chef du Service Météorologique de l'Aviation Civile est aussi celui du Service Météorologique du CEP.

C'est en 1968 que le Service Météorologique s'installe dans ses locaux actuels sur l'aérodrome de Faa'a.

LA DIFFUSION DES INFORMATIONS

C'est dans la diffusion des informations météorologiques que la mission d'assistance à la navigation aérienne de Météo-France se dégage le mieux. La DIRPF délivre ces informations par le biais de messages aéronautiques.

Les messages émis par la DIRPF à destination des usagers aéronautiques sont soumis aux règles édictées par l'Annexe 3 de la Convention de Chicago. Ils sont de trois types : les messages d'observation, les messages de prévision et les messages particuliers.

Les messages d'observation

Ce type de message comprend les METAR et les SPECI.

Les METAR sont des messages d'observations régulières. D'après l'Annexe 3 de la Convention de Chicago, sur les aérodromes les observations régulières sont effectuées 24 heures sur 24. Ces observations sont généralement effectuées à

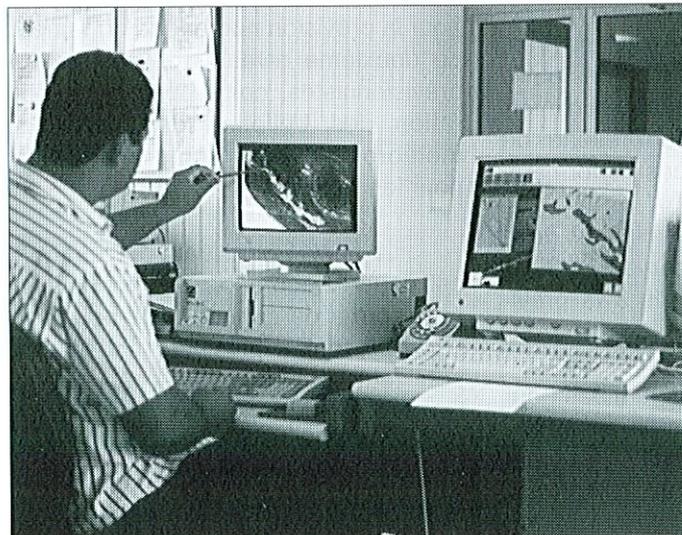


Les informations météorologiques sont à la disposition des usagers au comptoir d'accueil de la PREVI.

des intervalles d'une heure. Sur les autres stations météorologiques aéronautiques, les observations sont effectuées comme l'a déterminé l'administration météorologique, compte tenu des besoins des organes de la circulation aérienne et de l'exploitation des aéronefs.

Les messages d'observations régulières sont communiqués à intervalles réguliers et selon les besoins, aux organes locaux des services de la circulation aérienne puis mis à la disposition des exploitants et des autres usagers de l'aérodrome. Les observations inscrites sur les METAR sont faites à l'aérodrome ou à proximité.

Les SPECI sont des messages d'observation spéciaux émis lorsque les conditions météorologiques subissent des modifications importantes bien précises : changement de la direction du vent, de sa vitesse, etc.



L'utilisation des ordinateurs est devenue chose courante dans le travail des météorologues.

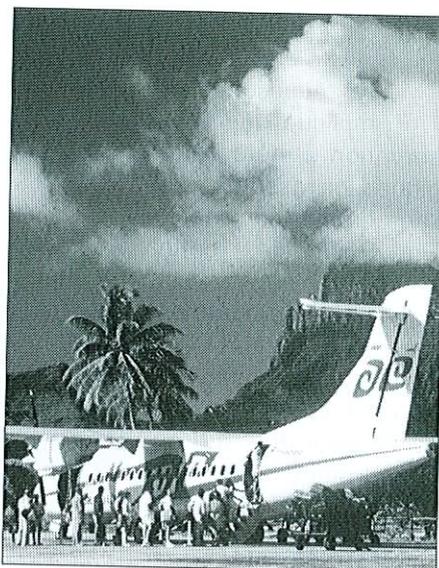
Les messages de prévision

On y distingue les "Terminal Aera Forecast" (TAF) et les prévisions d'atterrissage ou de décollage.

Les TAF sont des messages de prévision d'aérodrome. Une prévision d'aérodrome est établie par le centre météorologique désigné par l'administration météorologique intéressée : en Polynésie, c'est le centre météorologique de l'aéroport de Faa'a qui délivre les TAF.

Une prévision d'aérodrome constitue un exposé concis des conditions météorologiques prévues sur un aérodrome pendant une période déterminée. Elle porte sur les vents de surface, la visibilité, le temps présent, les nuages et les variations significatives prévues de l'un ou de plusieurs de ces éléments pendant la période.

Les TAF sont diffusés au moyen des émissions VOLMET. Ce sont des émissions régulières de renseigne-



Le pilote doit toujours connaître les conditions météorologiques avant d'entreprendre son vol.

ments météorologiques destinés aux aéronefs en vol. Ils sont émis avant et pendant toute leur période de validité. Le prévisionniste doit pouvoir suivre l'évolution des conditions météorologiques qui règnent sur l'aérodrome pour amender si nécessaire sa prévision.

Exemple de message TAF.

	PREVISION AERONAUTIQUE	TAF
-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------	-----

TAF :

NTAA 212207 VRB03KT 9999 NSW SCT020 SCT050 SCT150
PROB30 TEMPO 2207 8000 VCSH SCT017 BKN050 BKN120=

NTTB 212207 08020KT 9999 NSW SCT017 SCT050 SCT120
PROB30 TEMPO 2207 08020G30KT 6000 SHRA BKN013 BKN100=

NTKR 212207 08020KT 9999 NSW FEW023 SCT050=

NTTO 212207 08020KT 9999 NSW FEW023 SCT050=

NTTX 212207 08015KT 9999 NSW FEW023 SCT050=

NTGJ 212207 08015KT 9999 NSW FEW023 SCT050=

NTAT 212207 08012KT 9999 NSW FEW023 SCT050=

NTMN 212207 08015KT 9999 NSW SCT020 TEMPO 2207 06020G30KT=

«Du Service d'Etat à la Direction Régionale»

En 1990, La Météorologie Nationale coupe le cordon ombilical qui la reliait à l'Aviation Civile. Le Service Météorologique de Polynésie Française devient un Service d'Etat à part entière : le Service d'Etat de la Météorologie en Polynésie Française (SEM/PF).

Le 18 juin 1993, le décret n° 93-861 crée l'Etablissement Public Météo-France en remplacement de l'ancienne Direction de la Météorologie Nationale : le Service d'Etat de la Météorologie en Polynésie Française devient alors l'actuelle Direction Régionale en Polynésie Française (DIRPF).

«La DIRPF dans l'après CEP»

Pendant 25 ans, les expérimentations nucléaires ont constitué le moteur essentiel du développement du Service météorologique. Le nombre des stations d'observations est ainsi passé de 9 en 1960 à 18 au plus fort des expérimentations aériennes. Habités aux outils rudimentaires de l'avant CEP, les prévisionnistes ont eu à leur disposition, grâce à ces expérimentations, du matériel de pointe. Le personnel était également abondant : la douzaine d'ingénieurs et les 80 techniciens des services météorologiques étaient assistés par de confortables effectifs militaires qui assuraient, outre les missions de logistique, un nombre important de tâches d'observation.

La pratique des essais souterrains réduisit considérablement l'importance du facteur météorologique dans les décisions de tirs. La conséquence fut le retrait progressif des moyens d'observation mis à disposition du Service Météorologique. Lorsque le moratoire de 1992 fut proclamé, il subsistait 4 stations de l'ancien dispositif militaire. Ce résidu aura disparu complètement à la fin de l'année 1997.

Pour remplacer ce client privilégié et important qu'était le CEP, le Service Météorologique de Polynésie avait commencé, à l'époque du moratoire, à étendre son champ d'activité. Ce travail de prospection a porté ses fruits : les sociétés de location de bateaux, les organisateurs de compétitions sportives (surf, pirogue, parapente...), les hôtels et leurs activités touristiques, les assurances, la pêche hauturière, les médias sont des secteurs où les décideurs ont pris, peu à peu, l'habitude de consulter le Service Météorologique.

LES MOYENS DE LA DIRECTION REGIONALE EN POLYNESIE FRANCAISE DE METEO-FRANCE

«Les effectifs»

Les effectifs se composent d'un peu plus d'une centaine d'agents à statuts différenciés. Ils sont composés :

- à 60% de fonctionnaires d'Etat dont 30% appartiennent aux corps métropolitains et 30% au Corps d'Etat de l'Administration en Polynésie Française (CEAPF),
- à 40% d'agents contractuels, Agents Non Fonctionnaires de l'Administration (ANFA).

Sur l'ensemble de cet effectif, on compte quelques 90 personnels techniques, une douzaine d'ouvriers et 5 administratifs répartis de la façon suivante :

- 65% au siège de la DIRPF sur le site aéroportuaire de Tahiti-Faa'a.
- 35% dans les 10 stations réparties sur le Territoire.



M. Jacques VAUTRAVERS, Directeur Régional en Polynésie Française de Météo-France

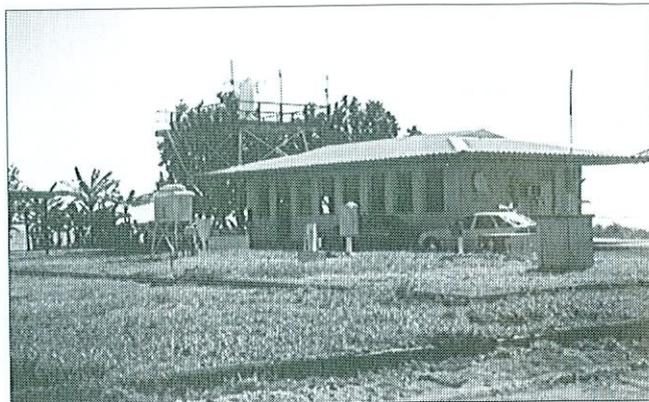
«Le budget annuel»

Le budget annuel de la DIRPF, 45.000.000 FF en 1996, et dont le Directeur Régional est l'ordonnateur secondaire, se décompose de la manière suivante :

- Fonctionnement : 5.000.000 FF.
- Investissement : 5.000.000 FF.
- Personnel : 35.000.000 FF.

La rédaction d'un TAF implique que l'observation météorologique soit assurée sur l'aérodrome considéré. En Polynésie, cette condition n'est remplie que sur les aérodromes de Faa'a, Hao et Moruroa. Pour cette raison, les prévisions établies pour les autres aérodromes du Territoire doivent être considérées comme des prévisions de zone et non d'aérodrome.

