

# MANUREVA

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

*Magazine*



N° 89 - 3ème trimestre 1997

POLYNESIE FRANCAISE



**L**a dispersion et l'isolement des communautés insulaires de Polynésie font partie des lieux communs fréquemment évoqués pour justifier les spécificités polynésiennes. Image galvaudée et un peu jaunie, constat véridique mais banal de tout nouveau " découvreur " de la Polynésie. Cette imagerie primaire recouvre en fait des réalités diverses et bien concrètes que vivent quotidiennement, non seulement les insulaires, mais aussi tous les hommes qui ont à intervenir dans les îles, où même la simplicité est exigeante.

Les aérodromes, supports du seul moyen de transport rapide entre les îles, n'échappent pas à cette dictature de la géographie. Bien sûr, c'est leur raison d'être, mais c'est souvent aussi un véritable défi lorsqu'il s'agit de les construire, entretenir et exploiter.

Plus encore que les trois aérodromes de l'Etat situés dans les îles structurées et proches de Tahiti, ce sont les 35 aérodromes territoriaux qui, en majorité très isolés, requièrent à la fois imagination, moyens inhabituels et adaptation des règles communes. La gestion des aérodromes territoriaux constitue le dossier que le *Manureva Magazine* développe ce trimestre, en ouvrant ses pages aux services territoriaux qui en ont la charge. Il s'agit plus précisément :

- de la Direction de l'Équipement (DEQ) et plus particulièrement de l'arrondissement Infrastructure et de sa Subdivision des Aérodromes Territoriaux (SAT) qui dépendent du Ministère de l'Équipement de la Polynésie française. Leur rôle est centré sur la création et l'entretien des aérodromes territoriaux.
- du Service Territorial des Transports Interinsulaires (STTI), placé sous l'autorité du Ministre des Transports de la Polynésie française et qui est chargé essentiellement de l'exploitation de ces aérodromes, en liaison avec le Service d'Etat de l'Aviation Civile.

Ces services nous livrent dans le dossier du trimestre un important travail pédagogique de vulgarisation de leur activité dans le domaine aéronautique et nous informent de leurs structures et de leur organisation. Saluons leurs efforts et leur réussite, ainsi que la volonté du Gouvernement de la Polynésie française de développer les infrastructures aéronautiques à un niveau accru et soutenu.

Ce trimestre également, l'aérodrome d'Etat de Raiatea est à l'honneur. La rubrique *entretien* est consacrée à M. Charles PERETTI, chef de l'aérodrome de Raiatea-Uturoa depuis 1986. Témoin de nombreux épisodes imprévus, ce dernier nous a accueillis très chaleureusement afin de nous parler de son poste et de sa vie décemment entièrement dévouée à l'aéronautique. Dans la rubrique *aérodrome*, il nous a ouvert en grand les portes de l'aérodrome et nous a présenté son équipe.

L'activité du trafic international du premier semestre confirme la tendance à la hausse par rapport à l'année 1996 : le nombre de passagers progresse de 3,8% et le fret connaît une augmentation de 13,9%. Confirmant leur intention, les compagnies françaises ont mis en œuvre comme prévu des vols supplémentaires entre Tahiti et la métropole pour la "saison d'été" : 5 fréquences pour AOM, 4 pour Air France et 3 pour Corsair. La compagnie nationale exploite depuis le mois d'avril des B747-200 à la place des 747-400 réaffectés sur le réseau Asie.

Dans le contexte de concentration des vols, le traitement des passagers dans des conditions acceptables demeure le souci majeur des responsables aéroportuaires mais malgré toutes les initiatives prises au sein des divers services concernés de l'aéroport et les efforts de leurs personnels, il faudra malheureusement s'attendre à quelques séquences d'arrivée et de départ particulièrement difficiles à gérer.

Enfin, pour terminer, *Manureva* a décidé de consacrer plusieurs pages au club fétiche de l'Aviation Civile. Les rameurs de Reva Nui qui volent de succès en succès, semblent rallier de plus en plus de monde à leur cause. En effet, en portant très haut les couleurs de l'Aviation Civile, le club suscite l'admiration et la fierté de tous les agents et ce faisant, renforce leur sentiment d'appartenance à un ensemble dynamique. Ce dernier point est très positif car il favorise le renouveau du tissu associatif du SEAC/PF qui devrait voir bientôt le développement d'une grande variété d'activités associatives sportives, culturelles et sociales.

**Guy YEUNG**

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

3

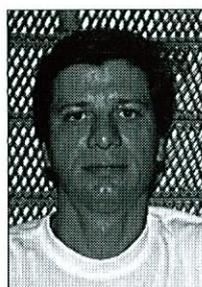
## Edito

6

## Entretien

**M. Charles PERETTI.**

*Chef de l'aérodrome de Raiatea,  
M. PERETTI est un passionné de  
l'aéronautique.*



10

## Aérodrome

**L'aérodrome de RAIATEA.**

13

## Activités des services

**Le Service Administratif.**

**Le Service de la Navigation Aérienne.**

**Le Service de l'Infrastructure Aéronautique.**



### **MANUREVA MAGAZINE N° 83 - 3ème trimestre 1997**

**Directeur de publication :** Guy YEUNG  
**Rédacteur en chef :** Pierre VIEILLARD  
**Rédaction et entretiens :** Florian L'AUTELLIER et le personnel du SEAC PF.  
**PAO-Maquette :** Heinrick HUI  
**Photogravure :** SCOOP  
**Impression :** STP  
**Photo de couverture :** Vue aérienne de l'aérodrome de Raiatea.

Le Manureva remercie particulièrement Monsieur Jonas TAHUAITU, ministre de l'Equipement, Monsieur François DURGEAT, Directeur de cabinet du ministre de l'Equipement, Monsieur Georges LAN AH LOI, Directeur pi de l'Equipement, Monsieur Hervé COULOMB, Chef de la Subdivision des Aéroports Territoriaux de la Direction de l'Equipement, Monsieur Michel BONNARD, Chef du Service Territorial des Transports inter-Insulaires, pour leur participation au dossier du trimestre.

**29**

## Missions

Le logiciel SIGAL.

Formation juridique.

Visite de M. Michel BALME.

**31**

## Nouvelles

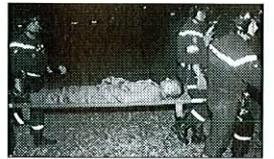
Le comité d'action sociale.

Hygiène et sécurité.

Un beechcraft B200 pour Air Archipels.

Comme un avion sans... train !

Plan de secours en action.



*L'exercice de plan de secours sera l'élément marquant de ce trimestre.*

**37**

## Tourisme

Le marché touristique se porte bien.

**38**

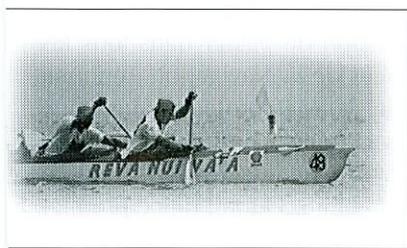
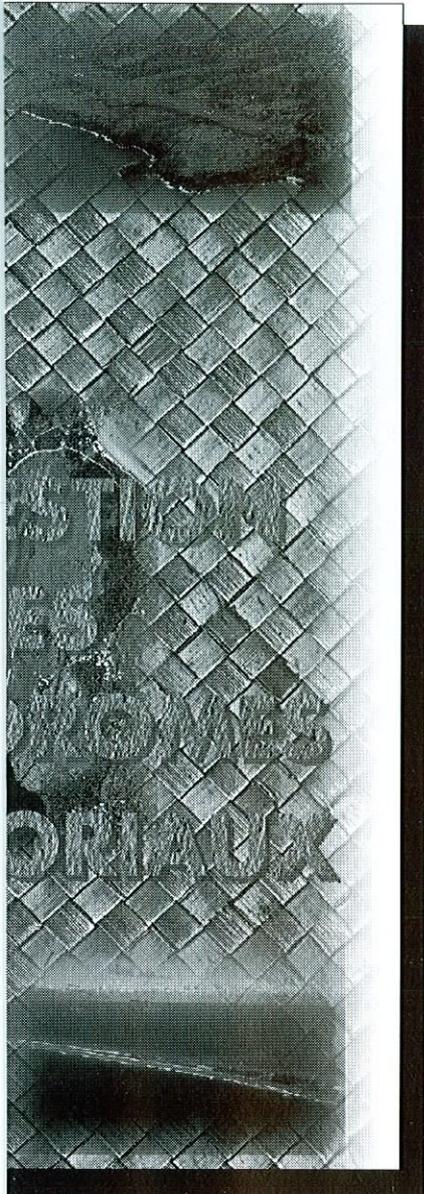
## Sport

Tahiti Nui va'a.

**43**

## Vie du personnel

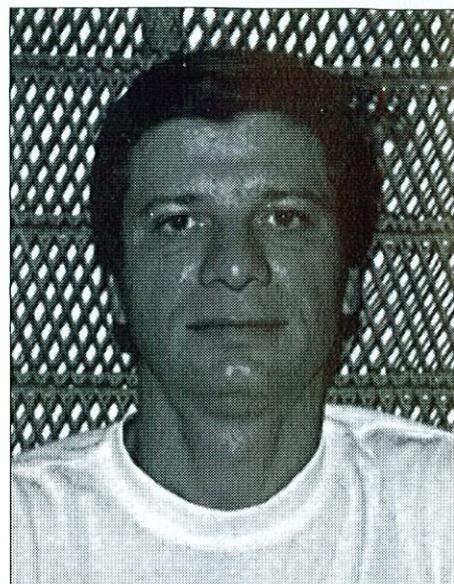
Mouvements du personnel.



*Reva Nui, le club de piroguiers de l'Aviation Civile, marche très fort. La course de Tahiti Nui /a'a est l'illustration même de leur domination sur le sport de la pirogue en Polynésie.*

# Charles PERETTI

**C**harles PERETTI est le chef de l'aérodrome de Raiatea depuis 1986. Après nous avoir accueillis chaleureusement, il nous a présenté son travail et son équipe. Durant cet entretien, il a pu évoquer des souvenirs et témoigner d'événements imprévus. Il nous a également parlé de ses loisirs : l'aéronautique, toujours l'aéronautique... Une passion qui relève d'un défi sur une île comme Raiatea.



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

**Charles PERETTI :** Ma mère s'occupait de l'hôtel EIMEO à Moorea avec ses parents, alors que mon père était cuisinier à bord du navire Le Tahitien qui faisait la navette entre Papeete et Marseille. De cette rencontre, je suis né à Marseille en 1958. Lorsque mon père a quitté Le Tahitien, mes parents se sont installés à Tahiti en 1963. Je suis rentré à l'école primaire Saint Paul située dans le quartier de Taunoa près de l'église Sainte Thérèse. Ensuite, je suis allé au collège La Mennais où j'ai passé mon BAC "C" en 1976.

Je me préparais à une carrière d'officier dans la Marine Nationale lorsque je me suis présenté au concours de Technicien de l'Aviation Civile. Ayant réussi ce concours en octobre 1976, j'ai finalement choisi une carrière aéronautique plutôt qu'une carrière dans le monde maritime. Avant

d'entrer à l'Aviation Civile, son Directeur en Polynésie française, M. VELLUTI, m'a demandé d'accomplir mes obligations militaires, ce que j'ai fait de janvier 1977 à janvier 1978 au camp d'Arue.

**Avez-vous directement fait votre stage à l'ENAC de Toulouse après votre Service National ?**

Non, pas immédiatement après car les stages à l'ENAC commençaient au mois de septembre or j'ai terminé mon Service Militaire au mois de janvier. M. Guy YEUNG, à l'époque chef du

Service de la Navigation Aérienne (SNA), m'a fait intégrer directement son service en attendant la rentrée du mois de septembre à l'ENAC.

*«j'ai finalement choisi une carrière aéronautique plutôt qu'une carrière dans le monde maritime»*

De janvier à septembre 1978, j'ai reçu une première formation (sur le tas) très complète auprès de M. Georges PAUREAU alors Commandant de

l'aérodrome de Tahiti-Faa'a. J'ai eu l'occasion de passer dans tous les services de la Navigation Aérienne et de la Météorologie ainsi que dans certains services de l'Armée de l'Air et de la compagnie aérienne Air Tahiti. Du fait de ce premier contact extrêmement enrichissant

au sein de services opérationnels, nous avions, moi et mes camarades de promotion, un temps d'avance sur les autres élèves ou stagiaires lors de notre rentrée à l'ENAC en septembre 1978.

De septembre 1978 à mars 1979,



Aérogare de Raiatea.

j'ai suivi la formation classique des Techniciens de la Navigation Aérienne.

**Quels ont été vos premiers postes lors de votre retour sur le Territoire ?**

Je suis rentré à Tahiti au mois de mars 1979 pour être affecté, jusqu'en 1984, dans les différents organismes que comprend la section au sol (bureau de piste, bureau de l'information aéronautique et bureau central des télécommunications) alors dirigée par M. BOUIN.

En 1984, il y a eu une vacance d'emploi comme contrôleur sur l'aérodrome de Raiatea. Après avoir postulé, j'ai été retenu puis rapidement affecté à ce poste jusqu'en 1986 où j'ai de nouveau postulé, cette fois ci, pour le poste de chef d'aérodrome de Raiatea.

*M. Peretti entouré de son équipe de contrôleurs (Ines Malinowski, Marcel Buluc) et des pompiers de l'aérodrome*



**Quels sont les événements qui vous ont marqué depuis votre affectation à Raiatea ?**

Ce qui m'a le plus marqué, ce sont les grandes visites officielles de certaines personnalités ou hommes d'Etat. En fait, beaucoup de ministres sont passés à Raiatea lors de leur visite en Polynésie française. En effet, Uturoa, ville principale de Raiatea, est également la capitale des Îles Sous-Le-Vent : elle possède un Administrateur d'Etat ainsi qu'un Administrateur Territorial. Curieusement, les hasards du calendrier ont voulu que ce soit surtout des personnalités politiques de gauche qui passent à Raiatea (Messieurs ROCARD, CHEVENE-MENT, CHARASSE et pratiquement tous les ministres des DOM-TOM).

Cependant, la tournée officielle à Raiatea la plus marquante, selon moi, fut celle de Mme MITTERAND en 1990. A l'occasion de son passage en Polynésie française, afin de célébrer le centenaire de la

ville de Papeete, le Président de la République, M. François MITTERAND, rendait visite à M. Paul-Emile VICTOR installé sur l'île de Bora Bora ; alors que dans le même temps, Mme MITTERAND venait en visite officielle dans la ville d'Uturoa.

**Un autre fait nous a beaucoup marqué à Raiatea : le passage sur les Îles Sous-Le-Vent du cyclone Wasa**

Bien entendu, lors de visites officielles, la sécurité entourant les personnalités doit être maximale. C'est pourquoi, lors de la visite de Mme Mitterand, tout trafic aérien civil a été interrompu pendant la durée des opérations d'arrivée et de départ. Seul un Gardian de l'Aéronavale patrouillait en permanence dans la zone pour éviter toute intrusion, alors qu'un Falcon 50 fermait le cortège aérien en jouant le rôle d'avion fusible : sa mission étant de remplacer au pied levé l'avion présidentiel en cas de défaillance de ce dernier.

Un autre fait nous a beaucoup marqué à Raiatea : le passage sur les Îles Sous-Le-Vent du cyclone Wasa. Le 9 décembre 1991, alors qu'à 19 heures 50 décollait le dernier vol de la compagnie Air Tahiti, le vent soufflait déjà à 40/45 nœuds. Nous avons donc pris la décision de démonter les éléments vitaux de la tour de contrôle (VHF, HF, Téléphones, Télétipe) et de les mettre dans une armoire étanche du bloc technique. Ensuite, nous avons coupé l'alimentation électrique et téléphonique après

en avoir avisé la Direction.

Si le cyclone WASA est passé à une centaine de kilomètres au large de Raiatea, en revanche, Bora Bora et surtout Mopelia ont subi de violentes rafales de 86 km/h en moyenne et Météo-France a enregistré des pointes à 133 km/h. Pendant plus de 24 heures, le vent, la pluie et la houle se sont déchaînés sur l'aérodrome et à l'aube du 12 décembre, le phénomène s'estompant, nous avons rebranché les instruments et déblayé la piste des débris déposés par la houle. Une fois les groupes électrogènes démarrés, nous avons contacté Tahiti-Faa'a par radio et nous avons appris avec émotion que nous étions la seule piste opérationnelle des Îles Sous-Le-Vent. Mais déjà, un avion affrété par le Président du Territoire pour une mission de reconnaissance aux Îles Sous-Le-Vent ainsi qu'un Super-Puma de l'armée en mission de sauvetage sur Mopelia décollaient de Faa'a pour un atterrissage sur Raiatea.