Dans les messages d'observation pour les prévisions d'atterrissage ou de décollage, les renseignements relatifs au temps présent sont représentatifs de la zone de décollage et de montée initiale ainsi que de la zone d'approche et d'atterrissage. Les tendances météorologiques annoncées par ces messages sont valables deux heures.

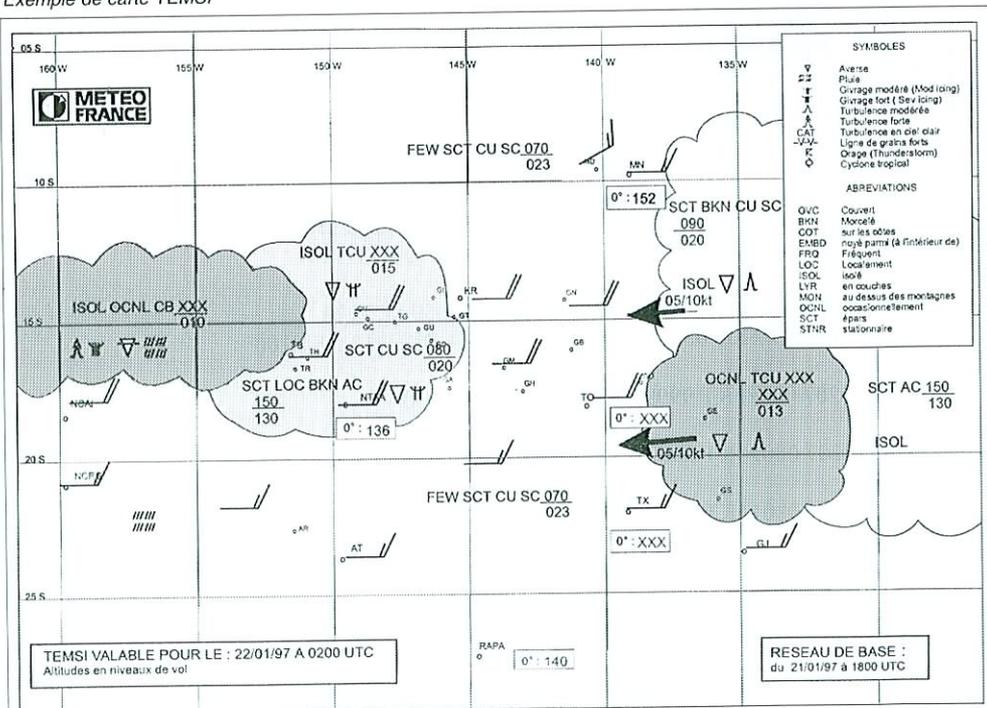


Station d'observations de Faa'a

Les stations d'observations sur aéroport mettent à la disposition des aéronefs, par l'intermédiaire de la tour de contrôle, les informations concernant les conditions météorologiques sur le terrain : vent, plafond, nébulosité, visibilité, température, QNH (pression au niveau de la mer en atmosphère standard), phénomène météorologique observé.

Les prévisions d'atterrissage, élaborées 1 ou 2 heures avant l'atterrissage, sont transmises à l'avion en

Exemple de carte TEMSI



vol suffisamment tôt pour leur permettre de se dérouter si nécessaire.

Toutes les heures, la tour de contrôle reçoit par le biais du Système Informatique de Gestion des Mouvements des Aéronefs (SIGMA), les TAF et les prévisions de décollage et d'atterrissage émis par la DIRPF. Chaque nouveau message est alors

enregistré par le contrôleur sur un magnétophone en français (ainsi qu'en anglais quand il s'agit d'un vol international), puis est diffusé en boucle. Le magnétophone dispose de deux pistes ce qui permet au contrôleur d'enregistrer le nouveau message sans interrompre la diffusion du précédent. La diffusion de chaque message est précédée du numéro d'ordre et de

Les missions de la DIRPF découlent pour la Polynésie Française de celles dévolues à Météo-France. Elles sont donc précisées dans l'article 2 du décret 93-861 du 18 juin 1993 qui crée l'Établissement Public Météo-France. Comme Météo-France, la DIRPF remplit d'une part, les missions relevant des attributions de l'Etat sur le Territoire et d'autre part gère une activité commerciale.

«Le rôle de l'Etat»

En Polynésie, ces missions sont au nombre de 6 :

- Assurer la sécurité météorologique des personnes et des biens en liaison avec la Direction de la Protection Civile du Haut-Commissariat, les Administrateurs et Maires de Polynésie ainsi que les Forces Armées.
- Satisfaire les besoins en assistance aéronautique.
- Répondre aux besoins locaux du Commandement Supérieur des Forces Armées.
- Conserver pour la Polynésie Française la mémoire du climat.
- Gérer le réseau d'observations réparti sur l'ensemble du Territoire, et la banque de données climatologiques de la Polynésie Française.
- Remplir dans le domaine de sa compétence les engagements internationaux de Météo-France, en particulier vis-à-vis de l'Organisation Mondiale de la Météorologie (OMM).

METEO FRANCE		CARTES DE PRÉVISION DU TEMPS SIGNIFICATIF		TEMSI
SYMBOLES DU TEMPS SIGNIFICATIF			LOCALISATION	
☉	Pluie (Rain)	☉	Brume sèche de grande étendue (Widespread haze)	COT : sur la côte
☂	Bruine (Drizzle)	☂	Turbulence modérée (Moderate turbulence)	LAN : à l'intérieur des terres
☃	Pluie se congelant (Freezing rain)	☃	Turbulence forte (Severe turbulence)	LOC : localement
❄	Neige* (Snow)	CAT	Turbulence en atmosphère claire (Clear air turbulence)	MAR : en mer
☔	Averse* (Shower)	☄	Ligne de grains forts (Severe line squall)	MON : au-dessus des montagnes
⚡	Grêle (Hail)	⚡	Orage (Thunderstorm)	SFC : en surface
☁	Givrage faible* (Light icing)	☁	Ondes orographiques marquées (Marked mountain waves) - MTW	VAL : dans les vallées
☁	Givrage modéré (Moderate icing)	☁	Cyclone tropical (Tropical cyclone)	CIT : à proximité ou au-dessus des villes importantes
☁	Givrage fort (Severe icing)	☁	Chasse-neige élevée de grande étendue (Widespread blowing snow)	
☁	Brume de grande étendue (Widespread mist)			
☁	Brouillard étendu* (Widespread fog)			
☁	Fumée de grande étendue (Widespread smoke)			
☁	Forte brume de sable ou de poussière (Severe sand or dust haze)			
☁	Tempête de sable ou de poussière de grande étendue (Widespread sandstorm or duststorm)			

* Ces symboles ne sont pas utilisés pour les vols à haute altitude

ABRÉVIATIONS UTILISÉES POUR EXPRIMER LA QUANTITÉ DE NUAGES	
CUMULONIMBUS	AUTRES NUAGES
ISOL : Cb isolés	SKC : ciel clair (0 octa)
OCNL : CB bien séparés	SCT : épars (1 à 4 octas)
FRQ : CB peu ou pas séparés	BKN : fragmenté (ciel couvert avec trouées), (5 à 7 octas)
EMBD : CB noyés dans des couches de nuages	OVC : couvert (8 octas)
	LYR : en couches

NUAGES

- La base et le sommet des nuages et des phénomènes sont donnés en niveaux de vol, le signe xxx indique que la base (ou le sommet) est en dehors de la tranche de l'espace aérien du TEMSI.
- La mention Cb ou le symbole ⚡, doit être interprété comme englobant tous les phénomènes météorologiques normalement associés aux cumulonimbus ou aux nuages (☂, ⚡, Δ ...).

LES ACTIVITES COMMERCIALES DE LA DIRECTION REGIONALE EN POLYNESIE FRANCAISE DE METEO-FRANCE

Dans le domaine de ses activités commerciales, Météo-France exerce un rôle d'expertise et participe au développement socio-économique local en répondant aux besoins exprimés dans différents secteurs d'activités : travaux publics, pêche, perliculture, tourisme, sport... Les deux sports emblématiques de la Polynésie sont de bons exemples pour saisir l'action commerciale de Météo-France.

«Hawaiki Nui»

En 1994, le premier essai d'assistance météorologique pour la grande course internationale de pirogue de haute mer baptisée "Hawaiki Nui" qui se déroule en 3 étapes entre les Iles Sous Le Vent, s'est soldé par un succès.

Les prévisionnistes de Faa'a ont donc été de nouveau sollicités pour couvrir l'événement en 1995 et en 1996. En 1995, cette compétition a rassemblé 63 pirogues de haute mer, à 6 rameurs par pirogue. Les paramètres météorologiques sont donc intervenus à deux niveaux :

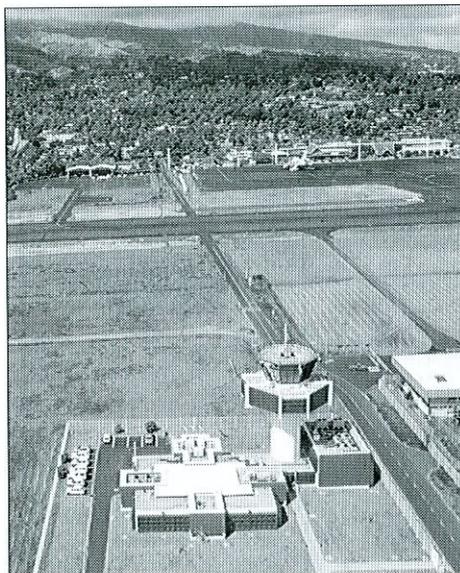
- sur le plan de la sécurité car près de 500 embarcations au total sont mobilisées sur l'océan pendant cette course,
- sur le plan des tactiques de course employées par les concurrents (courants, houle...).



Les informations météorologiques sont indispensables pour la bonne organisation de la course de Hawaiki Nui.

l'heure à laquelle il a été enregistré. Pour les pilotes, ces messages sont connus sous le nom de messages ATIS (Automatic Information System).

De tous les messages destinés à l'aéronautique, les TAF et les prévisions d'atterrissage ou de décollage sont les seuls messages que la tour de contrôle diffuse. Tous les autres sont des messages disponibles dans les dossiers de vol constitués par le bureau de renseignements aéronautiques de la station météorologique de l'aérodrome.



La tour de contrôle de Tahiti-Faa'a a besoin des informations météorologiques pour bien fonctionner.

Les messages particuliers

Ils signalent l'existence et précisent le développement de phénomènes dangereux pour l'aéronautique.

Les renseignements **SIGMET** sont établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne. Ces messages sont diffusés sur le

Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques (RSFTA) qui est un réseau mondial de circuits fixes aéronautiques destinés à l'échange de messages et/ou de données numériques.

Destinés aux vols non internationaux, les **TEMSIG** (Temps Significatifs) signalent l'existence réelle ou la probabilité d'occurrence de phénomènes dangereux pour l'aéronautique tels que : les cisaillements du vent dans les basses couches de l'atmosphère, les zones nuageuses actives, les vents forts sur les zones aéroportuaires.

Les dossiers de vol

En Polynésie, la DIRPF approvisionne une clientèle aéronautique à qui elle fournit la documentation nécessaire à l'accomplissement d'un vol. Il s'agit d'informations comprenant des cartes et formulaires qui contiennent des renseignements météorologiques sur le parcours entre l'aérodrome de départ et celui de destination, et sur le temps prévu sur les aérodromes de destination et de déroutement.

Dans tous les cas, dans la mesure où le dossier est retiré par un membre de l'équipage, il est systématiquement expliqué et complété verbalement par le prévisionniste à l'aide des dernières informations dont il dispose.

Station d'observation de Tubuai (Archipel des Australes).



En Polynésie française, la DIRPF élabore deux types de dossiers en fonction des usagers aéronautiques servis. Chaque dossier comporte des documents distincts pour le trajet et pour l'atterrissage.

Les dossiers de vol de type A pour les vols internationaux comprennent quatre types de documents : **pour le trajet**

- 1- Une feuille de vents et de températures à différents niveaux ;
- 2- Des cartes de flux et de températures à plusieurs niveaux couvrant non seulement la route directe mais également celle des dégagements éventuels ;
- 3- La carte du temps significatif (SIGWX) qui mentionne les zones nuageuses susceptibles de représenter un danger pour l'aéronautique (zones orageuses, turbulences, givrage, cyclone, cendres volcaniques, etc.) ;
- 4- Le SIGMET en cours de validité, en complément des informations fournies par les cartes du temps significatif ;

pour l'atterrissage : des TAF pour l'aérodrome de destination et ceux de dégagement.

Les dossiers de vol de type B pour les vols locaux comprennent pour le trajet :

- 1- La carte de flux indiquant les vents en force et direction à plusieurs niveaux sur l'ensemble du Territoire ;
- 2- La carte TEMSI du temps significatif sur le domaine de la Polynésie décrivant les systèmes nuageux (genre de nuages, nébulosité, bases et sommets) et les phénomènes dangereux associés (précipitations, orages, turbulences, givrage...) ;
- 3- Le message TEMSIG éventuel ;

et pour l'atterrissage : des aperçus du temps dans les environs des plates-formes aéroportuaires du Territoire.



Le dossier de vol de type A donne toutes les informations météorologiques indispensables aux vols internationaux

La clientèle aéronautique de la DIRPF

Ces usagers se regroupent en 4 grandes familles.

Pour les vols internationaux, la DIRPF fournit aux compagnies aériennes internationales des dossiers de vol de type A en contrepartie de la partie météorologique de la RSTCA perçue par la DGAC auprès de ces compagnies.

Pour les vols d'Air Tahiti et d'Air Moorea, un agent de la direction des opérations d'Air Tahiti vient, chaque jour, chercher des dossiers de type B au bureau d'informations aéronautiques de la DIRPF. Ces dossiers peuvent éventuellement être complétés par une image satellite.

Pour les usagers commerciaux privés tels les perliculteurs, les aéroclubs et les particuliers, les pilotes reçoivent des dossiers de type B.

Pour les vols de l'Armée de l'Air et de la Marine Nationale, les dossiers de vol sont de type A ou B en fonction de la destination du vol effectué.

«la Taapuna Masters»

A la suite des expériences de 1994 et 1995, c'est la Taapuna Masters qui a proposé en 1996 un autre défi aux prévisionnistes. La Taapuna Masters est une épreuve de surf assez particulière car elle se pratique en bordure du récif quand la houle vient se briser en d'énormes rouleaux : les "tubes" ou "pipelines" termes employés par les mordus de surf.

Pour ne pas être dangereuse, la houle de sud-ouest ne doit pas dépasser 1 mètre 50 et être suffisamment longue pour générer de beaux "tubes" et laisser le temps aux surfeurs de se récupérer entre deux rouleaux.

L'assistance météorologique est donc primordiale afin de prévoir les meilleures conditions météorologiques possibles pour le bon déroulement de l'épreuve.

Les prévisions de Météo-France ont également permis aux organisateurs d'installer, en toute sécurité, leur matériel sur le récif avant le début de la compétition et de disposer du temps nécessaire pour lancer toute la publicité dans les médias pour satisfaire leurs partenaires commerciaux.



Les surfers sont attentifs aux prévisions météorologiques.



CONCLUSION

L'assistance météorologique à la navigation aérienne est une mission de la Direction Régionale de Météo-France en Polynésie Française essentielle au bon déroulement des mouvements aériens dans le ciel polynésien.

Dans les autres missions qui incombent à Météo-France en Polynésie, il convient de mentionner tout spécialement celle fondamentale d'assurer la sécurité météorologique des personnes et des biens, 24 heures sur 24, en liaison étroite avec la Direction de la Protection Civile du Haut-Commissariat, les Administrateurs et les Maires de Polynésie ainsi que les Forces Armées.

Le comité de rédaction du *Manureva magazine* tient à remercier tout particulièrement les agents de la Division Prévision ainsi que ceux de la Division Communication, sans lesquels, le thème développé dans ce *Dossier du trimestre* n'aurait pu être réalisé.



UNE SEULE ADRESSE POUR VOTRE SÉCURITÉ



matériel

NF

matériel

NF

ALARME - VOL



INCENDIE



PORTAILS AUTOMATIQUES



CONTRÔLE D'ACCÈS



AUTOMATISMES
DE PORTAILS ET BARRIÈRES



VIDÉO SURVEILLANCE



IMPORTATION - DISTRIBUTION
INSTALLATION



SERVICE APRÈS VENTE ASSURÉ
24 HEURES SUR 24

COFFRES FORTS



PORTES BLINDÉES



ARMOIRES FORTES



PROTECTION INFORMATIQUE



FABRICATION DE CLEFS COFFRES
TOUTES MARQUES



IMPORTATION - DISTRIBUTION
INSTALLATION



SERVICE APRÈS VENTE ASSURÉ



**1 SIECLE D'EXPERIENCE
FONDÉE EN 1898**

2 SPÉCIALISTES, UNE SEULE ADRESSE :

IMMEUBLE TE MOTU - TAHIRI - ROUTE DE L'AÉROPORT - FAA'A - BP 20745 PAPEETE

POLYPROTECTION

TEL : 82 23 87 - FAX : 82 21 02

VINI : 77 78 08

MEDISUN :

TÉL : 82 61 10 - FAX : 82 21 01

VINI : 77 08 21

Circulation Aérienne et Centre de Contrôle

L'activité trimestrielle a été marquée par la préparation et la participation à la réunion ISPACG/11 (Informal South Pacific ATS Coordinating Group). Cette réunion rassemblait les responsables des organismes du contrôle et les usagers de l'espace aérien du Pacifique Sud. A l'ordre du jour, les thèmes principaux à retenir sont :

- Les modalités de mise en œuvre des DARP (Dynamic Airborne Route Planning). Il s'agit de routes flexibles adaptables en temps réel aux conditions météorologiques offrant le meilleur coût aux usagers.

- La préparation de la mise en œuvre de l'ADS (Automatic Dependence Surveillance) qui sera concrétisée à Tahiti par la phase 3 de VIVO prévue en 1998.

Au plan de la gestion des effectifs, la publication du décret relatif aux durées des séjours outre-mer conduit à prévoir le remplacement et le départ des agents concernés par les dispositions transitoires de ce décret. Les conséquences de ce mouvement de personnel seront ressenties tout au long des années 1997/1998.

Concernant la formation, l'organisation de la Subdivision Instruction et les modalités d'accès à la qualification ont reçu l'avis favorable du CTP.

Search And Rescue (SAR)

La Division Circulation Aérienne assure également le service de recherche et de sauvetage au bénéfice des aéronefs. Heureusement, aucun événement

n'est intervenu au cours du trimestre. Cependant, pour maintenir l'efficacité de ce service, un exercice a été effectué au mois de novembre 1996.

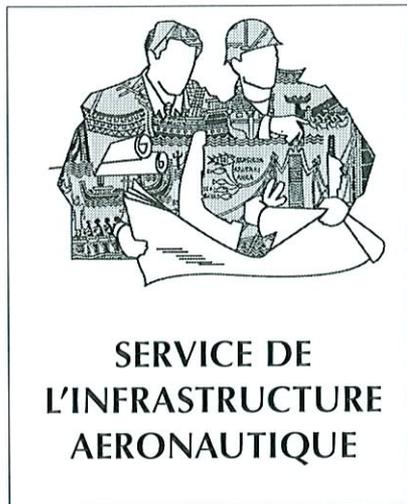
Deux objectifs ont été traités :

- Exercice de largage de chaînes SAR sur cible désignée.

- Simulation d'un accident sur un aéroport dépourvu d'organisme de la Circulation Aérienne avec acheminement par moyen aérien conventionné des premiers secours et démonstration de l'utilité du téléphone IMMARSAT pour assurer les liaisons essentielles de l'équipe médicale.

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

COMPAGNIES	VOLS	PAX	TRANS PAX+ TRANS	S.O.	CMR%	FRET (KG)	POSTE (KG)	%VARIATION 1996/1995
TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR (DOMESTIQUE)								
AIR MOOREA A (MOOREA) D T	9 356 9 340 18 696	73 647 76 300 149 947	73 647 76 300 149 947	119 934 119 655 239 589	61,4 63,8 62,6			PAXt +6,3 FRET +14,2 S.O. +8,0
AIR MOOREA A D T	736 738 1 474	6 759 6 798 13 557	6 759 6 798 13 557	11 184 11 162 22 346	60,4 60,9 60,7			PAXt -0,2 FRET +14,2 S.O. -4,5
AIR TAHITI A D T	5 288 5 294 10 582	191 337 180 548 371 885	191 337 180 548 371 885	285 959 285 653 571 612	66,9 63,2 65,1	610 506 1 068 269 1 678 775	29 341 61 863 91 204	PAXt +3,1 FRET +14,2 S.O. +2,2
TAHITI CONQUEST AIRLINE A D T	73 73 146	248 164 412	248 164 412	584 584 1 168	42,5 28,1 35,3			PAXt -76,8 FRET -100,0 S.O. -74,1
AIR OCEANIA A D T	152 152 304	569 604 1 173	569 604 1 173	1 108 1 108 2 216	51,4 54,5 52,9	7 820 9 165 16 985		PAXt -39,8 FRET -77,7 S.O. -32,1
AIR ALIZE A D T	28 28 56	80 62 142	80 62 142	196 196 392	40,8 31,6 36,2			PAXt -51,5 FRET -100,0 S.O. -55,9
WAN AIR A D T	210 210 420	1 426 1 350 2 776	1 426 1 350 2 776	2 345 2 345 4 690	60,8 57,6 59,2	23 795 38 142 61 937		PAXt +1260,8 FRET +575,0 S.O. +1075,4
AIR ARCHIPELS A D T	104 104 208	333 178 511	333 178 511	934 934 1 868	35,7 19,1 27,4			PAXt FRET S.O.
TOTAL TRAFIC INTERIEUR A D T	15 947 15 939 31 886	274 399 266 004 540 403	274 399 266 004 540 403	422 244 421 637 843 881	65,0 63,1 64,0	642 121 1 115 576 1 757 697	29 341 61 863 91 204	PAXt +4,0 FRET +12,9 S.O. +3,6



**Etudes et acquisitions
foncières
Route de contournement**

La position du seuil décalé induit par cette future route a été optimisée en liaison avec le STBA et le STNA, en fonction de critères divers, tels que le gabarit routier, l'utilisation des " reverses " (bruit aéronautique). Elle est fixée à environ 300 m de l'extrémité Ouest de la piste.