**En 1992, l'aérodrome de Raiatea a bénéficié d'une modernisation. Quels ont été les principaux changements ?**

Effectivement, en 1992 a été amorcée la modernisation de l'aérodrome qui s'est étalée sur un an et demi. Le balisage a été refait, 2 papi, 2 feux à éclats aux 2 QFU (orientation magnétique de la piste) ont été mis en place. Un nouveau hangar SSIS avec un nouveau véhicule (VIM 1), ainsi que 2 nouveaux groupes électrogènes ont été également installés. Le plus remarquable a été la construction de la nouvelle tour de contrôle.

La maîtrise d'œuvre de la partie génie civil était assurée par le SIA tandis que le STNA (de Paris) s'occupait de la partie technique avec à l'échelon local, la Maintenance Régionale de la Division Technique du SEAC/PF dirigée à l'époque par M. PECQUEUR.

**Vos loisirs appartiennent également au domaine de l'aéronautique. Pouvez-vous nous en parler ?**

Une partie de mes loisirs concerne en effet l'aéronautique car je m'occupe de l'aéro-club des Îles Sous-Le-Vent. J'en suis le vice-président et suis chargé de l'école de pilotage. Ce dernier point consiste à recruter les élèves pilotes et assurer leur suivi administratif (visite médicale, carte de stagiaire, autorisation solo, examen théorique...) en liaison avec Mme Caryl WALSACK de la division des transports aériens. En tant que chef d'aérodrome, j'organise également le déroulement des examens théoriques.

L'aéro-club des Îles Sous-Le-Vent a commencé ses activités en 1968 grâce à un Piper J3. Aujourd'hui, l'aéro-club possède un Cessna 172. C'est M. Guy JUVENTIN, immense figure de l'aéronautique polynésienne (et notamment ancien pilote de guerre au sein des Forces Aériennes de la France Libre pendant la Seconde



Le Cessna 172 de l'aéroclub des Îles Sous Le Vent.

Guerre Mondiale) et ancien commandant de l'aérodrome de Raiatea, qui est l'un des fondateurs de cet aéro-club. Lors de sa disparition en 1991, il a fallu se rendre à l'évidence, l'aéro-club était dans une situation critique avec un seul pilote actif.

Sous l'impulsion de M. Guy YEUNG qui recherchait un instructeur pour notre aéro-club, j'ai de mon côté recruté des élèves pour remonter une école de pilotage. En septembre 1991, j'ai pu rassembler une quinzaine d'élèves et au mois d'octobre 1991, M. YEUNG nous trouvait un instructeur en la personne de M. GERAULT, qui faisait la navette un week-end sur deux entre Tahiti et Raiatea. L'engouement fut tel que les élèves voulaient voler plus souvent et, leur nombre augmentant, M. GERAULT ne pouvait plus répondre à la demande. Nous avons donc passé une annonce dans la presse métropolitaine spécialisée pour recruter un instructeur à plein temps. C'est finalement M. VUILLERMOZ, arrivé de France en septembre 1992, qui a pris la relève pendant un an. Parallèlement, nous avons acheté un deuxième Cessna 172. A l'issue de cette formation, une dizaine d'entre nous (car je faisais également partie des élèves) obtinrent le brevet de pilote privé. De plus, entre 1993 et 1995, nous avons pu

nous avons monté un projet d'action éducative baptisé " Tamarii Manureva "

mener à bien un projet d'action éducative auprès des jeunes des Îles Sous-Le-Vent.

**Pouvez-vous nous parler de cette action ?**

En collaboration avec le lycée d'Uturoa, l'Etat et l'aéroclub, nous avons monté un projet d'action éducative baptisé " Tamarii Manureva " en vue de faire acquérir par une vingtaine d'élèves de troisième et de seconde le brevet d'initiation aéronautique. Cette opération comprenait en fait l'obtention de l'examen théorique du brevet de base plus quelques heures de vol leur permettant d'accéder au lâcher en solo. Ce projet a été lancé à la rentrée des classes de 1993 et s'est achevé en juin 1995.

Préalablement, nous avons réalisé un questionnaire que nous avons distribué au lycée et au collège d'Uturoa afin de réunir les 20 élèves les plus motivés. Une fois les candidats sélectionnés, M. DUSSINE (en remplacement de M. VUILLERMOZ rentré en métropole) a pris en charge l'enseignement des parties théorique et pratique.

90% des élèves ont rempli leur contrat et ont obtenu la partie théorique du brevet de base et 6 d'entre eux ont poursuivi jusqu'à l'obtention complète du brevet de base (théorie + pratique).

A la suite de ce projet, les jeunes qui avaient obtenu le brevet de base ont continué leurs études et ont quitté Raiatea. De plus, une fois que les gens ont obtenu leur TT (brevet de pilote



*Le hangar de l'aéroclub des Îles Sous Le Vent.*

privé), ils se passent d'instructeur. Nous n'avons donc pas pu maintenir un pool d'élèves suffisant pour retenir l'instructeur, M. DUSSINE. Celui-ci, ancien pilote d'Air Alizé, est désormais pilote à Air Archipels.

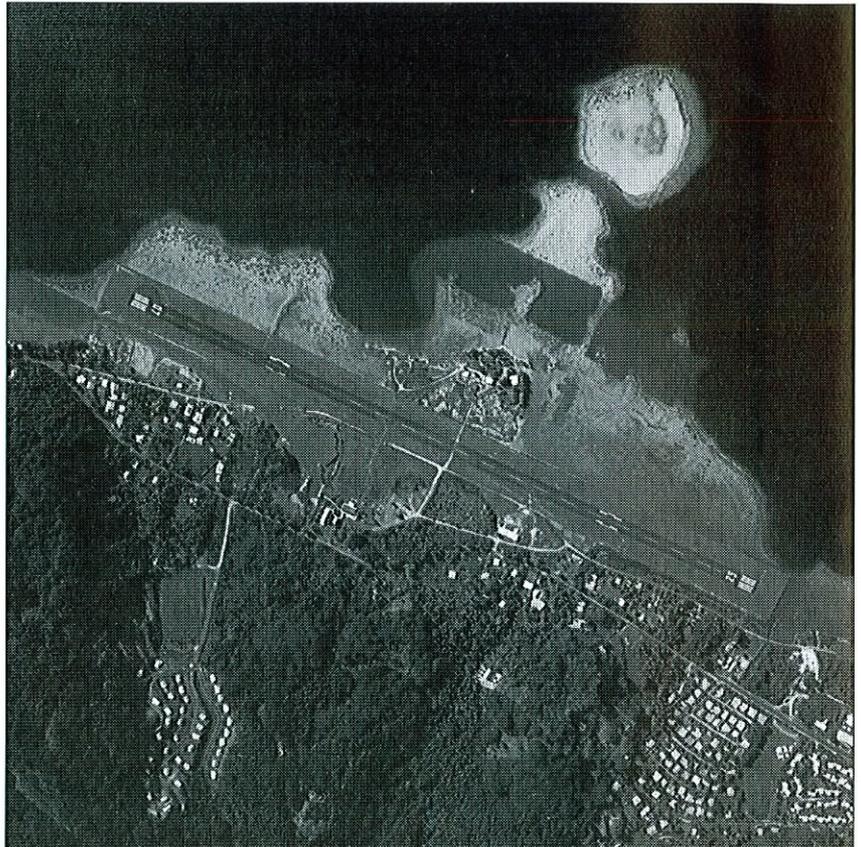
Aujourd'hui, l'école est arrêtée et l'aéro-club vit grâce aux TT formés les années précédentes. Cependant, plusieurs personnes nous sollicitent pour relancer l'école et l'histoire pourrait bien recommencer.



90% des élèves ont rempli leur contrat et ont obtenu la partie théorique du brevet de base

# L'AERODROME DE RAIATEA

**D**epuis le début des années 1990, l'aérodrome de Uturoa a connu des améliorations techniques successives ainsi qu'une fréquentation croissante. En effet, de 71 645 passagers en 1991, l'aérodrome d'Etat de Raiatea en compte 98 362 en 1996, et se place au 4ème rang des aérodromes de Polynésie française en nombre de passagers. Avec 4 040 mouvements en 1996, il occupe également la 5ème place en nombre de vols contrôlés. L'équipe de l'aérodrome, dirigée par M. Charles PERETTI, a eu la gentillesse de nous accueillir et de nous présenter son travail.



Les deux îles de Raiatea et de Tahaa font partie des Îles Sous le Vent de l'Archipel de la Société. Ces deux îles sont associées dans un même lagon et se situent à un peu plus de 200 km dans l'ouest-nord-ouest de Tahiti.

Au sud, Raiatea (ou "l'île sacrée", selon les anciens Polynésiens) a la forme d'un triangle isocèle dont la hauteur serait de 20 km et la base de 14 km. Son sommet, le mont Tefatua, culmine à 1 017 mètres. A la pointe sud-est de l'île se trouve le Marae Taputapuatea dont l'importance religieuse fut considérable. Ce

centre sacré était vénéré dans l'ensemble du triangle Polynésien de Hawaii à l'Île de Pâques jusqu'en Nouvelle-Zélande. Tahaa au nord, est de forme circulaire. Plusieurs baies profondes découpent son littoral. Son point le plus élevé (au centre) est le mont Ohiri, 590 mètres.

On pense que ces deux îles ont été peuplées d'immigrants provenant des Samoa. Cook les visita en 1769. La population de Raiatea est de 8 560 habitants et celle de Tahaa de 4 005 habitants.

## Un peu d'histoire aéronautique...

Au mois d'août 1961, ont débuté les travaux de construction de la piste de Raiatea sous la direction du Territoire et financés par le FIDES (Fond d'Investissement pour le Développement Economique et Social).

Le 14 juin 1962, Raiatea inaugurerait sa première piste d'aviation de l'île : une bande de corail compacté de 1 500 mètres sur 100 mètres de largeur, prise en remblai sur un plateau corallien jusque-là immergé. Auparavant, seuls les hydravions du Réseau Aérien

Interinsulaire (RAI) pouvait desservir Raiatea.

La délibération n°64-26 du 6 février 1964 prise par l'Assemblée Territoriale transférait cet aéroport dans le domaine public de l'Etat. Raiatea accédait ainsi au statut d'aéroport d'Etat. Cette même année, l'Aviation Civile ouvrait l'aéroport à la circulation aérienne publique, et les premières liaisons pouvaient être proposées à partir de la nouvelle piste de Raiatea -Uturoa.

En 1966, les liaisons aériennes en Polynésie se développant, une piste bitumée de 1 400 mètres sur 30 mètres était créée.

En 1967, l'exploitation commerciale de l'aéroport est concédée à la SETIL (Société d'Équipement de Tahiti et ses Îles)

Avant 1992, l'ancienne vigie était installée sur le toit de l'aérogare. On avait à l'époque profité de la construction du bâtiment pour ajouter cette installation. Le champ de vision réduit, les défauts techniques et la vétusté du local qui avait servi près de 15 ans ont contraint le Service d'Etat de l'Aviation Civile à construire une autre tour. L'implantation finalement retenue rappelle celle de Tahiti-Faa'a. Ainsi, la tour de contrôle est située de l'autre côté de la piste par rapport à la montagne, ce qui améliore considérablement la visibilité. On aperçoit maintenant de manière dégagée depuis la position de contrôle les 2 axes d'approche, les 2 seuils de piste, et l'ensemble des installations.

L'ensemble du balisage vieillissant de Raiatea a été refait à l'occasion du même chantier que celui de la tour. Cette réfection fut complexe car il s'agissait d'entreprendre les travaux sans toucher au balisage existant de manière à ne pas interrompre les vols de nuit.

### Un aéroport tri-modal dont le passage à la catégorie 5 est à l'étude

Raiatea est un aéroport tri-modal, c'est une de ses principales caractéristiques. On peut y accéder de trois façons différentes : par air et par terre, bien sûr, mais également par mer depuis la création, en 1994, d'un chenal aéroportuaire (reliant l'aéroport au lagon) au bout duquel ont été construits un quai et un abri passagers. Ce chenal constitue un énorme avantage pour les particuliers, mais aussi pour les pensions de famille et les hôteliers notamment ceux résidant à Tahaa.

Actuellement, Raiatea est un aéroport de catégorie SSIS 4. Cependant, il approche le seuil des 700 mouvements d'ATR 72 par trimestre ce qui va nécessiter un passage en catégorie 5 (classement OACI lié à la fréquentation de l'aéroport). Pour satisfaire ce changement de catégorie, l'achat d'un véhicule SSIS de niveau supérieur à celui déjà en place est obligatoire. L'appel d'offres concernant ce véhicule a été lancé.



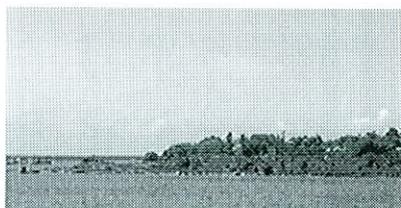
*Le véhicule de lutte contre l'incendie va être remplacé par un autre plus performant.*

### L'aménagement de la trouée d'envol

Le dernier chantier sur l'aéroport de Raiatea concernait l'aménagement de la trouée d'envol 07 en vue de la rendre optimale pour son exploitation par la compagnie Air Tahiti.

Il s'est étalé sur 16 mois et s'est achevé en juin cette année. Il a consisté en un abattage et un élagage de la végétation sur une surface de grande envergure : environ 6,5 hectares.

La première étape a commencé en mars 1996 par un levé topographique de tous les obs-



*Un important travail d'abattage des obstacles a été entrepris dans la trouée QFU 07.*



*La nouvelle tour de Raiatea bâtie en 1992.*

La dernière modernisation des équipements date de 1992 et comprenait deux volets : la construction d'une nouvelle tour de contrôle et le rajeunissement du balisage lumineux.

tacles perçant la trouée d'envol. Dans une deuxième phase, le chef d'aérodrome, Charles PERETTI, s'est rendu sur le terrain avec ses pompiers pour sensibiliser chaque occupant des parcelles situées hors du domaine de l'Etat et ainsi obtenir leur autorisation d'effectuer les travaux.

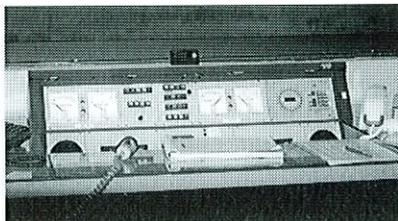
Enfin, dans une troisième phase, une entreprise de la place a procédé à l'abattage et à l'élagage. Ces différentes étapes ont été renouvelées deux fois, ce qui a permis d'affiner la coupe entre chaque phase. Ce chantier était supervisé par le bureau d'étude du SIA et l'on peut remercier les riverains qui se sont montrés très compréhensifs et qui ont même aidé aux travaux.

## Les équipements techniques

La tour de contrôle comprend au rez-de-chaussée une salle technique climatisée qui reçoit l'ensemble des équipements à protéger.

A la vigie, l'équipement est standard et moderne. Deux ensembles de radiocommunication VHF permettent au contrôleur de travailler en toute sécurité. Un enregistreur de communications équipe également la vigie. Les cassettes sont gardées au moins un mois pour être utilisées en cas d'incident technique ou d'accident aéronautique.

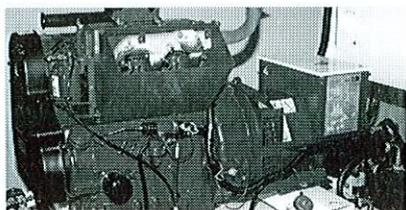
Des feux à éclats de 60 joules, deux à chaque seuil de



*Le pupitre de la tour de contrôle comprend les équipements de radiocommunications, de commande du balisage lumineux et tous les indicateurs de paramètres.*

piste, facilitent l'approche par mauvais temps. Un autre feu à éclats, omnidirectionnel équipe le sommet de la vigie. Deux aides lumineuses PAPI (Precision Approach Path Indicator) équipent également les approches. Au total, plus de 10 km de câbles relient l'ensemble du balisage lumineux au courant du secteur et aux deux groupes de secours.

Comme sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, une route traverse la piste et relie l'aérogare à la zone nord où sont implantés tous les équipements techniques de l'aérodrome ainsi que les logements des 4 agents de l'Aviation Civile. Des feux de traversée de piste commandés depuis la tour règlent la circulation sur cette route. Ces feux sont soit orange clignotant, soit rouge fixe ; il n'y a pas de feu vert. Cette absence de feu vert permet de responsabiliser les usagers de cette route. En effet, à tout moment, un avion peut se poser, même quand il n'y a pas de contrôle aérien. La couleur orange permet alors d'attirer l'attention de l'utilisateur qui traverse en l'incitant constamment à la prudence. Il convient en effet qu'il ait le réflexe de toujours vérifier s'il n'y a pas d'avion en finale.