Les enquêtes préalables et parcellaires ont permis de recevoir le public, les titulaires de droits, les propriétaires, de déterminer les

limites exactes de l'emprise à acquérir, de vérifier les titres de propriété, la qualité des propriétaires et de préparer ainsi l'expropriation.

Compte-tenu des observations recueillies lors de ces enquêtes, quelques modifications ont été apportées aux documents parcellaires initialement présentés et soumis pour accord aux propriétaires concernés.

A l'expiration de toutes les formalités administratives prévues par la loi, un arrêté a déclaré d'utilité publique les travaux de réalisa-

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

COMPAGNIES		VOLS	PAX	TRANS	PAX+ TRANS	S.O.	CMR%	FRET (KG)	POSTE (KG)	%VARIATION 1996/1995
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL										
GROUPE AIR FRANCE	A	213	57 417		57 417	83 865	68,5	736 926	453 317	PAXt -9,3
	D	213	57 577		57 577	83 897	68,6	202 619	83 741	FRET -20,1
	T	426	114 994		114 994	167 762	68,5	939 545	537 058	S.O. -13,1
QANTAS	A	166	20 318	14 277	34 595	50 793	68,1	881 282	7 214	PAXt -10,5
	D	166	19 738	14 277	34 015	50 813	66,9	25 467	4 066	FRET +13,0
	T	332	40 056	28 554	68 610	101 606	67,5	906 749	11 280	S.O. -12,5
AIR NEW-Z	A	267	46 547	17 463	64 010	98 999	64,7	1 673 997	19 926	PAXt +4,7
	D	267	47 323	17 463	64 786	99 096	65,4	64 096	4 013	FRET -1,0
	T	534	93 870	34 926	128 796	198 095	65,0	1 738 093	23 939	S.O. +0,3
LAN CHILE	A	112	15 305		15 305	23 883	64,1	124 977	1 269	PAXt +8,4
	D	112	14 878		14 878	23 693	62,8	151 793	801	FRET +19,8
	T	224	30 183		30 183	47 576	63,4	276 770	2 070	S.O. +14,4
HAWAIIAN AIRLINES	A	54	10 297		10 297	16 555	62,2	25 978	2 640	PAXt -9,6
	D	54	10 092		10 092	16 552	61,0	9 628	1 009	FRET -32,4
	T	108	20 389		20 389	33 107	61,6	35 606	3 649	S.O. -5,6
AIR CALEDONIE INTL	A	104	8 799		8 799	14 948	58,9	55 062	11 897	PAXt -7,7
	D	104	8 694		8 694	14 939	58,2	57 772	20 289	FRET -77,3
	T	208	17 493		17 493	29 887	58,5	112 834	32 186	S.O. -36,6
A.OM	A	162	38 915		38 915	51 102	76,2	644 426	44 011	PAXt -3,7
	D	162	38 883		38 883	51 168	76,0	170 005	32 177	FRET -6,3
	T	324	77 798		77 798	102 270	76,1	814 431	76 188	S.O. -4,3
CORSAIR	A	95	28 074		28 074	39 081	71,8	499 894	1 840	PAXt +4,4
	D	95	27 310		27 310	39 125	69,8	55 723	1 035	FRET +9,6
	T	190	55 384		55 384	78 206	70,8	555 617	2 875	S.O. +6,1
TOTAL REGULIER	A	1 173	225 672	31 740	257 412	379 226	67,9	4 642 542	542 114	PAXt -3,0
	D	1 173	224 495	31 740	256 235	379 283	67,6	737 103	147 131	FRET -7,0
	T	2 346	450 167	63 480	513 647	758 509	67,7	5 379 645	689 245	S.O. -6,5
TOTAL NON REGULIER	A	18	3 935	303	4 238	5 316	79,7	17 380		PAXt -48,1
	D	18	3 706	303	4 009	5 270	76,1			FRET -75,0
	T	36	7 641	606	8 247	10 586	77,9	17 380		S.O. -53,0
TOTAL INTERNA.	A	1 191	229 607	32 043	261 650	384 542	68,0	4 659 922	542 114	PAXt -4,4
	D	1 191	228 201	32 043	260 244	384 553	67,7	737 103	147 131	FRET -7,8
	T	2 382	457 808	64 086	521 894	769 095	67,9	5 397 025	689 245	S.O. -7,7
TOTAL TOUT TRAFIC	A	17 138	504 006	32 043	536 049	806 786	66,4	5 302 043	571 455	PAXt -0,2
	D	17 130	494 205	32 043	526 248	806 190	65,3	1 852 679	208 994	FRET -3,5
	T	34 268	998 211	64 086	1 062 297	1 612 976	65,9	7 154 722	780 449	S.O. -2,1

tion de la route de contournement et un autre arrêté a déclaré cessibles immédiatement les parcelles de terre nécessaires à ces travaux. La phase prochaine est judiciaire ; c'est celle qui entraîne le transfert de propriété après une juste indemnisation pour permettre la prise de possession effective.

Etudes réfection parking " Administration "

Cette opération de réfection permettra de disposer de 70 places supplémentaires de parking, portant sa capacité à 184 places. Le maître d'ouvrage, la SETIL, a confié les études et la surveillance des travaux au SIA ; ceux-ci commenceront au 1er trimestre 1997.

Le montant des travaux est d'environ 22 M CFP (y compris la réfection de l'éclairage public.

Etudes visant à améliorer le contrôle des accès

La charte de gestion et de contrôle d'accès a été validée en 1995 par le COLSA. Le dossier de consultation des entreprises établi en 1996 avec la collaboration des bureaux d'études de STERIA et

ECEP, a été adressé en octobre 96 aux entreprises, dont la candidature avait été préalablement retenue. Le marché devrait être passé au 2ème trimestre 1997.

Les buts du système de contrôle d'accès sont principalement :

- l'automatisation des contrôles d'accès aux nouvelles zones définies ;
- la réduction des populations habilitées à se rendre dans les zones de sûreté ;
- la délivrance de nouveaux badges lisibles par proximité et véritables clés électroniques ;
- l'installation d'un système de gestion des accréditations ;
- l'organisation de la fonction de supervision.

Etudes de changement d'affectataire sur HAO

Les autorités militaires et le Service d'Etat de l'Aviation Civile ont engagé une réflexion sur l'évolution possible de l'affectataire de l'aérodrome de HAO. Les caractéristiques de la piste (3380 m x 45 m), et des installations existantes (bloc, aérogare, hangars) paraissent très intéressantes et des études des-

tinées à cerner l'aptitude de cette plate-forme à accueillir des gros porteurs en déroutement de TAHITI-FAAA doivent être engagées en concertation entre les deux services. Une mission de visite de l'ensemble de HAO est en préparation.

Régularisation de la situation juridique des emprises des aérodromes de TAHITI-FAAA, RAIATEA et BORA-BORA

L'arrêté n° 1877/DOM du 04/08/64 n'ayant pas été enregistré à l'origine par la conservation des hypothèques, le service s'est trouvé dans l'impossibilité de réaliser des transferts de propriétés sur l'ensemble des emprises objet de la concession de 1964.

Cette anomalie, découverte en 1994 à l'occasion d'un échange sans soult envisagé avec un terrain mitoyen de la zone aéroportuaire, a trouvé une résolution le 13/11/96 par la transcription à la conservation des hypothèques. Le titre de propriété ainsi obtenu met fin à quelques incertitudes.

TRAVAUX			
	DESIGNATION	% AVANCEMENT	DATE ACHEVEMENT
TRAVAUX MAITRISE D'OEUVRE SIA	TAHITI-FAA'A : - Extension locaux commandement de l'aérodrome. - Système de contrôle des accès (sûreté) : marché notifié.	100 0	Janvier 97 Septembre 97
TRAVAUX DU CONCESSIONNAIRE	TAHITI-FAA'A : - Etage supplémentaire nouvelle restauration : travaux en cours.	96	Février 97
CONTROLE DE LA SECURITE AEROPORTUAIRE DES INFRASTRUCTURES TERRITORIALES	- Contrôle des demandes d'émission de NOTAM et circulaires d'information présentées par la Direction locale de l'Equipement. - Contrôle de conformité des nouveaux aérodromes. - Contrôle de la cohérence des différents documents d'information aéronautique.	Mission permanente	

ETUDES

DESIGNATION	% AVANCEMENT	DATE ACHEVEMENT
TAHITI-FAA'A		
- Route de contournement - 1ère tranche (expropriation en cours): DCE 1ère tranche	100	Terminé
- Attente d'accord sur la prise de maîtrise d'ouvrage par la SETIL.		
- Route de contournement - 2ème tranche : étude du projet.	40	
- Parking "administration" : proposition d'attribution de marché faite, décision maître d'ouvrage SETIL prise, mise au point d'offre.	100	Février 97
- Etude schéma directeur (SDAN) - Perspectives de développement.	95	Février 97
- Regroupement bureaux DIR, NA, ADM, SIA : programme.	40	Février 97
- Etude d'un projet de développement de l'aérogare et de la zone sud.	100	Février 97
- Mise à jour arrêté de police.	95	Février 97
- Système de contrôle des accès (sûreté) : Marché attribué.	100	Février 97
- Rectification virage du flamboyant (PSA) : étude de faisabilité.	100	Février 97
- Relevé des dégradations de la piste de Tahiti-Faa'a, constat aire de stationnement à faire.	80	Février 97
- Etude réaménagement hangar CIP (Défense) : marchés.	30	Mars 97
RAIATEA		
- Suivi établissement du PGA.	95	
- Suppression des obstacles trouées 07.	100	Février 97 Janvier 97
HAO		
- Changement d'affectataire : inventaire des moyens nécessaires au transfert.	10	Mars 97

AFFAIRES DOMANIALES

DESIGNATION	% AVANCEMENT	DATE ACHEVEMENT
TAHITI-FAA'A		
- Domaine public maritime : prorogation du délai de remblaiement, dossier en conseil des ministres.	70	Février 97
- Domaine public Etat - Entrée BA190 : réalisation du transfert en cours, notaire, Domaines.	80	Mars 97
- Domaine privé Etat : étude et mise en place de la gestion d'entretien VRD des lotissements privés dans la Cité de l'Air.	50	Février 97
- Revendication de propriété - Squatter : référé en justice pour expulsion : ordonnance notifiée ; requête en appel audience du 07/11/96, délibéré du 22/01/97 reporté.	50	Février 97
- Acquisition pour le compte de l'Etat d'un hangar en zone nord par le concessionnaire : proposition d'indemnisation adressée au propriétaire.	70	Février 97
- Procédure d'expropriation route de contournement, cessibilité prise le 29/01/97 ; ordonnance d'expropriation.	70	Avril 97
PROPRIETES DE L'ETAT EN POLYNESIE FRANCAISE		
- Recensement des propriétés de l'Etat, mise à jour du TGPE.	80	Mars 97
- Cession d'un terrain hors emprise, domaine Pater : attente d'instruction du TPGE ; vente à la bougie..	50	Février 97
- Cession d'une emprise Cité de l'Air.	60	Février 97
- Cession emprise et bureaux SIA.	20	Février 97
RANGIROA		
- Demande de reprise d'AOT concédée à l'OPT par la SOCEDO : négociations en cours.	50	Mars 97
- Prospection pour acquisition d'emprise côté océan.	30	Mars 97

"MOANA" EN NOUVELLE CALEDONIE

Du 23 au 27 Septembre 1996, Marguerite ROBERT et Thérèse ANEWY, du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Nouvelle Calédonie (SEAC/NC), étaient accueillies dans les locaux de la Cellule Informatique (CI) du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (SEAC/PF).

Leur mission consistait à se familiariser, pendant une semaine, à l'utilisation du logiciel MOANA, opérationnel depuis deux ans dans le service comptable du SEAC/PF.

MOANA est un logiciel de gestion adapté à la comptabilité propre aux administrations publiques et en particulier à la comptabilité de type "M9". Parmi toutes les codifications de la comptabilité publique, l'option "M9" correspond à l'instruction générale sur la réglementation comptable des établissements publics nationaux à caractère administratif. C'est à la suite d'un accord de coopération entre les SEAC de Polynésie française et de Nouvelle

Calédonie que MOANA a été développé pour fonctionner sur les deux Territoires, le SEAC/PF étant le site pilote de l'opération.

A l'issue de leur formation, Marguerite ROBERT et Thérèse ANEWY sont rentrées en Nouvelle-Calédonie afin de bien préparer le terrain à Nouméa en vue de la mise en place, un mois plus tard, du logiciel. Leur travail sur place comportait donc deux volets :

- informer les futurs utilisateurs,
- inventorier et classer leurs fichiers de base (fournisseurs etc...).

Du 5 au 12 octobre, messieurs Jean-Jacques LE GUILLOU et



Nos charmantes collègues de Nouvelle-Calédonie.

Freddy COWAN de la Cellule Informatique (CI) se rendaient en Nouvelle Calédonie et procédaient à l'installation de la base PROGRESS ainsi que du logiciel MOANA au SEAC/NC. La semaine a été également consacrée à la formation d'une quinzaine d'utilisateurs occupant des fonctions d'ordonnateur, de liquidateur ou de comptable secondaire.

MISSION "SAR"



De G. à D. : M. Robert BÉNAZET et M. THEVENOT

A cette occasion et accompagnés de la Division CA/SAR du SEAC/PF, ils se sont entretenus avec les différents intervenants de Tahiti en matière de recherche et de sauvetage en Polynésie Française.

Le Colonel Robert BÉNAZET, Chef du Bureau Recherche et Sauvetage (SAR) à la Direction de la Navigation Aérienne (DNA/7) accompagné de M. THEVENOT, Ingénieur de l'Aviation Civile, ont effectué une mission SAR en Polynésie Française et visité le Centre de Coordination et de Sauvetage (RCC) de Tahiti, du lundi 20 au jeudi 23 Janvier 1997.

Une attention particulière a été portée aux relations du RCC de Tahiti avec ses partenaires de la Marine Nationale et de l'Armée de l'Air dont les moyens et les actions sont mis en œuvre et coordonnés par le Centre Opérationnel du Taaone (COT). En effet, dans le cadre de l'après CEP, l'Aviation Civile a le souci de s'enquérir des

évolutions prévisibles afin de se préparer à un retrait plus ou moins important des moyens des armées.

Au cours de la dernière journée de leur visite, M. THEVENOT a fait un exposé sur les systèmes satellitaires COSPAS (russe) et SAR-SAT (américain) au profit des ingénieurs de permanence.

L'AEROPORT DE TAHITI-FAA'A SATURE EN L'AN 2000 ?

Pour accompagner les perspectives de développement du tourisme en Polynésie Française, le Service de l'Infrastructure Aéronautique du SEAC/PF a récemment entrepris une étude visant notamment à déterminer les possibilités de développement de la zone sud de l'aéroport, zone principalement concernée par les augmentations de trafic et la présence simultanée de gros porteurs.

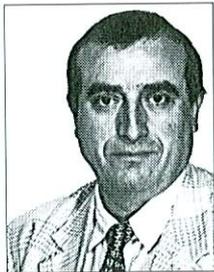
Cette démarche a été guidée par la nécessité d'une adaptation des documents de planification de l'aéroport (dont la dernière actualisation date de 1992) aux nouveaux objectifs du territoire en matière de tourisme à savoir, accueillir 300 à 350 000 touristes à l'horizon 2003-2005.

Deux éléments ont alors été jugés comme absolument essentiels : traduire une évolution des structures en fonction des exigences nouvelles en matière de trafic d'une part, mettre en œuvre une programmation cohérente avec les échéances fixées par le Territoire d'autre part.

L'étude s'est par ailleurs appuyée sur deux missions :

- La première s'est déroulée du 21 au 27 octobre 1996 et a été conduite par **M. ICHES** afin d'obtenir les éléments nécessaires à l'analyse prospective du trafic aérien en Polynésie Française.

Menée à la demande du SEAC/PF dans le cadre d'un futur développement de l'aéroport, cette analyse est réalisée par la Sous-Direction des Etudes Economiques et de la Prospectives (SDEEP) de la Direction des Transport Aériens (DTA).



- La seconde, du Service Technique des Bases Aériennes (STBA), a été menée par **M. CATELOY**. Son but était de rassembler les données et la documentation nécessaires à la rédaction des études de trafic et de capacité dans le cadre de l'établissement de l'Avant-Projet de Plan de Masse (APPM) de Tahiti-Faa'a.

La finalité de ces deux missions consistait en une analyse du potentiel de développement du trafic international sur la Polynésie Française afin d'en traduire les effets en terme de capacité de traitement pour l'aéroport de Tahiti Faa'a. Elles permettront ainsi, en concertation avec les différents acteurs du tourisme en Polynésie (le GIE Tahiti Tourisme, les compagnies aériennes et maritimes etc.), d'établir un lien net entre l'évolution du tourisme prévue par le territoire et celle des structures d'accueil de l'aéroport.

Une démarche basée sur la concertations entre les principaux acteurs.

Trois propositions distinctes faisant l'objet d'options d'aménagement différentes ont alors été étudiées dans le respect le plus total des objectifs du Territoire et des conclusions des diverses études menées sur le sujet. Les partis choisis sont très différents puisque les solutions retenues varient de la construction pure et simple d'un nouveau terminal passager au réaménagement profond de l'aérogare actuelle. L'intérêt de

cette méthodologie est de couvrir l'ensemble des possibilités d'implantation des bâtiments et infrastructures de piste sur la zone sud et d'en définir, pour chaque cas, les avantages et les inconvénients par une analyse multi-critères. De plus, une telle démarche se veut le point de départ d'une politique de concertation entre les services de l'Etat, le concessionnaire et les usagers.

Enfin, fournissant des montants et des rythmes d'investissement différents, cette étude devrait permettre de mieux s'adapter aux possibilités réelles de financement de la concession.

Objectif in fine : un programme cohérent et réaliste.

La volonté d'une telle démarche est de donner les moyens à l'aéroport de Tahiti Faa'a de répondre dans les meilleures conditions possibles à l'augmentation du trafic passagers. Faut-il privilégier l'optimisation des installations existantes ou au contraire se tourner vers des infrastructures neuves ? Dans quel délai ? A quel coût et avec quels moyens ? Telles sont les questions auxquelles la présente étude permettra de donner des premiers éléments de réponse afin que la plate-forme aéroportuaire de Tahiti Faa'a puisse disposer d'un programme de développement à la fois réaliste et susceptible de faire émerger les partenariats indispensables. A suivre...

VISITE D'UN MINISTRE

Dans la matinée du mardi 19 novembre 1996, M. le Ministre des Transports de la Polynésie Française, Jacques GRAFFE, s'est rendu au Service d'Etat de l'Aviation Civile sur l'aéroport de Faa'a.



Il était accompagné de M. Michel BONNARD, Chef du Service Territorial des Transports Interinsulaires (STTI) et de son adjoint M. SIGHETOMI.

Monsieur le Ministre Jacques GRAFFE entouré de ses collaborateurs et des chefs de service du SEAC/PF.

Mme Annie COUTIN, Chef du Service de la Navigation Aérienne, ainsi que de nombreux autres Chefs de Divisions du SEAC/PF l'ont accueilli et accompagné dans sa visite. M. Jacques GRAFFE s'est entretenu avec eux de leurs missions et des moyens techniques mis à leur disposition pour les mener à bien.

La visite de Jacques GRAFFE comportait trois volets essentiellement tournés vers les activités du Service de la Navigation Aérienne :

- Le premier volet consistait en une visite de la Division des Aéroports des Iles (NA2) où M. GRAFFE a tenu à saluer chacun des agents. Il a également rendu hommage à l'action des agents territo-

riaux dont les tâches ne sont pas toujours aisées lorsqu'elles sont exercées dans les archipels éloignés.

- Le deuxième volet, consacré aux installations situées en zone nord, s'est déroulé en deux temps.

Dans un premier temps, Jacques GRAFFE est monté à la tour de contrôle et a pu découvrir, entre autres, le système VIVO (Visualisation des Vols Océaniques) dont il s'est fait expliquer le fonctionnement par les contrôleurs de la navigation aérienne.