*Le groupe électrogène de secours.*

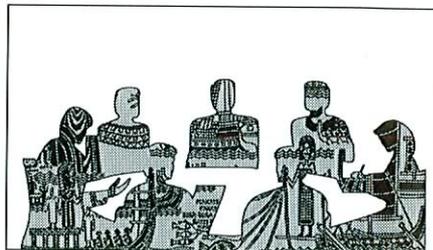
**Inès MALI-NOWSKI :**  
" premier contrôleur aérien " de Polynésie française au féminin



*Quelle carrière ! Entrée en 1966 avec un BEPC au service comptable de la Direction l'Aviation Civile en Polynésie française, Mme Inès MALI-NOWSKI s'est d'abord occupée du traitement des personnels. Plus tard, elle demande sa mutation à la section au sol : BCT, BDP et BIA. En fait, elle suit une véritable formation de technicien sur le tas.*

*Enfin, elle décide 12 ans après son entrée à l'Aviation Civile, en 1978, de passer le concours de Technicien de la Navigation Aérienne. C'est en 1989 qu'elle s'installe sur l'aérodrome de Raiatea où elle devient ainsi la première femme TEEAC affectée sur un aérodrome des îles. Ravie de son affectation là-bas, elle se dit bien épaulée par ses collègues de travail.*

# Le Service Administratif



Quatre événements majeurs ont marqué ce second trimestre : la mise en place d'un Comité Local d'Action Sociale en Polynésie française, l'organisation sur place d'une formation juridique, la fin de la renégociation de la convention collective des Agents Non Fonctionnaires de l'Administration (ANFA) et le lancement de la migration du logiciel de paie vers le calculateur RS6000.

La création du Comité Local d'Action Sociale (CLAS) a mobilisé beaucoup d'énergie. Cette instance est une première en Polynésie française et il a fallu s'investir de longues semaines pour boucler l'ensemble du dossier. C'est au début avril que M. Michel BALME, Chef du Bureau des Affaires Sociales et de la Santé, a été mandaté par M. Francis MASSE, Sous-directeur des Personnels et des Affaires Juridiques, pour nous assister dans la mise en place du CLAS. L'Aviation Civile et la Météorologie sont à nouveau réunies pour gérer en commun l'action sociale et redynamiser le tissu associatif. Vous trouverez de plus amples détails sur ce sujet dans les pages suivantes.

Mi-avril, M. Frédéric POMMIER et Mme Emanuela LACAZE du Bureau des Affaires Juridiques et du Contentieux sont venus animer un séminaire consacré notamment à la hiérarchie des normes, à la motivation des actes et à l'accès aux documents administratifs. Au cours de cette formation juridique

l'accent a également été mis sur la notion de responsabilité des fonctionnaires. Une réunion d'information sur ce thème précis a été organisée plus particulièrement au profit des personnels ICNA.

La renégociation de la convention collective des ANFA s'est achevée fin juin. Elle a été beaucoup plus qu'un simple «toiletage». De longues réunions regroupant les représentants de l'Etat et des organisations syndicales ont permis une véritable refonte de cette convention vieille de presque trente ans. Les travaux de ce groupe de travail présidé par le Secrétaire Général de la Polynésie française se sont dérou-

lés dans un excellent état d'esprit. La mouture finale fera l'objet d'une relecture fin septembre et sera ensuite soumise aux autorités de l'Etat en métropole.

La migration du logiciel de paie était indispensable. L'IN 4000 vieillissant et les programmes vieux de dix ans ne permettaient plus un travail satisfaisant. En attendant la réalisation d'un nouvel ensemble logiciel sur la base de données Progress il était urgent de mettre en sécurité la procédure de paie qui est l'aspect opérationnel de l'activité administrative. Les études préparatoires ont été menées, un protocole pour la réalisation technique par une société de services a été établi. Les travaux ont été lancés ; ils devraient aboutir à une phase de tests grandeur nature sur deux mois et une mise en service pour le mois d'octobre.

## GESTION BUDGETAIRE

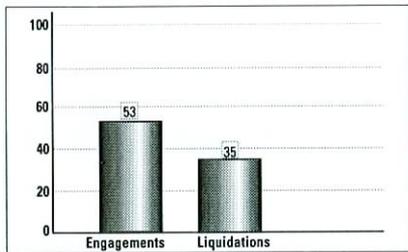
### Bilan budgétaire :

Le service dispose depuis le mois de juin de l'intégralité de sa dotation de crédits de fonctionnement. Cette mise en place est avancée par rapport aux années précédentes (le solde était alors délégué en septembre) et s'inscrit dans un nouveau calendrier de délégation des crédits de fonctionnement courant. Le rythme de mise en place de ces crédits par l'administration centrale est désormais le suivant :

- décembre n-1: crédits anticipés (dans la limite de 80 % de la dotation n-1)

Formation juridique avec M. Frédéric POMMIER et Mme Emanuela LACAZE du Bureau des Affaires Juridique et du Contentieux.





Bilan budgétaire sur les chapitres de fonctionnement courant (en % de la dotation annuelle).

- janvier : 1ère allocation (85 % de la dotation n),
- juin : solde.

Cette nouvelle procédure permet de compenser le raccourcissement de la période complémentaire et d'améliorer la gestion prévisionnelle des crédits. Elle vise également à faciliter le respect des délais de paiement aux fournisseurs.

**Tableau de bord budgétaire :**

La réflexion entamée en début d'année sur la rénovation du tableau de bord budgétaire est en cours d'achèvement. Le nouveau tableau de bord est composé de 8 grands indicateurs à la fois quantitatifs et qualitatifs. Cette nouvelle version est conçue pour être un outil d'aide à la gestion prévisionnelle et constitue un instrument du contrôle de la gestion. En cours de programmation, les nouveaux indicateurs devraient être disponibles avant la fin du 3ème trimestre.

**Comptabilité analytique :**

L'intégration des données financières du SEAC/PF (issues de l'application locale MOANA) dans le système comptable du BAAC (SIGEF) implique la mise en place d'un interface entre la comptabilité analytique locale et la comptabilité analytique nationale. Celui-ci reposera sur l'établissement d'un lien entre les services bénéficiaires, niveau d'affectation de la comptabilité analytique locale, et les centres de coût et installations de

la comptabilité analytique nationale. La fiabilité de cette intégration dépend bien sûr d'une affectation au plus juste des dépenses sur les services bénéficiaires. C'est dans ce cadre qu'un premier bilan de l'utilisation des services bénéficiaires a été réalisé.



M. Michel BALME, Chef du Bureau des Affaires Sociales et de la Santé.

Certaines procédures de virement magnétiques du traitement des agents avec des banques ont été initialisées.

Une nouvelle base de données servant à la fois à l'élaboration de nouveaux tableaux de bord et à la consultation par agrégat a été conçue. Cette initiative correspond à une nouvelle approche des travaux statistiques qui laisse une grande marge de manoeuvre à l'utilisateur... résultats et bilan au cours du dernier trimestre.

**CONCOURS ET EXAMENS**

Le Service Administratif a mis en place, organisé et surveillé les épreuves du Concours Externe des T.E.E.A.C. du Corps Métro qui s'est déroulé dans la nuit des 27 et 28 avril 1997.

Le Service Administratif a organisé avec le GREFOC un recrutement d'un ANFA / CC3 au Service de l'Infrastructure Aéronautique (base aérienne).

**INFORMATIQUE DE GESTION**

Les informaticiens de gestion se sont penchés sur l'étude et la réalisation de programmes-types pour la saisie et l'affichage des données en modes caractère et graphique ainsi que sur l'élaboration d'un logiciel destiné à l'automatisation du calcul de l'indemnité de congés des ANFA.

Les travaux d'assistance du haut-commissariat dans le domaine de la paie ont été poursuivis et seront amplifiés dès la fin de la migration du logiciel vers le monde UNIX.

Des mises à jour du logiciel de gestion MOANA ont été expédiées en Nouvelle Calédonie et une procédure de télé-assistance a été inaugurée.

**CAMPAGNE DE NOTATION 1996**

Le Service Administratif a lancé les campagnes de notation 1996 des personnels techniques, administratifs du corps métropolitains et des TEEAC/CEAPF.

**MISSIONS HORS POLYNESIE**

M. Guy YEUNG s'est rendu à Vancouver du 10 au 15 mai 1997 pour la Conférence A.C.I. des aéroports internationaux du Bassin du Pacifique. Il est également allé à Paris du 18 juin au 01 juillet 1997 pour une liaison avec l'Administration Centrale.

M. Richard AFEIAN s'est rendu à Paris du 19 mai au 03 juin

1997 pour la Réunion du budget d'investissement DNA 1998.

Mme Sylviane THEVENEAU s'est rendue à Paris du 17 au 21 juin 1997 pour le Séminaire des Agents Comptables du BAAC.

MM. Roland DUGAIL et Georges CLAUSTRE se sont rendus à Paris et Toulouse du 30 juin au 04 juillet 1997 pour des Réunions avec la DNA et VIVO.

## SOCIAL

Le Comité Local d'Action Sociale de Polynésie française a tenu séance le jeudi 17 avril 1997 dans la salle de réunions du Service de la Navigation Aérienne pour débattre de l'ordre du jour suivant :

- Election du Président : M. RENAUT Alain est élu président pour une durée de 3 ans.

- Constitution des commissions spécialisées : trois commissions ont été constituées (commission bureau, commission vie associative, commission cadre de retraités).

Le Comité Local d'Action Sociale de Polynésie française a tenu une 2ème réunion le 13 mai 1997 sous la présidence de M. RENAUT Alain afin d'examiner les points inscrits à l'ordre du jour :

- Approbation du PV de la réunion du 17 avril 1997.

- Adoption du règlement intérieur.

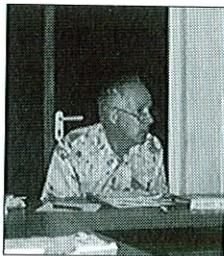
- Approbation des responsables des commissions.

- Définition des orientations de la politique sociale pour les 3 années de mandat.

- Préparation des dossiers de demandes de subventions pour 1997.

Le Comité Local d'Hygiène et de Sécurité du SEAC s'est réuni sous la présidence de M. Jean-Louis DETANTE le jeudi 15 mai

1997 dans la salle de réunions du Service de la Navigation Aérienne pour examiner les points inscrits à l'ordre du jour :



M. Jean-Louis DETANTE  
préside le Comité Local  
d'Hygiène et de Sécurité  
du SEAC.

- Approbation du PV du 12 juin 1996.

- Modifications du règlement intérieur.

- Présentation du bilan annuel du médecin de prévention.

- Risques professionnels du personnel SEAC/PF.

- Commentaires sur les circulaires FP/4 n° 1871 et 2B n° 95-1353 du 24 janvier 1994.

- Plan d'action 1997.

Le Comité Technique Paritaire a tenu séance le mardi 10 juin 1997, dans la salle de réunion du Service de la Navigation Aérienne, sous la présidence de M. Guy YEUNG, pour examiner les points inscrits à l'ordre du jour :

- Approbation du PV de la réunion du 03 décembre 1996.

- Rapport d'activité des services au titre de l'année 1996.

- Point sur le poste CTE.

- Propositions du groupe de mise en œuvre AIS.

- Etat d'avancement du dossier d'approche centralisée des îles sous le vent.

- Réunion du CLHS

- Constitution du CLAS.

- Reclassement des pompiers inaptes.

- Inscriptions aux stages.

## COMMISSION DES LOGEMENTS

La Commission des logements s'est réunie le 06 mai 1997.

## Le Diabète

Suite à l'étude menée conjointement par l'Aviation Civile et l'Institut Polynésien de Recherche des Affections Métaboliques et Endocriniennes (IPRAME), avec la collaboration du Docteur BOISSIN, un premier compte rendu peut-être fait en attendant les résultats de Métropole dans laquelle notre population sera comparée à d'autres échantillons.

Sur les 84 personnes qui se sont présentés le 30 janvier 1997 comme lors de la première estimation, les mesures biométriques et la glycémie capillaire ont été mesurées avant et après charge en glucose. De ce procédé, on a pu retenir quatre indices de pathologies :

- les troubles pondéraux,
- la détection d'un diabète ou d'un " pré-diabète " appelé intolérance au glucose,
- les goître thyroïdien qui ont une hypertrophie de la glande,
- une hypertension artérielle.

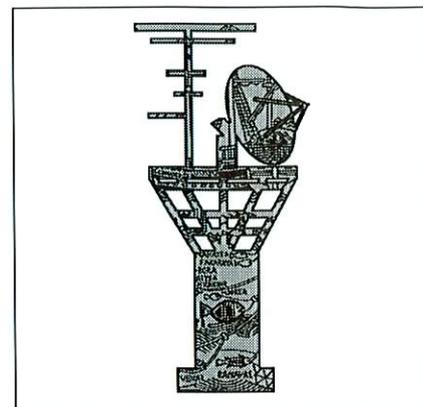
L'enquête a permis de montrer que sur la population étudiée, une personne sur deux avait un problème de poids, les femmes étant plus touchées que les hommes avec un ratio de 38 % pour 21 %).

En ce qui concerne le diabète, les résultats sont préoccupant, ils montrent dans la population étudiée une forte incidence de 15,5 % de diabétique. Il est à noter l'association fréquente des deux facteurs de risques, à savoir diabète et surcharge pondérale.

Les goitres ont aussi été détectés avec 11 cas, ce qui représente 13 % de la population étudiée. Enfin sur le plan de la tension, 20 % des sujets étudiés étaient hypertendus, et présentaient presque tous une surcharge pondérale avancée.

Il serait imprudent de conclure sur un trop petit échantillon de population. Cependant, celui-ci contient une partie de vérité, aussi, il convient donc de prendre conscience que nous sommes exposés en PF, ceci pour des raisons génétiques, mais aussi par des habitudes alimentaires inadaptées, à de forts risques de maladies cardiovasculaires et métaboliques. Ces résultats sont en corrélation avec des études plus ancienne qui avaient déjà montré une tendance pour notre population de passer de maladies de pays pauvres (infection, malnutrition) vers des maladies de pays industrialisés (hypertension, diabète, infarctus ...) (E. VIGNON - ORSTOM 89)

# Le Service de la Navigation Aérienne



**L**e Service de la Navigation Aérienne s'est consacré ce second trimestre 97 au suivi opérationnel des différentes divisions dont il a la charge, et aux actions suivantes :

En ce qui concerne les personnels, le Service de la Navigation Aérienne a procédé à l'évaluation des besoins ICNA et IESSA en vue d'établir les AVE nécessaires et d'obtenir leur publication.

De plus, la notation de plus d'une centaine d'agents du Service pour l'année 1996 a été achevée.

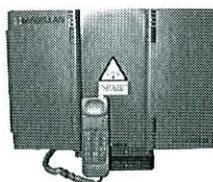
Enfin, la préparation de la réunion du CTP local a demandé une série de réunions de concertation préalable.

Les changements projetés relatifs à l'utilisation future de la plateforme de l'aérodrome de HAO ont fait l'objet de plusieurs missions d'évaluations destinées à faire un état des lieux. Le dossier technique est ainsi en cours d'instruction.

Les besoins en informations météorologiques étant définis par des textes réglementaires, le SNA a dû faire le point des exigences en matière de transport aérien. Dans un premier temps, le cas des aérodromes de Hao et de Bora Bora ont été examinés qui devront à terme répondre à ces exigences. En effet, la station de Bora Bora, située sur

l'île principale sera repositionnée sur l'aérodrome même. La station de Hao pour sa part sera maintenue jusqu'au 31/12/97 par Météo France et devrait être prise en charge par la partie militaire ensuite, en attendant d'être fixé sur le sort de l'aérodrome du point de vue de son affectation principale.

Dans le cadre de l'amélioration des communications lors d'évènements graves qui pourraient survenir à plus ou moins longue distance de l'aérodrome de



Tahiti-Faa'a, le SNA a fait l'acquisition d'un téléphone INMAR-SAT dont la mise en service est effective.

Le 12 juin 1997 s'est tenue la réunion des usagers de la plateforme de Faa'a et des aérodromes des îles, réunion destinée à informer et à sensibiliser les différents partenaires aéronautiques tant sur le plan des moyens que sur les aspects réglementaires liés à la sécurité.

Ont été ainsi abordés différents sujets concernant les conditions d'entraînement en IFR, les procédures de clôture de plan de vol ainsi que les nouvelles possibilités en matière d'approche à vue. La procédure VOR/DME de Huahine a été présentée ainsi que le cadre futur de l'espace aérien au-dessus des Iles sous le Vent.

Les évolutions en matière de traitement des informations aéronautiques, objet de la création d'une section locale spécialisée, ont été développées.

S'agissant de réglementation, des précisions relatives aux JAR ont été apportées et rappel a été fait concernant les règles du transport aérien.

D'autres informations ont été fournies, relatives à la nouvelle organisation des visites médicales et au contrôle des accès de l'aérodrome de Faa'a. Des échanges de vues ont eu lieu sur les besoins ressentis par les usagers notamment en matière de dépôt de plan de vol par télécopie ainsi qu'en matière de météorologie.

Un important travail a été effectué sur le budget en vue de le réadapter pour recadrer les projets du fait du gel des crédits. Des opérations prioritaires de génie civil ont été arrêtées.

## DIVISION AERODROMES DES ILES

### PERSONNEL

En matière de gestion administrative des personnels, il faut noter :

- la notation au titre de 1996 des TEEAC
- la notation au titre de 1996 des personnels du territoire avec les propositions d'avancement modulées en fonction des bonifications accordées.

Le dossier de départ anticipé à la retraite d'un agent pompier de Bora Bora a pu être négocié avec l'intéressé, la CPS et le service administratif. Ce départ à la retraite s'est traduit par le recrutement externe d'un agent CC5 afin de pouvoir maintenir l'effectif SSIS de l'aérodrome.

En prévision du changement d'affectation au 3<sup>e</sup> trimestre du Chef d'aérodrome de Bora Bora, M. Mano COPPENRATH, un stage de formation de contrôleur est programmé au profit de son successeur et d'un deuxième agent destiné à assurer les remplacements dans les îles.

Un concours de recrutement externe de niveau CC3 est actuellement en négociation avec le service du personnel du territoire.

### SSIS

Un exercice fictif de plan de secours d'aérodrome de Tubuai a été mis en oeuvre pour évaluer l'organigramme d'alerte.

Un exercice en grandeur réel de déclenchement du plan de secours d'aérodrome de Moorea avec participation des moyens

locaux et du SMUR du CHT de Mamao a été organisé au mois de juin. La simulation du crash d'un bimoteur léger dans le lac de Temae a permis de tester l'utilisation efficace du moyen nautique (ZODIAC) récemment affecté sur cet aérodrome. Les corrections à apporter au plan de secours feront l'objet d'une prochaine mise à jour.

### ETUDES

Suite à l'ouverture temporaire et ponctuelle de l'aérodrome de AHE (piste non revêtue) par la DEQ, une carte VAC provisoire a été élaborée.



La mise en service du DME de Huahine a permis l'élaboration de nouvelles procédures de départ et d'arrivée avec le concours d'un expert de la DRAC NORD et la Division CA/SAR. Les nouvelles procédures feront l'objet d'une prochaine diffusion par le Service d'Information Aéronautique.

Des procédures et itinéraires VFR de nuit inter-ISLV en hélicoptère ont été étudiés.

La nouvelle réglementation JAR OPS a conduit à la mise à jour de toutes les procédures IFR avec modifications des minimas opérationnels. Le dossier complet a été adressé au Service de l'Information Aéronautique pour mise en vigueur dans les publications aéronautiques.

La parution prochaine de l'AIP Polynésie, destinée à remplacer l'actuel AIP/PAC, a nécessité une mise à jour complète des cartes VAC présentes dans la banque de données informatiques de la Division.

### EXPLOITATION TECHNIQUE

Les circulaires d'information concernant le fonctionnement des services ATS/SSIS des aérodromes des îles ont été adaptés au nouveau programme des vols d'Air Tahiti pour le 3<sup>e</sup> trimestre 1997 en fonction des disponibilités des agents en place.

### COMPTABILITE ET GESTION

Suite à l'inscription au collectif budgétaire par l'Assemblée Territoriale des opérations proposées mais non votées au budget 1997, les autorisations d'affectation de programme ont été sou-



mises à l'aval du Ministère des Finances qui a retenu un montant de 77 500 000 F CFP de crédits d'investissement pour assurer l'acquisition de 3 véhicules incendie ainsi que divers équipements complémentaires et pour des travaux d'installation et de renouvellement des équipements d'aide à la navigation aérienne.

## DIVISION TECHNIQUE

### MAINTENANCE LOCALE ET INFORMATIQUE

En Maintenance Locale, le trimestre a été marqué par le travail de suivi quotidien des installations. En ce qui concerne l'ILS, de nombreuses vérifications ont permis de contrôler le bon fonctionnement de l'équipement ainsi que de relever de petites dérives sans conséquence, notamment sur l'ensemble radioalignement de piste (LOC).

Les équipements RSFTA ont fait l'objet d'interventions de dépannage. Le TX35 de supervision restait bloqué, et, après de nombreux essais de re-programmation, il a été échangé avec un équipement de secours. L'ensemble des programmations a été refait pour tenir compte des nouvelles configurations.

Les ensembles VOR Doppler / DME et l'ILS de Faa'a ont été préparés pour le contrôle en vol qui a eu lieu en fin de trimestre.

La radiobalise PW, qui avait dû être arrêtée à la suite du vol de ses panneaux solaires, a été remise en service. A cette occasion, la sécurité a été améliorée et un nouveau feu de balisage solaire, étudié et réalisé par le service des Phares et Balises a été mis en place.

La version 8.1P5 de SIGMA a été installée et fonctionne de manière satisfaisante. Une nouvelle mise à jour a été effectuée sur VIVO de manière à s'adapter à la modification des protocoles des messages reçus via SITA.

Des évolutions sont régulièrement effectuées sous la forme de «patches» sur le système, envoyés

par Thomson via STNA/4.

Un outil de lecture des traces journalières (messages CPDLC, et messages entre SIGMA et VIVO) a été mis au point par la Division Technique en langage Perl et Tk et est constamment amélioré. Il est désormais possible de suivre le déroulement en clair des dialogues pilote-contrôleur.

Des outils de statistique sont mis au point avec les mêmes techniques. Ils portent sur les temps de réception, les nombres d'avions, les types de messages. Ces statistiques sont adressées au STNA.

Le réseau informatique technique est installé et opérationnel. Il permettra, dès que CA/SAR sera équipé, d'homogénéiser le réseau qui couvre le bloc technique.

### MAINTENANCE REGIONALE

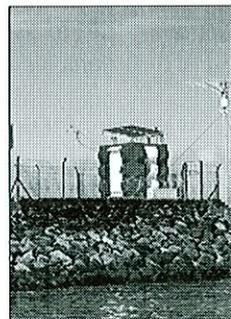
Pour la Maintenance Régionale également, le trimestre a été marqué par le travail de suivi plus que d'installation nouvelle ou d'opération importante en attente de décisions budgétaires, à l'exception de la fin du chantier de Fakarava.

Rurutu a fait l'objet d'un dépannage en urgence après la rupture d'un hauban de l'antenne de la radiobalise.

Napuka a vu la remise en service d'une radiobalise très importante pour la « route des Marquises ».

Passée à 25 watts pour accroître sa fiabilité, cette balise a reçu une nouvelle alimentation solaire à régulateur statique. Cette opération devra être suivie dès que possible du passage à 100 Watts de la balise de Takapoto.

A Maupiti, la radiobalise a dû faire l'objet d'un dépannage. Cette mission a été l'occasion de découvrir un élément inquiétant quant



aux panneaux solaires. Après de longues investigations, menées à Faa'a, il est désormais évident que ceux-ci souffrent d'un vieillissement rapide. Un dossier a été constitué et sera remis au fournisseur, qui devra faire face à ses responsabilités.

Début juin, une mission a préparé le contrôle en vol du VOR/DME de Huahine et du VOR de Rangiroa. Cette maintenance consiste essentiellement en un relevé des courbes d'erreur ainsi que des paramètres les plus importants de la station selon une fiche standard. A cette occasion, plus de 200 rivets de maintien des panneaux de contrepoids radioélectrique ont été changés pour mettre en place des éléments inoxydables. Cette intervention a montré le bon fonctionnement des équipements, confirmés plus tard par le contrôle en vol. Par contre, un défaut d'étanchéité a de nouveau été constaté sur le bâtiment VOR/DME de Huahine.

Une mission particulière, entreprise avec la section Electrotechnique, a eu lieu sur le site de Hao afin de connaître l'état de cette plate-forme et établir les budgets d'investissement et de fonctionnement à prévoir pour le cas où elle nous serait confiée. Hao se révèle bien équipée, mais avec des matériels très anciens, si on excepte le VOR Doppler et l'équipement DME.

L'aérodrome de Bora-Bora est un site qui prend toujours plus d'importance et il a été décidé d'y réinstaller une station météorologique. La Maintenance Régionale agit dans cette opération en tant que prestataire pour fournir l'équipement électrique (avec la Section Electrotechnique), de téléphonie et d'autres prestations annexes.

A Fakarava, ce trimestre a vu la fin de l'installation d'une mini-tour et sa mise en service dans d'excellentes conditions malgré les

difficultés d'organisation du chantier.

A Tubuai, une nouvelle alimentation secteur ayant été installée, la maintenance Régionale a pu refaire sa propre alimentation en 24 Volts, pour donner une fiabilité accrue à ses équipements.

Les autres travaux comprenaient l'équipement de camions SSIS avant leur départ vers les Îles (camion de Takaroa) et les dépannages courants de micros VHF et l'assistance téléphonique.

## ELECTROTECHNIQUE

A Faa'a, le balisage est l'élément le plus important suivi par la section Electrotechnique. Un défaut d'isolement a été constaté au parking Sud - sans doute dû à la pluie - et réparé le lendemain. Un régulateur est également tombé en panne et a dû être réparé. Les feux de fin de piste ont été rehaussés au seuil 04 pour améliorer leur visibilité qui était restreinte par la hauteur du bitume à cet endroit. La nouvelle barrière de traversée de piste est surveillée avec une attention particulière. De nouveaux moteurs ont été mis en place, ainsi que des démultiplications différentes. Elles deviennent de cette façon plus résistantes aux fortes rafales de vent. De nouvelles armoires de comptage ont commencé à être installées au poste d'alimentation P'3. Elles nous permettront de mieux maîtriser la consommation électrique.

Un coup de foudre à Huahine en avril a eu des effets particulièrement dévastateurs : coffres de feux à éclats, armoire du groupe électrogène de secours, éléments de radionavigation et de radiocommunication ont dû faire l'objet de réparations.

A Nuku-Hiva, le changement

des groupes électrogènes est désormais une nécessité. Une étude a été menée en ce sens, un document est prêt et le chantier n'attend plus que son financement. En attendant, un alternateur a été changé après sa réparation à Papeete. Sur place, les obstacles que constituaient les massifs PAPI ont enfin été supprimés et de nouveaux massifs à fixation améliorée portent ces feux.

La Section Electrotechnique a participé à l'étude de Hao. L'étude conclue à la complexité excessive de la centrale de secours, qui est ancienne, et à son inadaptation aux besoins et normes civiles.

## MISSIONS - FORMATION

Plusieurs stagiaires ont été accueillis par la Maintenance Régionale et la Section Electrotechnique. Mademoiselle Naea TAAMINO qui préparait un BTS de maintenance industrielle a passé avec succès son examen de fin d'année (2ème année, lycée du Taaone). Elle a participé à l'étude des régulateurs solaires statiques 12 volts au lieu de 24 volts, en vue d'évaluer la faisabilité et la fiabilité de cette solution. M. Tamatoa JACQUET qui prépare également un BTS de maintenance industrielle (1ère année, lycée du Taaone) a assuré le suivi de l'étude des performances des panneaux solaires dont la Maintenance Régionale soupçonnait la dégradation. Une méthode sûre a ainsi été mise au point pour connaître les performances des panneaux solaires. M. Cabas Saintville, a effectué son stage de deuxième année de BTS à la Section Electrotechnique. Il a réalisé un logiciel de gestion des stocks sur micro-ordinateur.

## DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

### MODIFICATION DU PARC TUTELLE DES COMPAGNIES

- Arrivée du 3ème ATR 42-500 d'Air Tahiti, immatriculé FOHJD ;
- Arrivée du Cessna Citation Ultra de Wanair, immatriculé F-OHRU ;
- Mise en service du Beech 200, FOHJK, d'Air Archipels.



Ce 2ème trimestre voit la cessation d'activités TAP de la société Air Oceania, confrontée à des difficultés financières.

La Division a effectué une inspection chez Air Tahiti au sujet du dossier ETOPS en ATR 42-500.

Le rapport de la mission de l'OCV effectuée au dernier trimestre 1996, a été diffusé aux compagnies concernées pour information et corrections des écarts constatés, le cas échéant.

### PERSONNEL NAVIGANT

Les visites médicales du PN se feront, non plus uniquement au CHA Jean Prince, mais à la fois au CHA Jean Prince et à la clinique Cardella. Pour cela, un planning a été mis en place pour l'organisation des visites.

Avec la collaboration de M. SERY (directeur du travail à la DGAC) et de l'Inspection du Travail en Polynésie, le SEAC a élaboré un projet de délibération sur la durée du travail PN. Le texte sera soumis en consultation aux compagnies

locales et aux organisations corporatives avant transmission aux autorités locales.

### GESTION DES RESSOURCES DE L'EQUIPAGE (CRM)

Dans la perspective d'améliorer les performances des équipages, les compagnies devront dorénavant organiser des stages "CRM", suivant un programme à faire homologuer par les services compétents.

A ce jour, au niveau local, seule la compagnie Air Tahiti a proposé son programme CRM, et le processus d'homologation est en cours.

### STAGE «FACTEURS HUMAINS» POUR LES INSTRUCTEURS

M. LEVY du SEFA de Montpellier a été sollicité pour animer 2 stages FH pour les instructeurs sur 4 jours. Ce stage est nécessaire pour le renouvellement de la qualification d'instructeur PP ou PL.

16 instructeurs ont participé à ce stage.

### REGLEMENTATION

La Division a finalisé l'étude portant sur les articles du Code de l'Aviation Civile dont l'extension et l'application aux TOM sont souhaitables.

Un projet de réglementation locale CEIRB est en cours d'élaboration.

Ce projet, qui intègre le GPS, tend également à redéfinir les équipements nécessaires à bord des aéronefs, en fonction des équipements

au sol disponibles selon les parcours.

### UTILISATION DU GPS

Une étude relative à l'utilisation du GPS sur les routes ETOPS et sur les parcours de navigation de classe B en Polynésie, est en cours. Le problème essentiel posé par l'utilisation du GPS en TAP, réside dans la définition de la catégorie du GPS utilisé, à savoir s'il faut exiger un équipement primaire ou un équipement supplémentaire.

A partir du 1er octobre, le système de navigation longue distance Omega ne sera plus opérationnel. Cet arrêt concerne 2 DO 228 et 2ATR 72 de la flotte d'Air Tahiti

### DIVERS

Un nouveau programme a été mis en place pour répertorier tous les accidents et incidents survenus en Polynésie depuis les années 60, pour les avions basés en Polynésie ou en escale technique à Faa'a.

Le nouvel instructeur de l'aéroclub de Tahiti, M. Pierre LEBOUTELLER, est arrivé en remplacement de M. Serge ALLAL qui a quitté définitivement le territoire.

La nouvelle compagnie aérienne, Air Tahiti Nui, recrute son personnel navigant commercial. Le SEAC devra organiser la prochaine session CSS pour 50 personnes environ.

Air Tahiti Nui espère pouvoir affréter rapidement un Airbus A340 dont l'acquisition représente un investissement très important, la compagnie n'ayant pu bénéficier des avantages de la loi Pons à la hauteur souhaitée.

**AERODROME DE  
TAHITI-FAA'A**

et

**DIVISION  
EXPLOITATION  
AEROPORTUAIRE**

La Direction de l'aérodrome a été mobilisée par d'importants dossiers au cours de ce trimestre.

Le 10 avril, le Haut-Commissaire, Paul RONCIERE, et le Président du Gouvernement de la Polynésie française, Gaston FLOSSE, ont co-présidé une réunion de travail à laquelle étaient associés l'ensemble des partenaires de la plate-forme. Cette réunion faisant suite à celle du 13 février a permis au Président FLOSSE de

débattre de l'avenir de l'aérodrome.

Il a clairement confirmé le souhait du gouvernement que les travaux d'agrandissement de l'aéroport soient lancés rapidement afin de permettre de traiter trois voire quatre vols gros porteurs internationaux au départ.

Cette volonté d'action s'est traduite par la présentation le 09 juillet d'un projet d'extension à moyen terme présenté par la SETIL en liaison avec le service de l'Infrastructure Aéronautique.

Un autre dossier important a évolué très rapidement au cours de ce trimestre. La visite de Monsieur BEYTOUT ingénieur du service des Bases Aériennes à la fin du mois d'avril a été le point de départ d'une réorientation des réflexions

en matière de contrôle des bagages de soute.