Dans un deuxième temps, la visite des installations de la Division Technique (NA3), menée par Richard AFEIAN, a permis à M.

le Ministre de découvrir le bloc technique, la centrale électrique, et la salle de maintenance de l'informatique technique. Dans une ambiance très conviviale, il s'est longuement entretenu avec les agents qui lui ont expliqué leur travail quotidien.

- Le troisième volet concernait le domaine du transport aérien en Polynésie Française. C'est donc, tout naturellement, M. Francis SACAULT, Chef de la Division des Transports Aériens (TA) qui a guidé M. Jacques GRAFFE dans sa visite des différents transporteurs basés sur la plate-forme aéroportuaire de Tahiti-Faa'a sans oublier les aéroclubs.

LE TUVALU VISITE LE SEAC/PF

Une délégation du Tuvalu a séjourné à Tahiti du 13 au 20 novembre 1996. Elle était composée de quatre personnes : Honorable Houati IELE, Ministre des Travaux Publics, des Communications et de l'Energie ; son épouse, Mme IELE ; M. MAATUSI, Secrétaire Général adjoint

pour le Ministère ; M. TAFIA, Directeur Général de la société productrice d'électricité "TUVALU ELECTRICITY CORPORATION". La visite de cette délégation était principalement consacrée aux réalisations et recherches en matière d'énergie solaire dans une perspective de coopération dans ce domaine avec la Polynésie Française. A sa demande, une visite de la tour de contrôle de Tahiti-Faa'a a été organisée le vendredi 15 novembre 1996.

Le Tuvalu, Etat du Pacifique Sud, voisin de la Polynésie Française et situé à environ 3000Km au nord ouest de Tahiti et 1500Km au nord des Fidji, reste une nation mal connue, surtout vu de la France. Il semble donc intéressant de décrire ce pays.

Les îles du Tuvalu font partie de la Micronésie. Anciennement Iles Ellice, le Tuvalu est un archipel composé de 9 atolls (l'ensemble atteignant 24Km²) dont 8 sont habités par 9000 personnes. Découvert en 1568 par les espagnols, cet archipel devient, en 1877, une juridiction britannique puis protectorat en 1892. En 1977, le Tuvalu accède à l'autonomie interne et enfin à l'indépendance en 1978. La capitale est Funafuti ; l'anglais et le tuvaluan sont les deux langues parlées et le Dollar australien la monnaie utilisée.

Membre du Forum du Pacifique Sud, de la Commission du Pacifique Sud, du Traité de Rarotonga, le Tuvalu est également un membre particulier du Commonwealth car il a le droit de participer à toute les activités sauf aux sessions plénières des chefs de gouvernements du Commonwealth. Le Tuvalu est donc une démocratie dont le statut politique s'apparente à une Monarchie Constitutionnelle

représentée par la Reine Elisabeth II et le Gouverneur Tulaga MANUELLA.

Les principales ressources économiques du pays sont la noix de coco, la pêche (160 Kg par habitants) et le tourisme...800 touristes par an. Le PNB (Produit National Brut) est de 2 millions de US \$ par an, soit 220 US \$ par habitant et par an. Ce pays, reconnu par la Communauté Internationale comme l'un des plus pauvres du monde, repose son développement sur les aides extérieures qui viennent principalement d'Australie et de Nouvelle-Zélande.

La visite au SEAC/PF

C'est le vendredi 15 novembre, en fin d'après-midi, que la délégation du Tuvalu s'est rendue de façon très simple au SEAC/PF. Conduite en zone nord, c'est M. Jean-Claude HUET, Chef de la Subdivision Contrôle, qui l'a accueillie et guidée dans la visite de la tour de contrôle.

Jean-Claude HUET a commencé la visite par le Centre de Contrôle Régional (CCR) où M. le



M. Jean Claude HUET fait la visite de la Tour de Contrôle à la délégation du Tuvalu.

Ministre Hon. Houati IELE fut très intéressé par le système VIVO : il découvrait la possibilité de dialoguer avec les avions via le système DATA LINK. La délégation est ensuite montée à la vigie pour comprendre le fonctionnement du contrôle d'approche. Etonné par l'absence de radar, M. le Ministre a posé beaucoup de questions pertinentes notamment sur la gestion de la piste en cas de panne de secteur. Il a également été très surpris par l'intensité et la diversité du trafic de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a.

Vivement intéressée et très attentive la délégation a su donner une note très décontractée à sa visite et a laissé un souvenir sympathique aux contrôleurs qui l'ont accueillie.

REMISE DE MEDAILLES

Une cérémonie de remise des distinctions aéronautiques en faveur des personnels du SEAC/PF s'est déroulée le 28 novembre 1996 au restaurant La Rose des Vents dans l'aérogare de Tahiti-Faa'a. En présence de nombreux personnels et Chefs de Service, les diplômes ont été remis par le Directeur, M. YEUNG, au nom du Directeur Général de l'Aviation Civile.

Le diplôme de la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique est une distinction qui équivaut à ce que l'on appelle plus communément la Médaille du Travail. Néanmoins, elle a une valeur particulière car elle est destinée à récompenser les personnels au service de l'aéronautique. Instituée par décret du 23 février 1937, modifiée par décret du 14 février 1978, la Médaille d'Honneur de l'Aéronautique vient récompenser annuellement les anciens de service des personnels relevant du ministère chargé de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

L'attribution d'une telle décoration n'est pas automatique. L'ancienneté, si elle est prise en compte pour déterminer l'échelon, n'est pas un facteur déterminant. C'est la manière de servir des agents proposés qui est la condi-

tion primordiale dans l'attribution de cette distinction. L'obtention de celle-ci vient donc principalement reconnaître la valeur professionnelle de ces personnels.

La Médaille du Travail dans l'aéronautique n'est pas l'apanage d'une seule catégorie d'agents. Les personnels issus de tous les horizons qui ont en commun les valeurs du travail et l'appartenance à la DGAC sont récompensés. De l'ingénieur à l'ouvrier, du technicien à l'administratif, du contractuel au fonctionnaire, l'attribution de cette récompense dépasse tous les corporatismes. Les récipiendaires s'inscrivent dans la durée et la continuité du service public et représentent la force de la grande famille fondée par la DGAC.

Ce 28 novembre 1996, l'ensemble de la DGAC rendait hommage aux agents pour les services accomplis et pour ceux qu'ils continueront à accomplir.



Echelon bronze (plus de 25 ans de service)

M. ADAMS Francis - M. COQUIL Léonard - Mme GAILLET Elise - M. GAILLET René - M. HIRO Viriamu - M. LACOUR Etienne - M. LIRON Michel - Mme MALINOWSKI Inès - M. MAO Roland - M. MARZIN Hervé - Mme MUI Béatrice - Mme PEREA Michèle - M. SANDOU Lambert - M. TAUA-TERUATU Kiriona - M. TEHEVINI Joseph - M. THOMSON Willy - M. WONG HYEN James.

Le comité de rédaction du magazine Manureva adresse aux personnels ses plus vives félicitations.

Echelon argent (plus de 30 ans de service)

Mme BERNIERE Frida
M. BLUM Michel
M. CHATELIN Jacques
Mme FROGIER Odile
M. IZAL Jean
M. JUVENTIN Justin
M. MATEHAU Rino
M. RAAURI Tana
M. TERIIEROOITERAI Victor
M. TERIITAU Noël.



Echelon vermeil (plus de 35 ans de service)

M. GIRAUD Jean-Claude - Mme CLARK Netty - M. MARIASSOUCE James - M. VIEILLARD Pierre.

L'ARBRE DE NOEL DE L'AVIATION CIVILE

L'arbre de Noël des enfants des personnels du SEAC/PF a eu lieu le 11 décembre 1996 dans le hangar de la SETIL sur le Motu-Tahiri. L'ambiance bon-enfant a divertie autant les grands que les petits.

Pour l'occasion, tout le monde a généreusement participé à cette fête en fournissant des gâteaux, des pâtisseries et des boissons. Mais les parents avaient également, le matin même, déposé des fougères, niau, etc, pour que les membres de l'amicale puissent décorer la salle. Leur imagination a su complètement transformer le hangar. Un buffet, une buvette, un gigantesque arbre de Noël et des stands pour les enfants ont ainsi été installés par Hinau RAIHEUI et toute son équipe... Le hangar n'existait plus....



L'équipe de préparation et d'animation de cette journée pour les enfants.

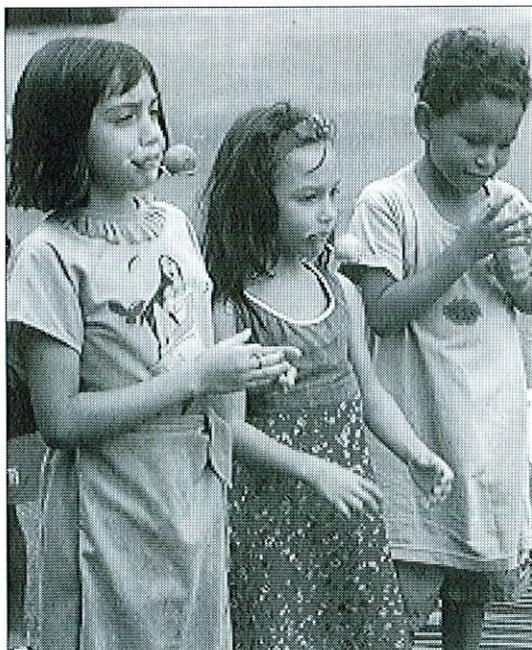
La fête des enfants

De nombreuses animations ont donc diverties les enfants mais aussi leur parents : un "culbutto" destiné à défouler les enfants trop impatients en lançant des boules sur des boîtes de conserves, des courses de sac, des parcours effectués avec une cuillère entre les dents sur laquelle était posé un citron, le fameux jeu des chaises musicales, et même 2 play-grounds (terrains de basket-ball) de fortune (un pour les petits et un pour les plus grands) montés et animés par Léonard COQUIL.

Ce sont les musiciens du groupe de danses traditionnelles de l'ATAC qui

ont assuré l'ambiance musicale et notamment l'animation des chaises musicales.

Tombera, tombera pas ?...



Et hop ! Et hop !...



OPERATION ATALANTE



Le 27 mai 1994, un grave accident endeuillait la communauté aéronautique polynésienne. Un avion MITSUBISHI MU2 immatriculé FGDHCV appartenant à la compagnie AIR OCEANIA, qui effectuait une évacuation sanitaire sur le trajet Rarotonga-Tahiti disparaissait en mer le 26 mai 1994 à 23H55. A la demande de la Justice, l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER (IFREMER) a organisé une opération de recherche et de renflouement de l'épave du MU2.



L'ATALANTE, le navire de recherche océanographique de l'IFREMER, au quai de Papeete.