Le comité de pilotage créé pour la circonstance a chargé une équipe d'experts, composée d'un ingénieur de SOFREAVIA et un ingénieur de la compagnie STERIA, d'élaborer un projet de contrôle aval automatisé. Ce projet, mis en forme après une large consultation de l'ensemble des utilisateurs, a été présenté au mois de juillet au Comité de pilotage qui doit se prononcer sur la solution proposée. Des dispositions transitoires doivent être mises au point pour maintenir l'efficacité des contrôles lors du passage de l'ancien au nouveau système.

L'exercice d'application du plan de secours s'est déroulé comme prévu le 17 juin. Cet exer-

**ACTIVITES DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAA'A (2ème trimestre 1997)**

**BUREAU DE PISTE**

**Validation de licences de personnels navigants :**

Professionnelles .....	.40
Non professionnelles .....	.56
Qualifications IFR professionnelles .....	.12
Qualifications IFR non professionnelles .....	.5
Qualifications instructeur PP .....	.2
Qualifications de type et classe PP .....	.6

**Effectifs PN basés en Polynésie française :**

Professionnels .....	.129
Corps techniques .....	.9
Privés .....	.480
Qualifications instructeur TT .....	.5
Qualifications de type et classe .....	.6

**INFORMATION AERONAUTIQUE**

Notam reçus classe 1 série A .....	.11209
Notam émis classe 1 série A .....	.91
Notam émis classe 1 série C .....	.165
Protections aéronautiques fournies .....	.282
Circulaires locales d'information .....	.4

**SSIS**

Feu extincteur .....	.0
Feu aéronefs .....	.0
Alerte aéronefs .....	.5
Accident aéronefs .....	.2
Surveillance des mouvements et mises en route .....	.277
Surveillance avitaillements .....	.277
Interventions diverses .....	.21
Instructions .....	.7
Exercices nautiques ELIR 90 et canot .....	.1
Entraînement plongée .....	.1
Exercices sur feu .....	.1
Lutte aviaire et canine .....	.10

**GARAGE**

Intervention véhicules et vedettes SSIS .....	.14
Intervention sur les véhicules de liaison .....	.28

cice auquel assistaient des personnalités locales, deux représentants de l'administration des îles Cook et le Directeur de l'aérodrome de Nouméa a permis de tester le plan actuel et de nouvelles options en matière de coordination des secours faisant appel à une participation accrue de la Direction de la Protection Civile.

Le Debriefing effectué peu après, a permis de recenser les améliorations matérielles et organisationnelles qui seront mises progressivement en oeuvre sous l'impulsion notamment du nouveau chef SSIS Gilles TARTU.



Autre événement important, la venue de la Commission interministérielle des points et réseaux sensibles sur le Territoire. Elle a examiné le 11 juin le plan de protection particulier de l'Aérodrome de Faa'a qui lui a été présenté par le Directeur du SEAC et le Directeur de l'Aérodrome.

Le groupe de mise en oeuvre de la réorganisation de l'information aéronautique a présenté ses conclusions au CTP SEAC lors de sa réunion du 10 juin. Des divergences subsistent sur certaines modalités de mise en oeuvre de cette réorganisation. La publication prochaine d'un AIP Polynésie, la rationalisation des coordinations avec le SIA Paris permettent d'espérer d'importantes améliorations dans ce domaine à l'horizon de la fin de l'année 1997.

En matière de secours nautiques le projet de réhabilitation de la vedette ELIR proposé par le garage s'est matérialisé par la transmission d'un dossier d'agrément aux affaires maritimes. Le chef du gara-

ge et un mécanicien ont suivi une formation spécialisée à la soudure de l'aluminium sanctionnée par une épreuve de contrôle organisée par le Bureau VERITAS.

Le 15 avril s'est tenue la première réunion des usagers internationaux. Ce comité est chargé d'analyser les pointes de trafic, de définir des indicateurs de qualité et de rechercher des mesures concrètes propres à réduire les éventuels dysfonctionnements. Il se réunira à nouveau dans le courant du mois de septembre.

D'importants travaux de réfection de piste ont été effectués de nuit pour la première fois à la satisfaction des intervenants qui ont pu travailler hors de la contrainte du trafic.

Enfin l'accident d'un avion d'aéro-club le 13 juin suite à un atterrissage train rentré n'a pas eu de conséquences dramatiques : le pilote est indemne et le dégage- ment de l'avion ayant été réalisé avec précautions, les dégâts matériels ont été limités.

## DIVISION CA / SAR

### CIRCULATION AERIENNE

Ce deuxième trimestre 1997 a vu 2 nouveaux départs de contrôleurs. Bien que prévu, le creux dans l'effectif qualifié de la tour de contrôle se fait sentir et a conduit à des contraintes nouvelles dans la

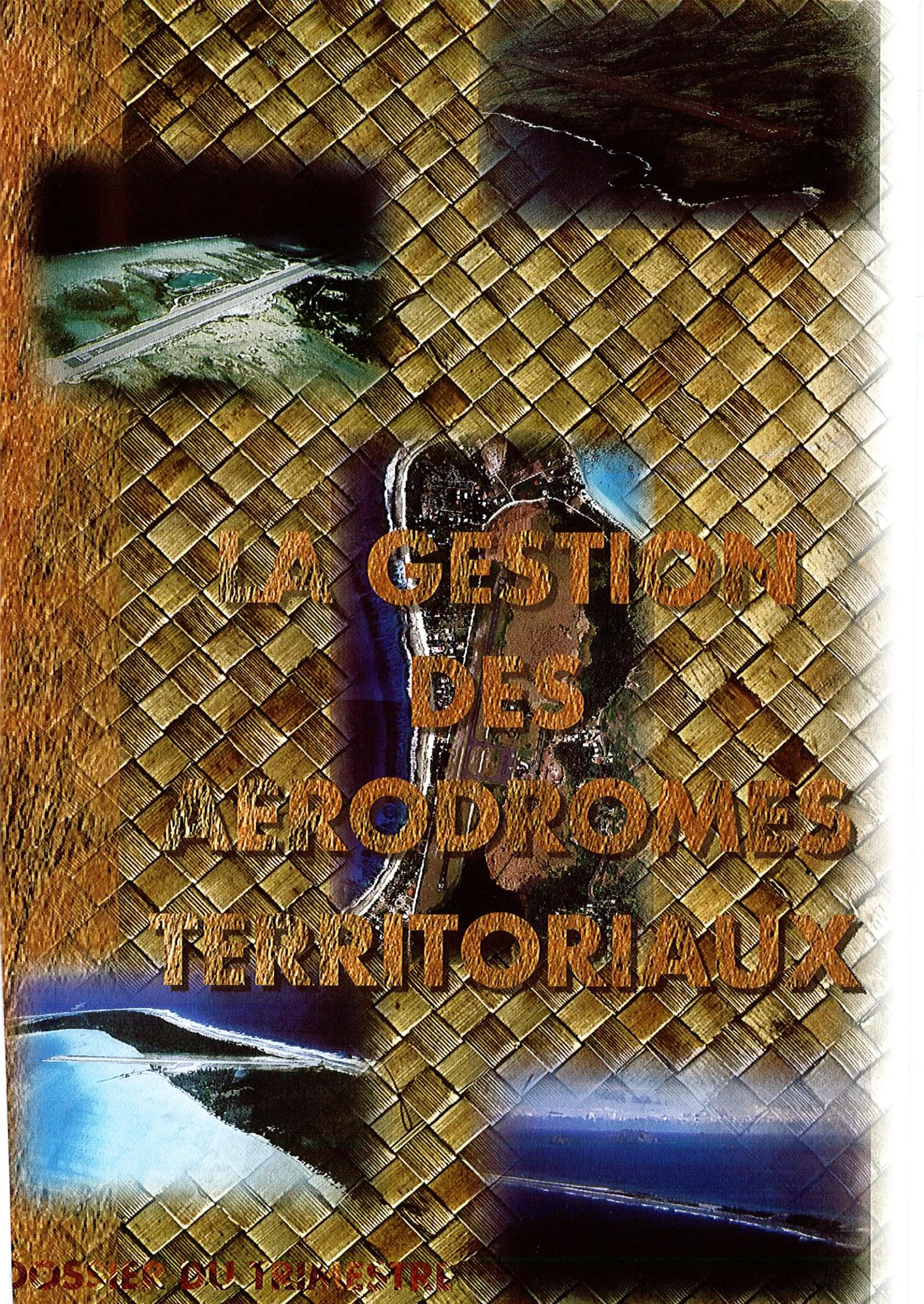
gestion du tour de service opérationnel. Certains stages, comme les stages linguistiques à l'étranger ou les vols techniques ont dû être suspendus en attendant le retour à des jours meilleurs.

Mais ces départs sont ou seront compensés par des arrivées. La CAP " de printemps " (métropolitain) a désigné pour le centre de contrôle de Tahiti 6 contrôleurs qui arriveront au cours du dernier trimestre. Encore du travail en perspective pour la subdivision instruction qui a assuré la requalification de l'instructeur régional et d'un instructeur ENAC en parallèle avec la formation des trois contrôleurs arrivés au début du premier trimestre.

Le 29 juin, un arrêt de sécurité manifestement trop brutal de l'ascenseur de la tour a fortement secoué un contrôleur et a conduit à déclarer l'ascenseur hors service.

VIVO poursuit sa carrière en tant que vedette de l'Aviation Civile. La DNA a commandité un film de 15 minutes sur le système. Ce film a été réalisé grâce à la collaboration entre le SEAC/PF, le STNA, la DNA, QANTAS, l'Institut de la Commission Audiovisuelle (ICA) et les éditions Tournesol chargées de la maîtrise d'oeuvre au nom de la DNA. Georges CLAUSTRE et de nombreux contrôleurs ont plus particulièrement apporté leur contribution à la réalisation de ce film qui apparaît comme une réussite.

La toute première utilisation de ce film fut la présentation du concept CNS/ATM à travers l'outil VIVO à la conférence AFI 7 à Abuja (Nigéria). Trois représentants de l'ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique, qui regroupe 15 Etats africains francophones)

An aerial photograph of a river valley, showing a winding river, a road, and some buildings. The image is overlaid with a golden-brown woven basket pattern. The title text is cut out of this pattern, revealing the underlying landscape.

# LA GESTION DES AERODROMES TERRITORIAUX

DOSSIER DU TRIMESTRE



# LA DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

**C'**est la délibération n°88-142 de l'Assemblée Territoriale du 13 octobre 1988 qui a porté création de la Direction de l'Équipement (DEQ). Selon l'arrêté n°69 pris en Conseil des Ministres le 17 janvier 1992, la DEQ est chargée d'appliquer les directives gouvernementales en matière de gestion et de construction d'équipements publics sous l'autorité du Ministre de l'Équipement.

## Organisation

Les attributions actuelles du Ministre de l'Équipement et des Ports ont été fixées le 26 mai 1997, par l'arrêté n°339 du Président du Gouvernement : *" Le Ministre de l'Équipement et des Ports exerce, sous l'autorité du Président du Gouvernement, les missions qui*

*lui sont confiées par le Conseil des Ministres "*. Celles-ci se rangent dans deux catégories.

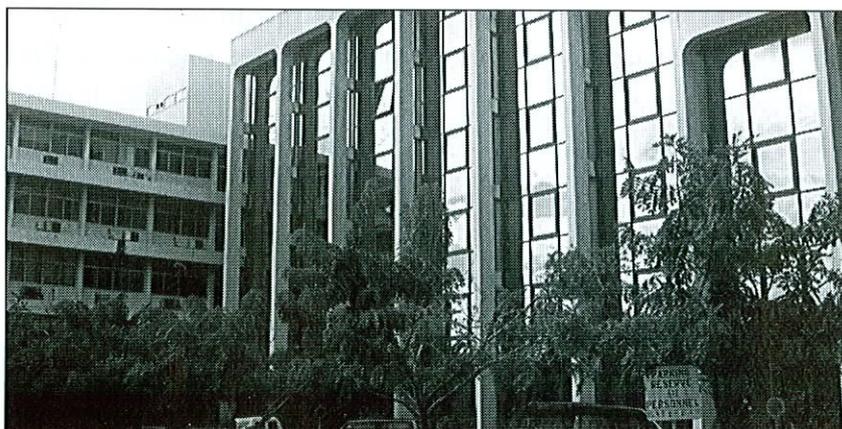
La première concerne les missions réalisées au titre de la Direction de l'Équipement et dans le domaine des ports. Le Ministre reçoit délégation de pouvoir pour la gestion, la conception et la réalisation de tous travaux d'équipement dans le cadre du plan de campagne adopté en Conseil des Ministres. De plus, dans le domaine des ports, il est chargé de la conception, de la programmation, de la construction et de l'ensemble des actes relatifs à la gestion des ouvrages portuaires et du balisage maritime.

Deuxièmement, sous réserve des pouvoirs délégués au Ministre des Finances et des Réformes administratives, le Ministre de l'Équipement et des Ports reçoit délégation de pouvoir pour la gestion courante des personnels placés sous son autorité et la gestion financière des crédits alloués à son ministère.

## La Direction de l'Équipement

La Direction de l'Équipement comprend 6 entités fonctionnelles principales qui ont vocation sur tout le territoire de la Polynésie française dans leur domaine d'attribution : le groupe administratif central, l'arrondissement bâtiment, l'arrondissement infrastructure, l'arrondissement maritime, le parc à matériel, le groupement d'études et de gestion du domaine public.

*Les locaux du Ministère de l'Équipement sont situés à l'angle de la rue de la Canonnière zélée et de la rue de l'Infanterie, près de l'Avenue Bruat.*





Elle dispose, en dehors de l'île de Tahiti, des subdivisions territoriales de Moorea, des Iles Sous-le-Vent, des Tuamotu-Gambier, des Marquises et enfin des Australes.

La Direction de l'Équipement gère un effectif de 829 agents dont 77 pour le parc à matériels et 125 pour l'arrondissement maritime. Son budget 96/97 de fonctionnement (hors personnel) s'élève à 778 millions CFP. Quant à l'investissement, il s'élève à 7 milliards 724 millions CFP.

La Direction de l'Équipement dispose également de trois arrondissements techniques qui sont chargés dans leur domaine respectif, du développement, de la gestion et de l'entretien du patrimoine territorial.

Ces arrondissements ont pour mission de construire ou de contrôler l'exécution des ouvrages territoriaux. Ils participent à l'élaboration et à la réalisation du plan quinquennal, des projets de budget d'en-

tretien et d'équipement ainsi que du plan de campagne.

Chaque arrondissement dispose d'un bureau d'étude chargé de la conception, de la réalisation d'avant-projet, de projets et des plans d'exécution et également de subdivisions chargées du contrôle des travaux exécutés en régie ou par une entreprise.



M. Jonas TAHUAITU  
Ministre de l'Équipement.

L'arrondissement infrastructure dont les attributions ont été complétées par l'arrêté n°635 pris en Conseil des Ministres le 30 juin 1994 a pour missions essentielles la programmation, les études, la construction et

l'entretien des infrastructures routières et des ouvrages d'art terrestres territoriaux, auxquels s'ajoutent désormais, depuis le 7 juin 1994, les infrastructures aéronautiques.

Dans ce dernier domaine, l'arrondissement infrastructure dispose, depuis cette même date, d'une subdivision des aéroports territoriaux (SAT).

**L'arrondissement bâtiment assure le suivi et la gestion des opérations de bâtiment du Territoire...**

L'arrondissement bâtiment assure le suivi et la gestion des opérations de bâtiment du territoire, pour les divers ministères. Son action se situe dans les domaines de la maîtrise d'œuvre publique, de la conduite d'opérations et de l'exécution de travaux en régie.

L'arrondissement maritime a pour mission essentielle l'entretien, la construction et la gestion des infrastructures portuaires territoriales à l'exclusion de celles relevant du Port autonome de Papeete. Il participe à la tutelle économique de la navigation en représentant la Direction à la commission de la navigation maritime interinsulaire. Enfin, il supervise les activités de la subdivision des phares et balises.

**CEBTP**  
CENTRE EXPERIMENTAL DE RECHERCHES ET D'ETUDES  
DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS  
DOMAINE DE SAINT-PAUL - B.P.37 - 78470 SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE  
ORGANISME GERANT DU

**LABORATOIRE DES TRAVAUX PUBLICS  
DE POLYNESIE**

- MECANIQUE DES SOLS ET FONDATIONS
- GEOLOGIE - HYDROGEOLOGIE
- ETUDES ET CONTRÔLES DE LA CONSTRUCTION
- ENVIRONNEMENT ET NUISANCES

*Le laboratoire des travaux publics de Polynésie est un acteur incontournable de l'activité infrastructure du Territoire.*

Logo de la Direction de l'Équipement



## La gestion des infrastructures aéronautiques territoriales par l'arrondissement infrastructure

Confiée dans un premier temps au Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie française, la gestion des infrastructures aéronautiques territoriales a été transférée à la Direction de l'Équipement depuis le 7 juin 1994. Rappel des faits...

La convention n°61-89 du 3 avril 1989 relative à la mise à la disposition du Territoire de la Polynésie française du Service d'Etat de l'Aviation Civile (SEAC/PF) avait pour objet de définir les conditions dans lesquelles ce dernier était mis à la disposition du Territoire afin d'exercer certaines des attributions qui relevaient de la compétence territoriale, en application de la loi n°84-820 du 6 septembre 1984 portant statut du Territoire de la Polynésie française.

Par cette convention, le

*Depuis le 07 juin 1994, une page de l'histoire des aérodromes de la Polynésie vient d'être tournée.*

**La gestion des infrastructures aéronautiques est désormais dévolue au territoire depuis le 07 juin 1994.**



*M. Hervé COULOMB en compagnie de son équipe de la Subdivision des Aérodromes Territoriaux.*

Territoire de la Polynésie française confié au Service d'Etat de l'Aviation Civile un certain nombre de missions relatives à la gestion des aérodromes territoriaux. Ces missions portaient sur deux secteurs principaux :

la navigation aérienne et les infrastructures aéronautiques.

Le Service de la Navigation aérienne (SNA), est chargé de 5 missions essentielles : la gestion des services liés au fonctionnement des aérodromes territoriaux, la formation aéronautique, la gestion du budget en matière de navigation aérienne, la gestion du personnel territorial et la réglementation.

Le SNA dispose pour la réalisation de certaines de ces missions de la division «aérodromes des îles».

## LA COMMISSION CONSULTATIVE DES AERODROMES TERRITORIAUX

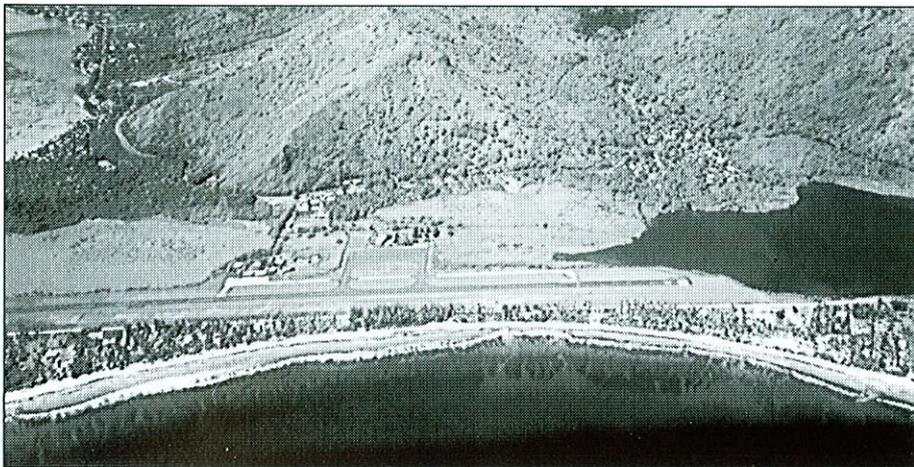
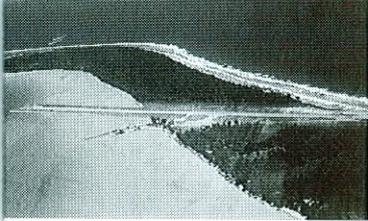
**L**a Commission consultative des aérodromes territoriaux créée par un arrêté du Conseil des Ministres en date du 22 août 1988 est appelée à donner son avis sur la création, le développement et l'exploitation des aérodromes territoriaux.

*Elle est composée de représentants des administrations territoriales, de services publics, de compagnies aériennes, de deux élus et de toutes personnalités et experts (ayant voix consultative) requis pour leurs compétences.*

*La Commission se réunit de plein droit une fois par an sur convocation de son Président, en l'occurrence le Ministre chargé des transports. Elle a tenu sa dernière séance annuelle en mars 1997.*

*Les matières présentées en commission consultative des aérodromes territoriaux sont très diverses : elles intéressent aussi bien l'infrastructure aéronautique en terme de planification des programmes d'investissements nécessaires à l'évolution du trafic aérien que le fonctionnement des aérodromes territoriaux sur un plan opérationnel (équipements de sécurité incendie, redevances aéronautiques) et réglementaire (réglementations territoriales diverses : occupation du domaine aéroportuaire territorial, réglementation relative aux hélistations etc.).*





Vue aérienne de la piste de Moorea.

Le Service Infrastructure Aéronautique (SIA) était chargé de la création, de l'extension d'infrastructures aéronautiques et de leur gestion. Il exécutait également le budget dans cette matière, assistait le Territoire dans la gestion du personnel concerné ainsi que dans sa formation. Enfin, il veillait au respect des réglementations.

Le SIA disposait d'une subdivision des aérodromes territoriaux.

Le 7 juin 1993, le territoire annonçait son intention de mettre fin à la convention de mise à disposition du SEAC/PF pour ce qui concerne son volet infrastructure.

Un an plus tard, le 7 juin 1994, la gestion des infrastructures territoriales était transférée à la Direction de l'Équipement. L'avenant n° 27-

94 du 15 juillet 1994 définit le cadre de cette passation de service entre le SIA et la DEQ. Depuis cette date, le Territoire a repris en charge l'avenir de ses aérodromes en matière d'infrastructure.

**Le territoire prend en charge l'avenir de ses aérodromes en matière d'infrastructure.**

Il faut signaler cependant, qu'il ne s'agit pas d'une nouvelle répartition des compétences. Ni les attributions, ni les responsabilités du SEAC/PF pour ce qui concerne respectivement la navigation aérienne et la sécurité du transport aérien n'ont été modifiées.

Au niveau des organigrammes, ce transfert d'exercice de compétence a impliqué pour le SIA, la disparition de sa subdivision des aérodromes territoriaux.

Dans le même temps, l'arrêté n° 635 du 30 juin 1994 (cf : supra), pris en Conseil des

Ministres, a porté création de la Subdivision des Aérodromes Territoriaux (SAT) au sein de l'arrondissement infrastructure de la DEQ.



# UNE POLITIQUE DE DESENCLAVEMENT

**L**e développement économique, social et sanitaire du territoire de la Polynésie française suppose une harmonieuse répartition des infrastructures de communication. En ce qui concerne le développement des liaisons aériennes domestiques, c'est en 1967, avec la construction de l'aérodrome de Moorea, qu'a démarré, pour le Territoire, cette ambitieuse entreprise.

Depuis lors, le Territoire n'a eu de cesse d'assurer le désenclavement des archipels. 33 aérodromes ont ainsi été construits entre 1967 et 1996.

Aujourd'hui, les aérodromes continuent d'être construits au rythme d'environ un par an. Ainsi, après l'aérodrome de Ahe, atoll de l'archipel des Tuamotu (nord-ouest),

## LE REGIME DES OCCUPATIONS DU DOMAINE TERRITORIAL AEROPORTUAIRE

**L**es aérodromes territoriaux et leur emprise comprenant les terrains et les infrastructures nécessaires à leur fonctionnement et à leur exploitation font souvent l'objet d'occupations temporaires d'espaces liées à des activités de nature commerciale, opérationnelle et diverse.

Ces occupations se caractérisent notamment par :

- pour les dépendances bâties
  - une représentation commerciale des transporteurs aériens domestiques et notamment Air Tahiti,
  - des prestations de services (restauration, autres),

- pour les dépendances non bâties
  - des occupations de terrains à des fins hôtelières, agricoles, publicitaires ou à usage d'habitation individuelle.

Ces occupations temporaires d'espaces sont depuis lors régies par un cadre réglementaire précis relevant d'une délibération de l'Assemblée Territoriale n° 96-27 AT du 15 février 1996 qui stipule :

- l'occupation du domaine public aéroportuaire doit être autorisée par les administrations de tutelle des aérodromes territoriaux sous l'égide du Ministère des Transports ;
- les occupations privatives du domaine territorial aéroportuaire sont assujetties au paiement d'une redevance domaniale dont les taux révisibles sont fixés par le Conseil des Ministres (arrêté n° 709/CM du 8 juillet 1996) ;
- les conditions d'occupations sont par ailleurs précisées dans un cahier des charges.

Les demandes d'occupations du domaine territorial aéroportuaire sont instruites par le Service Territorial des Transports Interinsulaires (STTI) en relation avec les Services Techniques

Territoriaux et le Service d'Etat de l'Aviation Civile qui vérifient que les occupations projetées ne grèveront pas l'exploitation aéronautique de la plateforme aéroportuaire et qui proposent les conditions d'établissement correspondantes.



Les infrastructures aéroportuaires sont réglementées par le Service Territorial des Transports Interinsulaires.





L'aérodrome de Ahe, avant...



L'aérodrome de Ahe, après...

prévu pour être ouvert au trafic ATR 42-500 courant octobre 1997, c'est la reconstruction de l'aérodrome de Hikueru, situé à presque 100 NM au sud de Makemo, qui démarrera, portant ainsi à 35 le nombre d'aérodromes qui, fin 1998, seront ouverts à la Circulation Aérienne Publique.

### La coopération militaire

La construction d'un aérodrome est une initiative coûteuse et laborieuse puisqu'elle suppose d'importants travaux de terrassement. Les accords économiques et de coopération douanière entre l'Etat et le Territoire de la Polynésie française permettent à ce dernier de faire réaliser ces travaux de terrassement par une unité du 5ème régiment de la Légion Etrangère.

C'est par contre une entreprise du secteur privé qui vient mettre en place le revêtement de la piste.

### Une liste de priorités

Le " Schéma Directeur des Transports Interinsulaires " a permis de retenir un classement basé sur la prise en compte de deux principaux critères, la distance de l'aérodrome le plus proche et le nombre d'habitants. Cette démarche conduit à retenir pour priorités, les îles de Raivavae et Rapa, dans l'Archipel des Australes. Le projet de l'aérodrome de Raivavae est ainsi d'ores et déjà à l'étude afin que les travaux correspondants puissent démarrer à l'issue du prochain chantier de Hikueru.

### LE BUREAU FONCIER

**L**e Bureau Foncier de la Direction de l'Équipement qui agit pour l'ensemble des arrondissements (infrastructure, bâtiment et maritime) est notamment chargé des négociations avec les différents propriétaires pour recueillir les autorisations de travaux, les promesses de ventes et la libération des emprises avant le démarrage des travaux. Il assure le rôle d'opérateur de l'expropriation.

*Le Bureau Foncier est rattaché directement à la Direction et dispose d'une cellule topographie. Elle est composée de 3 agents : le chef du bureau, Gaspard PONIA, un agent foncier, Jean-Pierre CHEN SAN et une secrétaire, Vera HAHE. Depuis juillet 1994, la gestion et la réalisation des aérodromes territoriaux sont dévolues à la DEQ et la maîtrise foncière est assurée par le Bureau Foncier.*

*Dans une opération aéroportuaire par exemple, le Bureau Foncier intervient dès la production des plans parcellaires et enquêtes foncières. Ces documents sont réalisés en général par la cellule topographie sur la base des emprises définies par le bureau d'étude.*

*Il faut noter, qu'outre la difficile tâche de négociation avec les propriétaires, l'absence de cadastre rénové et précis au niveau de l'identification des propriétaires actuels dans les îles, et l'importance de l'indivision dans le Territoire tiennent une part importante dans les difficultés liées aux acquisitions foncières.*

*A titre d'exemple, l'étude foncière du projet d'aérodrome à Katiu (Tuamotu du Nord) est regroupée dans un document de 400 pages et ne concerne que 14 terres.*

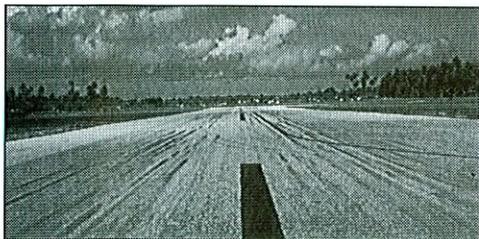
# L'ENTRETIEN D'UN VASTE PATRIMOINE



**D**e toute évidence, l'entretien permanent d'un patrimoine constitué de 33 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique répartis sur une étendue aussi vaste que celle de la Polynésie française représente une lourde tâche.

Tout d'abord, il faut insister sur le caractère indispensable des interventions à réaliser puisqu'en premier lieu elles concernent le débroussaillage et le maintien des dégagements aéronautiques.

D'autre part, et afin d'appréhender à leur juste niveau les difficultés liées à l'entretien permanent du patrimoine aéro-



Obstacles (à droite) perçant les surfaces de dégagement à Tikehau.

nautique territorial, il faut tenir compte des fréquences de la desserte aérienne régulière, laquelle varie entre 3 vols par semaine et 2 vols par mois pour 28 aérodromes sur les 33 concernés.

Certes, la Direction de l'Équipement dispose au moyens de ses subdivisions territoriales de structures adaptées à l'entretien des infrastructures éloignées de Tahiti.

Cependant, compte tenu de la très vaste étendue de l'Archipel des Tuamotu-Gambier, la subdivision qui a la charge de cet archipel ne dispose d'une représentation permanente qu'à Rangiroa et Mangareva. Le problème de l'entretien permanent reste posé en conséquence pour les 23 aérodromes des Tuamotu qui ne bénéficient pas de cette représentation.

C'est pourquoi, comme le Service de l'Infrastructure



L'aérodrome de Totegegie est le plus éloigné de Tahiti (1667 km).

Aéronautique (SIA) qui, jusqu'en 1994, avait lui-même été confronté à cette difficulté, la Direction de l'Équipement, a-t-elle dans un premier temps maintenu les contrats passés par le SIA, dans chaque atoll, à un résident ainsi appelé prestataire de service.

## La gestion des prestataires de service

Dans un deuxième temps, la subdivision des Aérodromes territoriaux (SAT) a commencé par réévaluer, atoll par atoll, le volume du travail demandé au prestataire correspondant.

**Le problème de l'entretien permanent reste posé pour les 23 aérodromes des Tuamotu...**



De nouveaux contrats ont ainsi été passés à l'ensemble des prestataires, précisant l'étendue exacte de leurs attributions, accompagnés de croquis ainsi que d'une traduction en tahitien afin d'en améliorer la compréhension.



Le sable a envahi la piste de Apataki à la suite d'un «coup de houle»

Leur tâche consiste principalement à :

- Débroussailler régulièrement la bande aménagée de l'aérodrome et les prolongements dégagés s'ils existent, conformément aux règles aéronautiques en vigueur ;

- Réaliser le nettoyage et l'entretien courant des bâtiments techniques de l'aérodrome ;

- Effectuer une surveillance régulière de l'aérodrome et vérifier, avant chaque atterrissage, que la piste est exempte de tout obstacle qui pourrait entraver les manoeuvres au sol de l'appareil ;

- Prévenir la Subdivision des Aérodromes Territoriaux en cas de production d'un événement quelconque susceptible de modifier les caractéristiques de l'aérodrome tel par exemple un " coup de houle " ;

## DES AERODROMES ET DES COCOTIERS

**L**es phases de décollage et d'atterrissage sont les plus critiques pour la sécurité des aéronefs du fait de la proximité du sol et des nombreux obstacles susceptibles de se trouver sur la route d'un appareil en difficulté.

Afin de réduire ce risque au minimum, les normes applicables aux aérodromes imposent la mise en place de surfaces de dégagement (définitions ci-dessous). Ces surfaces sont constituées de plans inclinés, de plans horizontaux et d'une surface conique. Les obstacles pouvant percer ces dégagements sont parfois constitués par le relief mais le plus souvent par les cocotiers présents sur les « motu » où sont implantés les aérodromes des Tuamotu. Ces obstacles sont signalés aux utilisateurs sur les cartes VAC ou par voie de NOTAM.

### Définitions

- *Surface de dégagement* : surface au-dessus de laquelle aucun obstacle ne doit être créé ou au-dessus de laquelle les obstacles existants peuvent être supprimés.

- *Obstacle* : tout objet ou phénomène n'ayant pas une origine atmosphérique dont il convient de tenir compte pour assurer la sécurité des évolutions des aéronefs.

(Instruction Technique sur les Aérodromes Civils)

### Prise en compte des obstacles

Les obstacles présents dans la trouée d'envol opérationnelle entraînent des limitations de la masse au décollage destinées à garantir aux aéronefs des performances suffisantes pour assurer le franchissement de ces obstacles en cas de panne d'un moteur. Le calcul de la masse maximum autorisée au décollage est effectué à l'aide de logiciels spéciali-

sés fournis par les constructeurs des appareils. Il prend en compte tous les paramètres affectant les performances des avions, tels que la température, l'altitude, les dimensions et la pente de la piste, la vitesse du vent, la position des obstacles par rapport à l'extrémité de piste ainsi que leur hauteur.