Rappel des faits

L'appareil dans lequel avaient pris place le pilote, deux blessés et deux médecins accompagnateurs, se trouvait en approche finale vers la piste 04 de Tahiti-Faa'a. Cinq minutes avant l'heure prévue d'atterrissage, le pilote annonçait "aérodrome en vue" et indiquait sa position au centre de contrôle. Ce message ne signalait aucune anomalie.

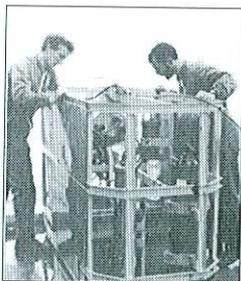
L'avion n'ayant pas atterri et ne répondant pas aux appels du contrôle, les recherches ont été immédiatement entreprises. Quelques éléments de l'appareil ainsi que les corps de deux passagers ont été repêchés.

En revanche, à l'époque, ni l'ensemble de l'épave, ni les corps du pilote et des deux autres passagers n'ont pu l'être, la profondeur des fonds marins (plus de 1500 mètres) ne l'ayant pas permis. Les causes de cet accident restaient donc indéterminées.

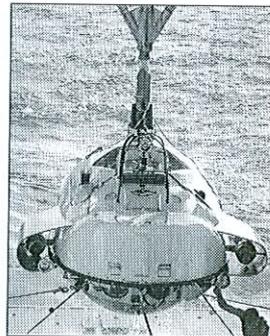
L'opération de recherche et de renflouement de l'ATALANTE

Celle-ci s'est déroulée du 8 au 16 janvier 1997, malheureusement sans succès. Pour effectuer cette mission, le navire ATALANTE disposait de deux moyens principaux :

- Le **SCAMPI**, (Système de CAMéras Ponctuel Interactif) : il s'agit d'une batterie de caméras avec objectif grand angle et de projecteurs tractée par un câble. Destiné à la prise de vues photo et vidéo des fonds marins, le SCAMPI est conçu pour opérer jusqu'à 6000m de profondeur. Il est animé de batteries qui lui confèrent une autonomie supérieure à 10 heures.



- La soucoupe plongeante **CYANA** : est un système d'exploration et d'intervention sous-marine, conçu pour opérer jusqu'à 3000 mètres de profondeur. Piloté manuellement, le submersible peut naviguer avec 3 hommes à bord pendant environ 4 heures.



11 km² par des fonds entre 1500 et 1700 mètres ont été ainsi explorés. Cependant, ces fonds présentaient trop souvent un relief chaotique avec des ravins difficilement pénétrables et de composition basaltique très résonnant au SONAR.

SECURITE INCENDIE RENFORCEE SUR LES AERODROMES

L'entreprise POLY-SA a livré le mardi 21 janvier à 9 heures au SEAC/PF à Faa'a, 3 nouveaux véhicules de lutte contre l'incendie destinés à parfaire les équipements des aéroports des îles.

Cette livraison s'est effectuée en présence du Ministre des Transports, M. Jackie GRAFFE, des autorités du Service Territorial des Transports Interinsulaires (STTI) et de celles du SEAC/PF.

Faisant suite à la livraison de 8 véhicules de type VIC-1 en octobre dernier (cf Manureva N°79/80), il s'agit maintenant de véhicules de plus grande capacité de type VIC-3. Le châssis est de marque IVECO TURBO-DAILY 4x4 à moteur diesel de 103 CV aux dernières normes antipollution EURO2.

Le canon est commandé directement depuis l'intérieur de la cabine du véhicule.



Monsieur le Ministre Jackie GRAFFE a bien voulu "entrer dans la peau d'un pompier".

L'équipement de lutte contre l'incendie de marque SIDES est essentiellement composé d'un réservoir de poudre de 350 kg ainsi que d'un second de pré-mélange émulseur de 350 L.

Un canon poudre et mousse commandé directement de l'intérieur de la cabine autorise la mise en œuvre par un seul opérateur/conducteur. Ces véhicules sont en outre livrés avec l'ensemble des équipements portatifs et mobiles :

- tenues d'intervention (casques, combinaisons d'intervention),
- masques respiratoires,
- moyens rapides de

rechargement des réservoirs, etc.

Lorsque ces trois nouveaux véhicules auront terminé leur période de rodage sur la plate-forme de Tahiti-Faa'a, ils seront envoyés respectivement sur les aéroports de Tubuai, Huahine et Nuku A Taha.

Le nouvel effort ainsi consacré au SSIS par le Territoire s'élève à 47 250 000 FCP qui s'ajoutent aux 51 200 000 FCP relatifs aux 8 VIC-1 livrés au mois d'octobre.



Les nouveaux véhicules de lutte contre l'incendie seront destinés aux aéroports de Tubuai, Huahine et Nuku Hiva.

FIN DES TRAVAUX SUR LA PISTE DE TUBUAI

Commencé en mai 1996, le chantier de réfection de la piste de l'aérodrome de Tubuai s'est achevé au mois de janvier 1997. C'est la Subdivision des Aéroports Territoriaux de l'Arrondissement Infrastructure de la Direction de l'Équipement (DEQ) qui en assurée la direction. L'investissement sur cette opération s'est monté à 400 000 000 CFP.



La piste de Tubuai en finale.

Au total, trois sociétés : Jean LEFEVRE/POLYNÉSIE (JLP), CEGELEC, SNA TUHAA PAE, ainsi que la Subdivision des Australes de la DEQ et la Division Technique du SEAC/PF ont participé à ces travaux.

L'entreprise JLP a réalisé les travaux de reprofilage en grave bitume ainsi que de revêtement en enrobés de la piste et du parking avion.

A cette occasion, elle a procédé à l'élargissement de la piste qui est passée ainsi de 18 à 23 mètres. Elle a également renforcé la bande aménagée par un traitement au ciment du sol (d'une épaisseur de 15 cm) sur une surface de 120 000 m². Elle a réalisé le



Les travaux de reprofilage ont été réalisés par l'entreprise JLP.

revêtement en enrobés du parking voiture et le génie civil du balisage lumineux.

L'entreprise CEGELEC et la Division Technique du Service de la Navigation Aérienne du SEAC/PF ont installé le balisage lumineux et la nouvelle centrale électrique.

La Subdivision des Australes de la DEQ a clôturé l'aérodrome puis apporté des modifications au bâtiment technique.

L'entreprise SNA TUHAA PAE s'est occupé des transports maritimes.



La piste de Tubuai a également été élargie.

BILAN DE LA FREQUENTATION TOURISTIQUE EN 1996

Le nombre total de touristes en 1996, s'est élevé à 163 774 contre 178 222 en 1995, soit 14 448 touristes de moins par rapport à l'année dernière, soit -8,11%.

Comparaison 96-95

La comparaison de ces deux années en matière de fréquentation touristique fait ressortir deux grandes périodes : de janvier à août et de septembre à décembre.

De janvier à août 1996, on observe en moyenne une baisse de la fréquentation de 16,76% par rapport à ces mêmes huit premiers mois en 1995. Sur toute cette période, seul le mois de juin 1996 a connu une légère progression : 640 touristes de plus qu'en 1996 soit +4,31%. Ces mauvais résultats font suite à ceux enregistrés de septembre à décembre 1995 et sont les conséquences des événements

du mois de septembre 1995.

La seconde période, de septembre à décembre, est bien meilleure en 1996 qu'en 1995. Sur ces quatre derniers mois, la fréquentation touristique a connu en 1996, en moyenne, une progression de 15,14% par rapport à 1995. C'est le mois de septembre 1996 qui a connu la plus forte augmentation : +35,37% par rapport à 1995.

L'année 1996

La progression régulière du nombre mensuel de touristes de

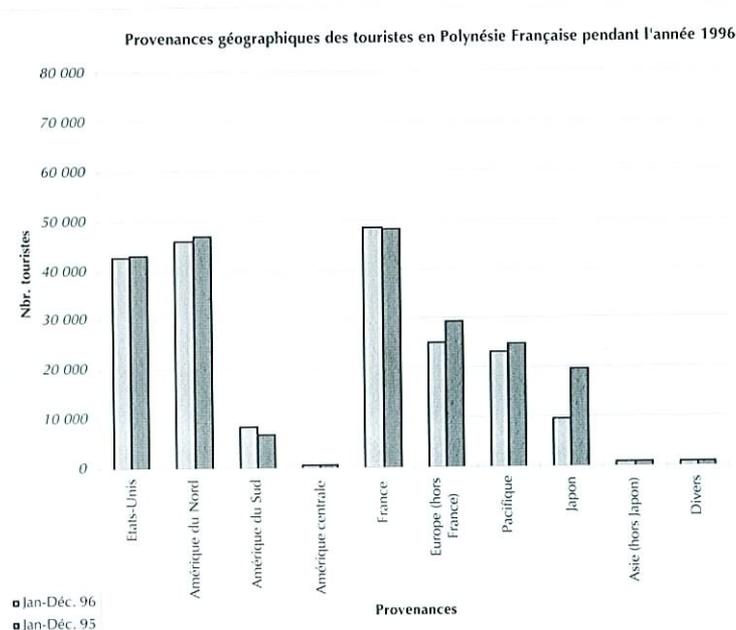


janvier (10 170 touristes) à avril (13 175 touristes) s'est prolongée jusqu'au pic du mois de juillet (17 043 touristes). Durant cette période, il faut noter la forte augmentation de la fréquentation touristique entre les mois de mai et juin : +2 476 touristes. La période du mois de juillet au mois de septembre (16 824 touristes) aura donc été la meilleure pour le tourisme avec cependant une légère baisse au mois d'août (15 505 touristes).

Le mois d'octobre (13 392 visiteurs) a connu, quant à lui, une chute brutale mais normale si on tient compte de la saisonnalité et du passage de la haute à la basse saison touristique.

Les marchés touristiques en péril

Les touristes japonais sont toujours les grands absents. Par rapport à 1995, de janvier à décembre 1996, la Polynésie Française a perdu 9 972 touristes japonais (-51%). Parallèlement, la fréquentation touristique

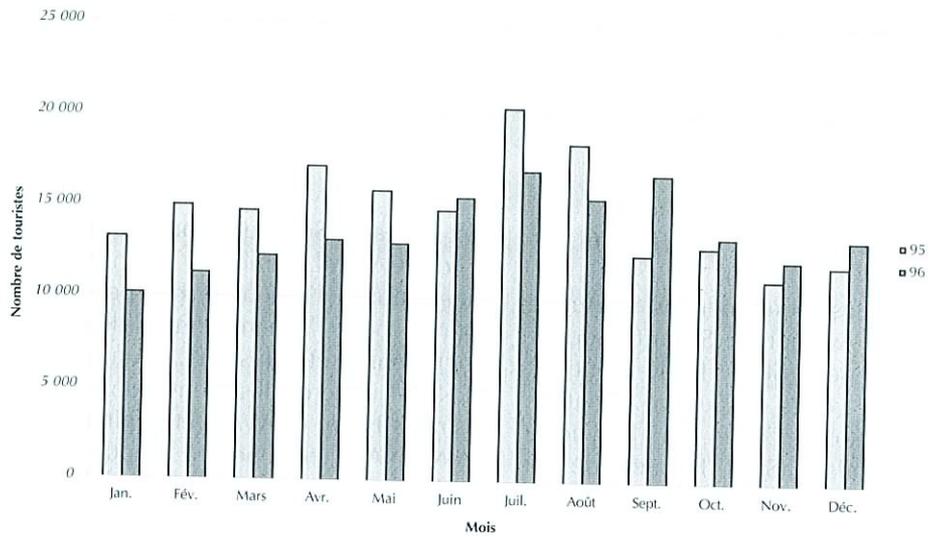


en provenance d'Amérique du Nord a baissé de 2% ; celle de l'Europe (hors France) a baissé de 15%, la France stagnant à +0,7%.