Les restrictions d'exploitation dues aux obstacles sont telles que, à la demande de la compagnie Air Tahiti, l'Aviation Civile de Polynésie française a autorisé en 1993 l'utilisation d'une trouée d'envol réduite sur 13 aérodromes pour le décollage en DO228. Cette autorisation est assujettie de conditions d'application portant sur la qualification des pilotes, des conditions de visibilité minimum, et surtout des limitations de vent de travers très strictes.

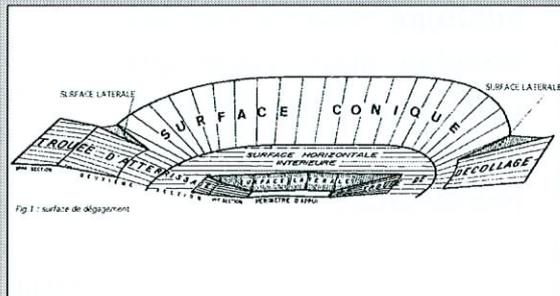


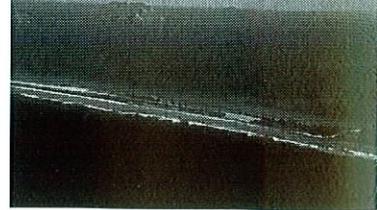
Fig 1 : surface de dégagement

Schéma des surfaces de dégagements aéronautiques extrait de l'ITAC.

### Conséquences commerciales

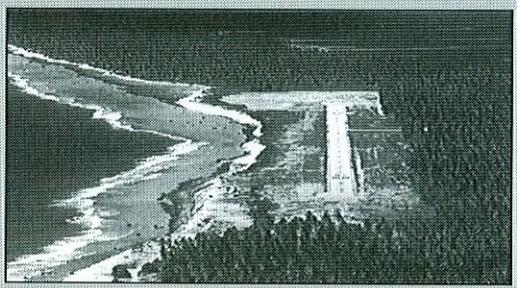
Les limitations de masse au décollage ainsi calculées permettent d'assurer la sécurité des appareils au mieux des possibilités de l'aérodrome mais se traduisent néanmoins par une perte de la charge marchande disponible variable en fonction de la quantité de carburant embarqué. A titre d'exemple, quelques aérodromes et les pertes d'exploitation en fret ou en passagers dues aux obstacles :

Piste (RWY)	Avion	fret (kg)	passag.
Tikehau (24)	ATR42	1500	18
Anaa (32)	ATR42	850	10
Atuona (02)	ATR42	940	11
Moorea (12)	ATR42	363	4
Tubeai (03)	ATR72	1300	14



Dans certains cas, ces restrictions viennent s'ajouter à celles dues aux caractéristiques insuffisantes de la piste.

L'impossibilité d'utiliser les avions au maximum de leur capacité se traduit inévitablement par une plus-value sur le prix de vente du billet. Ceci explique également les sièges vides que l'on remarque parfois sur un vol pour lequel Air Tahiti a refusé des passagers.



Un aéroport au milieu des cocotiers (Fangatau)

### La suppression des obstacles

L'abattage des cocotiers qui percent les surfaces de dégagement est compliqué par plusieurs facteurs :

- La cocoteraie constitue souvent la seule ressource de l'île et le strict respect des dégagements conduirait parfois à raser la quasi totalité des arbres du « motu » où est implanté l'aérodrome.
- Une élimination systématique de la végétation réduit la protection de l'aérodrome face aux agressions des fortes houles en cas de dépressions tropicales.
- L'impossibilité de connaître exactement les propriétaires des terres concernées qui sont en général en indivision, gêne l'obtention des autorisations d'abattre les arbres gênants. La conséquence de ce problème est que, dans ce cas, le seul moyen pour le Territoire de disposer des terrains est d'en faire l'acquisition par voie d'expropriation, procédure longue et coûteuse.

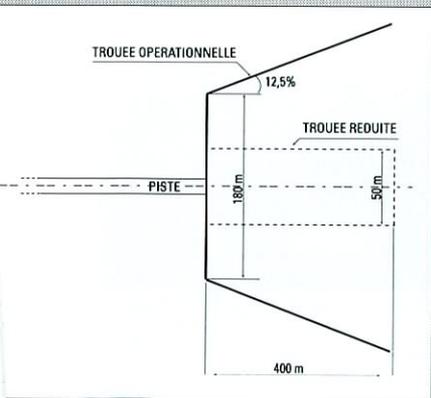


Schéma de trouées d'envol.

Malgré ces difficultés, lors des derniers chantiers de réfection ou d'extension des aéroports territoriaux, le Service de

l'Infrastructure Aéronautique puis la Direction de l'Équipement ont pu éliminer de nombreux obstacles dans les dégagements aéronautiques :

- Suppression des trouées réduites à Tatakoto, Vahitahi et Puka-Puka rendue possible par le dégagement complet des obstacles dans les trouées opérationnelles.
- Du fait de l'extension à l'ATR des aéroports de Kaukura, Takapoto et Fakarava, les trouées réduites ont également été supprimées sur ces aéroports. A ce jour, 8 aéroports sont encore exploités avec trouées d'envol réduites.
- Abattage de tous les arbres pénalisants dans la trouée d'envol la plus utilisée à Huahine.
- Amélioration des dégagements dans la trouée d'envol de l'aéroport de Tubuai.
- Déblaiement d'une butte dans la trouée d'envol de la piste de Nuku Hiva.

L'amélioration des dégagements aéronautiques suppose aussi qu'une fine organisation puisse être réalisée entre les études techniques, les procédures d'acquisitions foncières et l'exécution des travaux. En effet, si la durée moyenne des études techniques pour la réfection ou l'extension d'un aéroport peut varier de trois à six mois, en revanche, l'aboutissement des procédures d'acquisitions foncières requiert un délai bien supérieur, de l'ordre de un an à un an et demi.

C'est à cet objectif prioritaire que s'attache aujourd'hui la Direction de l'Équipement, à savoir : profiter de chaque chantier de gros travaux d'investissements pour mettre en conformité les dégagements aéronautiques de l'aéroport concerné.

- Enfin, jouer le rôle de relais local pour toute information transmise ou demandée par la Direction de l'Équipement.

### La modernisation des moyens

Pour l'ensemble de ces tâches, ce personnel disposait principalement de moyens relativement rudimentaires, de tondeuses à fil, tronçonneuses, brouettes, coupe-coupes, etc. Ces outils sont peu adaptés à l'entretien de telles étendues.

**Les aéroports victimes de la repousse la plus importante seront bientôt équipés de moyens adéquats.**

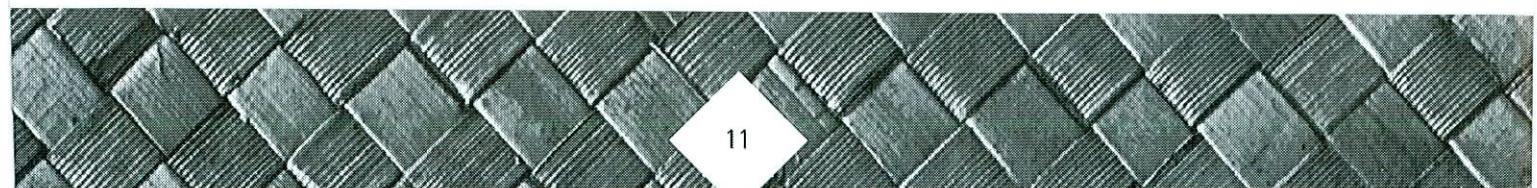
A titre indicatif, les surfaces à entretenir par les prestataires

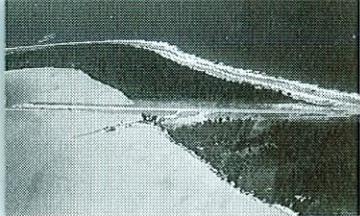
avoisinent respectivement 60 000 ou 140 000 m<sup>2</sup> selon qu'il s'agisse d'un aéroport accueillant principalement du trafic de type DORNIER ou ATR.

C'est pourquoi, depuis 1994, la Direction de l'Équipement s'est dotée d'engins du type tracteur giro-broyeur en vue de moderniser ces interventions et d'en accroître l'efficacité.



Le débarquement de matériels lourds destinés à la construction ou à l'entretien des pistes se fait au milieu des vagues.





De plus, 4 aérodromes de petite taille viennent d'être équipés de tondeuses autoportées. L'acquisition de 7 tracteurs de 50 ou 70 CV équipés d'un giro-broyeur est en cours.

### Le " gros entretien "

Des opérations de " gros entretien " sont effectuées sur de nombreux aérodromes. En pratique, il s'agit d'une à deux interventions annuelles qui concernent environ 10 à 12 aérodromes. Ces opérations sont généralement réalisées avec l'aide de la commune correspondante lorsqu'elle dispose d'un tractopelle. Au moyen d'une location conclue entre " Tavana " (Maire de la commune) et le représentant de l'Équipement, le tracto-pelle est ainsi mis à disposition de l'aérodrome pour une durée de quelques jours. Bien entendu, une équipe de travailleurs est rapidement formée afin de parfaire le travail de l'engin. Ces interventions concernent généralement la partie dégagée de la bande aéronautique.

**Les enduits multicouches constituent des revêtements "bon marché"...**



*L'entretien des pistes concerne à la fois le revêtement, le marquage au sol et les travaux de coupe de la végétation souvent très proche de l'axe.*

### Enduits ou enrobés ?

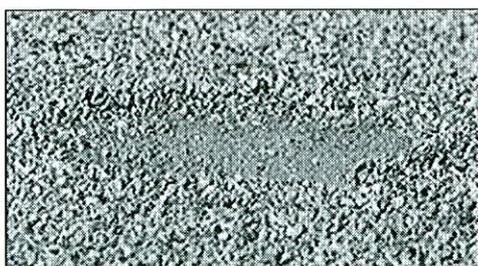
Les chaussées aéronautiques nécessitent également un entretien et un suivi particulier. Les enduits multicouche constituent des revêtements économiques qui présentent toutefois l'inconvénient de subir un arrachage possible des gravillons.

Ces gravillons accumulés sur la piste constituent un risque. Ils provoquent la disparition du marquage. Soulevés par la rotation des hélices contre lesquelles ils se retrouvent notamment projetés, ils contribuent enfin à l'usure prématurée d'équipements coûteux.

Il faut donc procéder à un balayage annuel de chaque piste revêtue

de ce type d'enduit superficiel, dès lors que celui-ci présente des signes d'usure sensible, ce qui commence, dans certains cas, 5 ans après sa date de réalisation (à une fréquence moindre, de l'ordre d'une intervention une année sur deux, le marquage au sol doit également être rénové).

A ce jour, 12 aérodromes sont concernés par ces opérations répétitives.



*Dégradation du revêtement de la piste de Mataiva.*



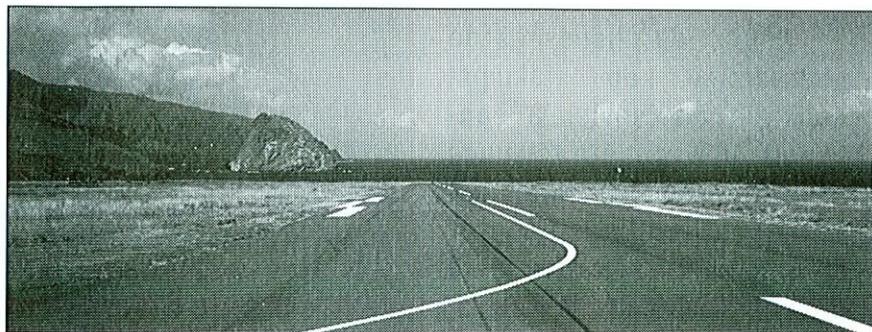
*Le Service Sécurité Incendie et Sauvetage (SSIS) est une nécessité incontournable de l'exploitation des aérodromes. (Aérodrome de Rurutu).*

# BILAN DES TRAVAUX

**E**n un peu plus de 3 ans, soit depuis le 07 juin 1994, la Direction de l'Équipement a réalisé environ 3 milliards de Francs Pacifiques de travaux d'infrastructures aéronautiques (hors entretien).

Ceux-ci concernent essentiellement, au niveau de l'arrondissement Infrastructure, la réfection générale des chaussées aéronautiques, la réalisation de revêtements, l'adaptation de certains aérodromes à une catégorie d'aéronef plus contraignante, la construction d'aérodromes ainsi que la mise en conformité des infrastructures.

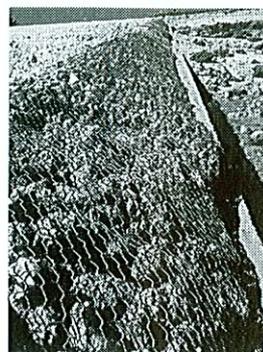
*Vision au décollage de la piste de Ua Huka.*



En outre, l'arrondissement Infrastructure assure également la conduite de certaines opérations réalisées sous une maîtrise d'œuvre du Service de la Navigation Aérienne lorsque les travaux correspondants sont prévus pour être réalisés simultanément à une réfection plus générale de l'aérodrome concerné.

Les travaux de bâtiments réalisés concernent principalement les rénovations et les constructions de tours de contrôle, garages SSIS, aérogares et logements de fonction du personnel chargé du contrôle de l'aérodrome.

Les études correspondantes, à l'exception de quelques cas très particuliers, sont exécutées par les bureaux d'études de la Direction de l'Équipement.

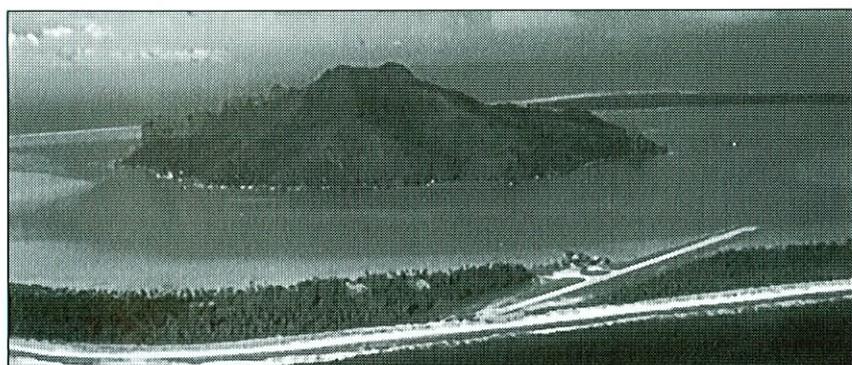


*Muret de protection contre la houle de l'aérodrome de Apataki.*

## Travaux d'infrastructures

Dans l'ordre chronologique, on peut rappeler les travaux d'infrastructures réalisés depuis juin 1994.

Dans un premier temps, il faut citer l'extension avec création d'un seuil décalé de la piste de Tureia (45 MF.CFP), le reprofilage et l'élargissement des chaussées en corail compacté de Nukutavake (12 MF.CFP), le rehaussement et à la protection littorale de la plate-forme d'Apataki (190 MF.CFP) ainsi que la réfection générale de l'aérodrome de Ua Huka (200 MF.CFP). Ces opérations, démarrées par le SIA au cours du premier trimestre 1994, ont été achevées par la DEQ respectivement en juillet 1994, février et mai 1995.



Vue aérienne de l'aérodrome de Maupiti.

Par la suite, ont été réalisés l'extension à l'ATR 42 de l'aérodrome de Fakarava (155MF.CFP), la réfection de l'aérodrome de Reao (110MF.CFP), la remise en état provisoire de la piste d'Arutua (12MF.CFP) et les enrochements de protection de l'extrémité, côté océan, de la piste de Maupiti (6MF.CFP).

C'est en septembre 1995 qu'a démarré la réfection générale avec adaptation à l'ATR 72 de l'aérodrome de Nuku a Taha - Nuku Hiva, îles Marquises - pour s'achever un an plus tard, en septembre 1996 ( 1 010MF.CFP).

**C'est en septembre 1995 qu'a démarré la réfection générale avec adaptation à l'ATR 72 de l'aérodrome de Nuku a Taha - Nuku Hiva, îles Marquises...**



La piste de Takume avant les travaux de revêtement d'un enduit multicouche.

Entre-temps, les travaux de reprofilage et de revêtement des chaussées des aérodromes de Tatakoto, Vahitahi et Nukutavake étaient lancés, et terminés en décembre 1996 (350 MF.CFP au total).