Seule l'Amérique du Sud a connu une forte progression de +26%.



Evolution mensuelle touristique 95/96

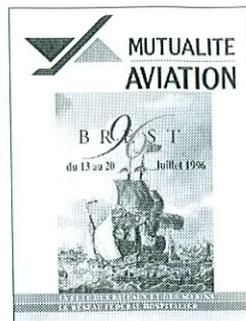


RESULTATS CUMULES DE JANVIER A DECEMBRE 1996

Nombre de touristes :	163 774
Non résidents	153 033
Equipages (air)	10 741
Nombre d'excursionnistes :	21 033
Croisières	9 028
Visiteurs de la journée	5 307
Equipages (air-mer)	6 698
Nuitées touristiques	1 962 409
Nuitées hôtelières	1 249 574
Durée moyenne de séjour :	
Moyenne générale	11,67
Touristes à l'hôtel	9,07
Touristes chez les particuliers	24,09

BILAN DE LA MUTUELLE

Alain RENAUT dresse le bilan de l'activité de la Mutuelle Aviation et Sécurité Sociale pour l'année 1996. Il nous présente également Régina TAIMANA, nouvellement affectée au service médical en remplacement de Madeleine MOTTARD partie en disponibilité.



Le bilan de 1996

Les permanences Mutuelle Aviation et Sécurité Sociale de la SLM 519 au profit des agents du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (SEAC/PF) et de la Direction Régionale de Météo-France en Polynésie Française (DIRPF) auront été au nombre de 24. Lors du renouvellement des cartes de Sécurité Sociale pour l'année 1997, 127 agents du SEAC/PF et 57 de la DIRPF ont été recensés sur les registres de la Caisse 519. Cela correspond à une progression de 19 agents par rapport à avril 1996. Les agents partis à la retraite ou de retour en métropole ne sont plus pris en compte.

93 dossiers ont été constitués et expédiés au centre de Sécurité Sociale durant cette année 1996 avec des contenus assez divers :

- création d'une carte d'assuré social,
- modification des ayants-droits : enfants et conjoint,
- changement de centre pour les nouvelles affectations,
- départ en retraite de certains agents.

Tous les dossiers en instance seront traités lors de la réunion du conseil d'administration du mois de décembre à laquelle participera Alain RENAUT.

Au chapitre Mutuelle Aviation, un total de 49 agents sont adhérents soit une progression de 11 personnes par rapport au premier janvier 1996. Les deux boîtes

aux lettres du Service Administratif et de CA/SAR semblent donner satisfaction à l'ensemble des personnels pour l'acheminement des documents et dossiers. Alain RENAUT remercie les agents administratifs Harry COWAN et Régina TAIMANA, en poste depuis quelques mois, pour l'important travail réalisé durant cette année charnière, dans la mise en ordre des droits sociaux des agents rattachés à la SLM 519.

Un nouveau système de validité se met en place :

- Sécurité Sociale : fin des droits le 31 décembre 1998,
- CPS : fin des droits le 31 décembre 1997 et renouvellement automatique pour 1998.

Alain RENAUT espère que les omissions ou erreurs dans ce nouveau processus seront minimales, mais selon lui : "comme tout ce qui est nouveau, il faut parfois un petit temps de rodage pour que tout marche comme sur des roulettes".

Une nouvelle recrue : Régina TAIMANA

Régina TAIMANA travaille au service administratif du SEAC/PF depuis le 4 novembre 1996. Son activité touche trois domaines : la Sécurité Sociale, le secrétariat médical et la gestion du personnel.

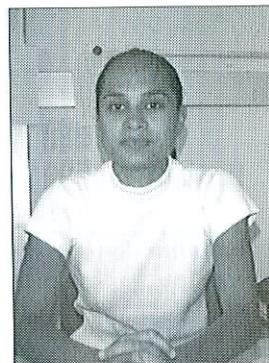
- En matière de gestion du personnel, elle a en charge avec Harry COWAN et Yannick PARANT le classement des dossiers du personnel du SEAC/PF. Elle s'occupe également avec Yannick PARANT de

l'émission des bons de réduction tarifaire : les "GP" Air France, AOM, Corsair, Air Tahiti etc.

En remplacement de Madeleine MOTTARD partie en disponibilité pendant un an,

Régina TAIMANA

est la nouvelle secrétaire médicale du docteur Bruno VORON, le médecin vacataire du SEAC/PF.



Elle gère le planning des visites médicales des agents du SEAC/PF et prépare les dossiers pour les réunions ou les conférences auxquelles participe le docteur VORON. Elle saisit les dossiers de congés maladie et établit les états de remboursement des indemnités journalières adressées à la CPS.

Après d'Alain RENAUT, elle constitue les dossiers des agents nouvellement affectés pour les transferts des droits sociaux, les modifications des bénéficiaires et s'occupe avec Harry COWAN de la frappe du courrier adressé à la SLM 519.

MOUVEMENTS DU PERSONNEL

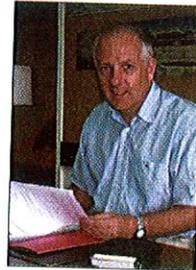


Maeva



Catherine ZERROUKI

Attaché d'Administration de l'Aviation Civile, a quitté ses fonctions de Chef du Service Administratif du CRNA/SE pour occuper le poste d'Adjointe au Chef du Service Administratif du SEAC/PF à partir du 03 février 1997.



Jean Louis DETANTE

IDTPE, a quitté ses fonctions de Chef du Service Habitat Aménagement et Urbanisme de la DDE du Tarn pour occuper le poste de Chef du Service de l'Infrastructure Aéronautique le 24 janvier 1997.



Jean Marc BLANCO

IESSA/D a quitté le CAUTRA CRNA/SE pour prendre les fonctions de Chef de la Maintenance Locale de la Division Technique.



Yannick PARANT

Adjoint Administratif CEA/PF, détaché auprès du Service Administratif du SEAC/PF, est employé au Bureau du Personnel et s'occupe notamment des GP.



Philippe LEVEQUE

Adjudant de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens, a quitté la BGTA de Roissy CDG pour prendre les fonctions d'adjoint du Chef de la BGTA de Tahiti-Faa'a le 21 décembre 1996.



Francis SEVRETTE

Gendarme de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens, a quitté l'unité de protection de Marseille-Marignane pour rejoindre la BGTA de Tahiti-Faa'a le 22 août 1996.



Les nouveaux VAT

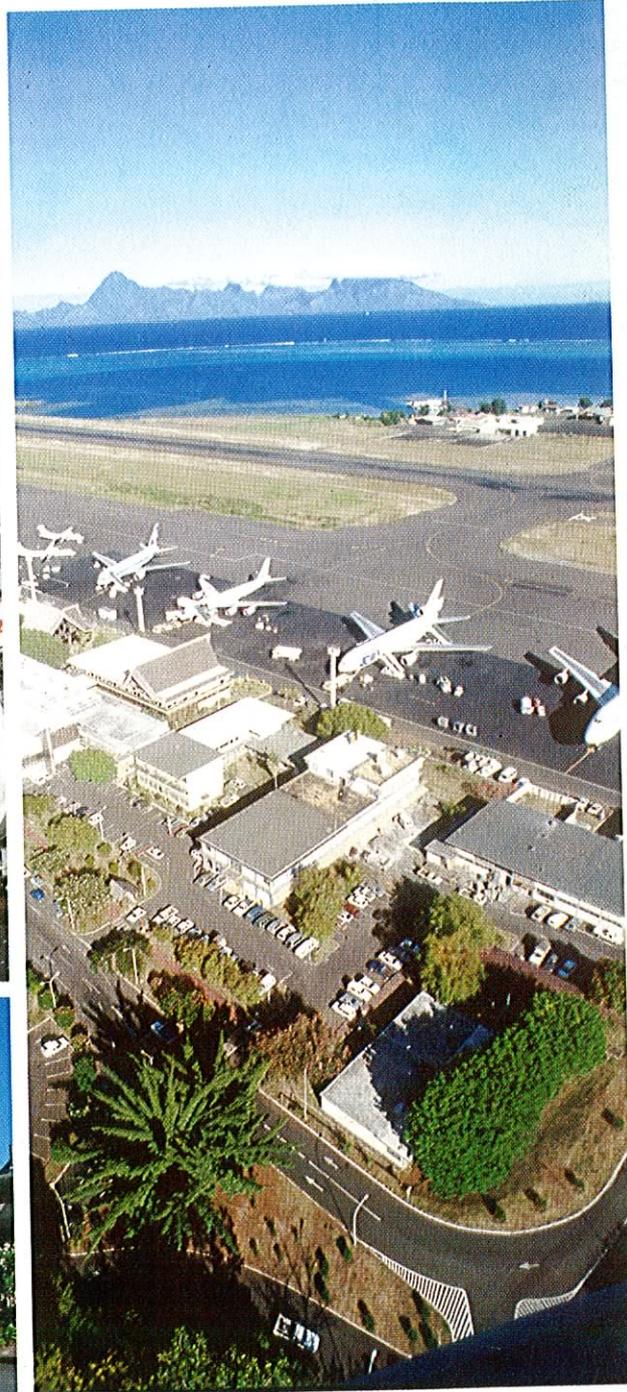
Les VAT nouveaux sont arrivés ! Ils sont affectés dans les différents services de l'Aviation Civile.

De gauche à droite : Tristan CROLARD (ADM), Jean Pierre ROBRESKO (NTAA), Alexandre CHARTRE (NA3), Olivier PETIOT (SIA) et Frédéric FACHINETTI (ADM).



AÉROPORTS
CONCESSIONNAIRE

SETIL AÉROPORTS



CONCESSIONNAIRE DES AÉROPORTS - BP 177 PAPEETE - TÉL 86.60.61 - TÉLÉFAX 83.73.91