L'aérodrome de Tubuai, aux Australes a, quant à lui, fait l'objet d'une opération de remise en état générale avec renforcement, reprofilage et revêtement des chaussées, traitement au ciment des bandes aménagées, réfection complète du réseau de balisage lumineux incluant notamment le remplacement des groupes d'alimentation secourue et la rénovation des locaux techniques (390 MF.CFP au total).

Enfin, les chaussées de l'aérodrome de Takume, construit de janvier à septembre 1995, ont été revêtues d'un enduit multicouche durant le 1er trimestre 1997 et un mur en béton a été réalisé afin de protéger l'extrémité de piste la

## HISTORIQUE DE L'AERODROME DE NUKU A TAHA

**L'aérodrome de Nuku a Taha, situé dans la région désertique du nord de l'île de Nuku Hiva aux Marquises ( Nuku a Taha signifie " Terre déserte " en marquisien) est construit en 1979. Les aérodromes territoriaux sont alors au nombre de 24. Avec une piste de 1700 x 30 mètres, l'aérodrome dispose jusqu'à ce jour des aires de mouvement les plus spacieuses (65 000 m2) du patrimoine aéronautique territorial.**

**Un matériaux au comportement surprenant : l'argile gonflante...**

Dès les premières études géotechniques réalisées préalablement à la construction de l'aérodrome, la spécificité de la plupart des matériaux présents sur le site est mise en évidence par le Laboratoire des Travaux Publics de Polynésie.

Il s'agit d'argiles capables de présenter, dans un milieu saturé en eau, des variations de volume de l'ordre de 15%. Dès que la teneur en eau du milieu diminue, le matériau retrouve son volume initial. Ces variations cycliques constituent un problème délicat, puisqu'elles sont susceptibles d'entraîner d'importantes déformations, au rythme des précipitations atmosphériques.



La piste c

Pourtant, face à l'impossibilité de disposer sur le site d'un matériaux mieux adapté, compte tenu notamment des moyens limités dont disposent les entreprises locales à cette époque, les chaussées de l'aérodrome sont réalisées à l'aide d'un matériaux contenant une proportion élevée d'argile. Dans ces conditions le revêtement superficiel associé à de gros

travaux d'assainissement exécutés en 1981 ont permis de limiter le phénomène de gonflement.



Parking de l'aérodrome de Nuku Hiva.

C'est ainsi qu'un trafic Twin-otter, puis Dornier et enfin ATR 42-300 a été satisfait à Nuku à Taha jusqu'en 1994 dans des conditions normales.

A partir de 1994, la situation se dégrade, la chaussée ayant semble-t-il atteint son seuil limite de fatigue. Les réparations ponctuelles au béton ou à l'enrobé à froid se multiplient ... Il faut intervenir au plus vite.

Les travaux de réfection, de renforcement et d'adaptation à l'ATR 72 ont donc démarré en septembre 1995 pour une durée d'un an. Ils consistent essentiellement à :

- Purger la chaussée sur les zones présentant une résistance insuffisante et remplacer le matériaux en place par une grave non traitée provenant d'une carrière relativement éloignée de l'aérodrome;

- Compléter, améliorer et remettre en état le réseau de drainage ;

- Reprofiler la bande aéronautique pour permettre une meilleure évacuation des eaux de ruissellement ;

- Imperméabiliser les chaussées par la mise en place d'un enduit superficiel ;

- Rétablir des profils réguliers à la grave bitume ;

- Mettre en place un revêtement en enrobé bitumineux sur 4 cm d'épais-

seur ;

- Améliorer les dégagements aéronautiques.

En octobre 1996 l'aérodrome accueille le premier vol ATR 72.

Parallèlement, le Gouvernement de la Polynésie française, soucieux de satisfaire le développement économique des îles Marquises, charge le Ministère de

l'Équipement de lancer les études de faisabilité visant l'extension de l'aérodrome à des aéronefs de plus grande capacité.

### Vers un trafic gros porteurs ?

Avant toute chose, il convient de définir les différentes possibilités d'extension, et de les relier, dans chaque cas, au type de trafic qu'elles permettent, tenant compte des destinations envisageables.

Il s'agit d'une analyse qui suppose une connaissance approfondie des capacités et des caractéristiques des moyens et gros por-

teurs actuels. Aussi, la DEQ décide-t-elle, début 1996, de consulter Aéroports de Paris (ADP) pour mener à bien cette analyse.

L'étude préliminaire, remise par ADP en septembre 1996, envisage, en 4 étapes successives, l'extension de la piste actuelle à 2700 x 45 mètres, permettant ainsi, à terme un trafic de type B 747 - 400, à pleine charge marchande vers Los Angeles, ou à charge réduite vers le Japon.

L'avant-projet sommaire est actuellement en cours d'étude par Aéroport De Paris.



Tableau du phasage en 4 étapes proposé par ADP.

	Type d'avions	ETAPE 1	ETAPE 2	ETAPE 3	ETAPE 4
<b>Longueur de piste</b>		2200 m	2200 m	2200 m	2700 m
<b>Exploitation de la piste</b>		à vue	aux instruments	aux instruments	aux instruments
<b>Destination : Hawaii/Cook</b>	B737/A320	Passagers seuls	Passagers seuls	Passagers seuls	Pleine charge marchande
<b>Destination : Los Angeles</b>	B767 (ER) A310		Passagers seuls	Passagers seuls	Pleine charge marchande
<b>Destination : Tokyo</b>	B747-400			Passagers seuls	Pleine charge marchande
<b>Classement administratif ITAC</b>		C2	B	B	A
<b>Classement OACI</b>		4C	4D	4E	4E
<b>Largeur de piste</b>		30 m	45 m	45 m	45 m
<b>Accotements</b>		non	non	oui 2 x 7,5 m	oui 2 x 7,5 m
<b>Bande aéronautique</b>		150 m	300 m	300 m	300 m
<b>Incidence plan de masse zone terminale</b>		faible	moyenne	forte	forte



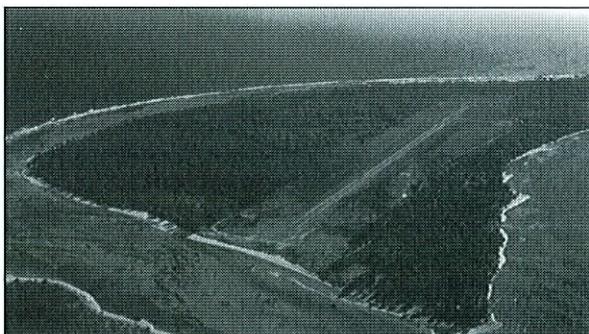
plus exposée à la houle (140MF.CFP). De la même manière, un revêtement en enrobés bitumineux est actuellement mis en place à Ahe (180MF.CFP), faisant suite à la construction de cet aéroport qui s'est déroulée de janvier 1996 à avril 1997.

Outre ces opérations, et suite aux dégâts survenus lors du " coup de houle " de juillet 1996, un reprofilage des chaussées des aéroports de Faaite et Fakahina s'est effectué de mars à avril 1997 après qu'une réparation conséquente du revêtement de la piste de Puka Puka ait été entreprise en décembre 1996 (55MF.CFP au total).



Exemple d'un abri passagers d'un aéroport des Tuamotu.

Les travaux de renforcement et d'extension de l'aéroport de Tikehau viennent de commencer (estimés à 380 MF.CFP) ainsi que ceux de Takaroa (estimés à 250 MF.CFP).



Vue aérienne de l'aéroport de Tikehau.

### Travaux de bâtiments

Depuis juin 1994, les crédits mis en place sur des opérations de bâtiments aéroportuaires ont permis, avec l'appui des subdivisions territoriales, les réalisations suivantes :

- Construction d'un hangar SSIS et de sanitaires à Anaa (14 MF.CFP) ;
- Construction d'un hangar SSIS à Mataiva (12 MF.CFP) ;
- Construction d'une nouvelle tour de contrôle à Hiva Oa (28MF.CFP) ;
- Rénovation complète de la tour de contrôle de Ua Huka (1,5MF.CFP) ;
- Construction de sanitaires à Maupiti (3MF.CFP) ;
- Construction d'abri passagers à Takume et Ahe (3,5MF.CFP au total) ;
- Réparations conséquentes à

Nuku a Taha, Hiva Oa, Huahine, Manihi, Takapoto et Nukutavake (30MF.CFP au total).

Et très récemment la construction :

- des aéroports de Fakarava et de Takaroa (80MF.CFP au total) ;
- d'un logement de fonction pour le personnel de l'aéroport de Moorea (10MF.CFP).

La construction des aéroports d'Anaa et Kaukura vient de commencer (estimée au total à 80MF.CFP).

Par ailleurs, un appel d'offre vient d'être lancé pour la construction de hangars SSIS à Arutua, Fakarava, Kaukura, Manihi, Takapoto, Takaroa et Ua Huka ainsi que l'extension de l'abri passagers existant et la construction de sanitaires à Ua Pou. Une consultation sera en outre prochainement lancée pour la reconstruction d'un logement de fonction à Nuku a Taha.



# EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION

**L**e contexte géographique, social et culturel de la Polynésie française est relativement spécifique si on le compare à celui de la métropole. Il est donc bien naturel que l'application de normes, recommandations ou règles de dimensionnement conçues pour la métropole puisse se révéler particulièrement délicate, voir illusoire, en Polynésie française. Les infrastructures aéronautiques n'échappent pas à cette difficulté.

A titre d'exemple, on constatera que les notions de sécurité du transport aérien public et de protection d'un ouvrage exposé aux agressions de la houle peuvent paraître antinomiques : les Instructions Techniques pour les Aéroports Civils (ITAC) recommandent qu'aucun obstacle de hauteur supérieure à 1,25 mètres ne se situe à moins de 75 m de l'axe de la piste (classe D2) tandis que dans les Tuamotu, le merlon, d'une hauteur moyenne d'environ 2 m, qui suit généralement le bord extérieur de l'anneau corallien, à une distance de l'axe variant de



*Certains travaux nécessitent l'utilisation de gros moyens.*

50 à 100 m, constitue une protection naturelle efficace contre les dépressions climatiques.

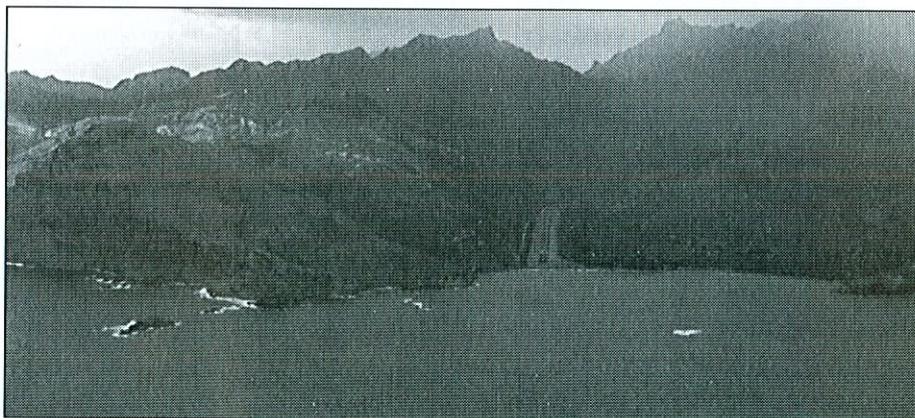
De la même manière, le strict respect des recommandations ITAC, au niveau des dégagements aéronautiques, conduirait à abattre des cocoteraies entières tandis que celles-ci représentent la plus traditionnelle des ressources

des populations au travers de l'exploitation du coprah.

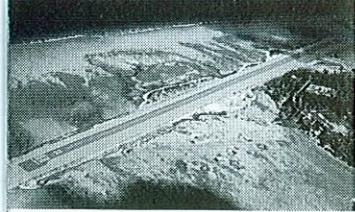
Enfin, si l'ITAC prévoit que la largeur d'une chaussée revêtue, pour un aéroport de classe D2, doit atteindre 30 m, il laisse cependant la possibilité au constructeur de réduire exceptionnellement celle-ci à 20 m. Tenant compte du coût additionnel que représente

**Le merlon, d'une hauteur moyenne d'environ 2 m, constitue une protection naturelle efficace contre les dépressions climatiques.**

l'élargissement d'un revêtement sur 10 m, il est bien naturellement apparu nécessaire de préciser les conditions permettant de justifier l'autorisation d'exploiter une chaussée revêtue de largeur réduite.



*Exemple d'une piste aux normes spéciales : Ua Pou.*



Ainsi, le Service d'Etat de l'Aviation Civile (SEAC) et le Territoire de la Polynésie française, ont présenté, en février 1995, une requête à la DGAC en vue de rechercher un nouveau classement adapté à ces spécificités.

En effet, l'analyse comparée des recommandations de l'ITAC et de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) permet d'envisager de nouvelles règles de classement qui seraient prises en compte par la nouvelle rédaction de l'ITAC.

Cette analyse a été complétée par l'appréciation, sur le site, des différents aspects du problème puisque les représentants de l'Inspection Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (IGACEM), du Service des Bases



Certaines pistes de la Polynésie ne satisfont pas aux recommandations de l'ITAC.

## CONCEPTION DES AERODROMES EN POLYNESIE : L'ITAC

**A**ntérieurement à l'année 1983, la conception des aéroports en France métropolitaine obéissait à un double système de recommandations :

- celles de "l'IBRA" ("instruction sur l'aménagement des routes et bases aériennes") publiée par le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et applicable en France métropolitaine,
- celles de l'OACI (définies dans l'annexe 14 à la convention de Chicago de 1944) sans caractère réglementaire au plan national, mais constituant une référence technique internationale.

Pendant cette période, les constructeurs de Polynésie se sont inspirés de ces recommandations tout en tenant compte, pour la détermination des caractéristiques des aéroports, des particularités de la Polynésie en matière foncière (importance de la terre et de sa transmission pour le polynésien), sociale et agricole (conservation de la seule ressource des îles à cette époque : la cocoteraie, pour permettre le maintien de la population dans les îles) des conditions météorologiques plus favorables qu'en métropole ainsi que de l'absence de relief sur les atolls.



La Polynésie possède des pistes qui semblent surgir de l'eau...

En 1983, les recommandations de l'IBRA ont été remplacées par celles de l'ITAC (Instruction Technique sur les Aéroports Civils) publiée par la DGAC, et ayant un caractère réglementaire en France métropolitaine, l'OACI restant une référence technique.

L'ITAC fixe les principales caractéristiques des aéroports dont un condensé est donné dans le tableau 1 (ci-contre) pour les aéroports recevant la desserte locale.

Depuis cette date, les concepteurs des aéroports ont continué à s'inspirer des recommandations de l'ITAC tout en tenant compte des particularités du contexte polynésien. Toutefois, ces dernières années, un glissement progressif de la notion de "recommandations" vers celle de "normes" a rendu plus fragile, sur le plan juridique, la position des constructeurs d'aéroports de Polynésie. A la demande conjointe du Territoire et du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie française, une étude a été conduite par la DGAC pour tenter de rendre plus compatibles :

- les obligations réglementaires et de sécurité ;
- les contraintes sociales, foncières et économiques locales.

C'est ainsi que deux nouvelles classes d'aéroports vont être prochainement intégrées à l'ITAC, dans ce but. D'ores et déjà, l'arrêté interministériel du 31 décembre 1984 qui définit les dégagements aéronautiques des aéroports a été modifié par un arrêté du 30 mai 1997 qui précise les dégagements aéronautiques de ces deux nouvelles classes d'aéroports baptisées D4 et D5. Leurs caractéristiques actuellement connues sont réunies dans le tableau 2, ci-contre, au-dessous des classes déjà existantes.



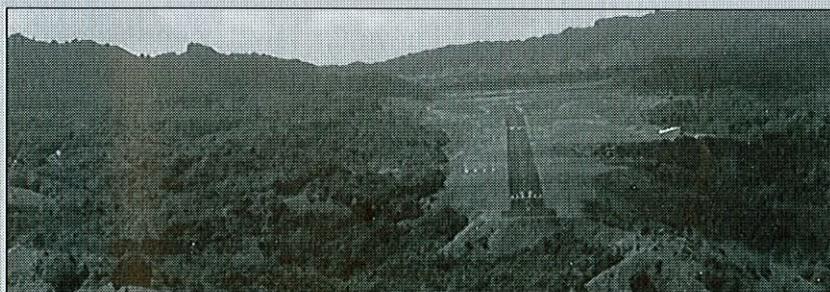
### ITAC CARACTERISTIQUES DES BANDES (EXTRAIT)

CLASSE		LONGUEUR (en m)		LARGEUR (en m)		LARGEUR BANDE AMENAGEE (m)	PROFIL EN LONG DES ABORDS pente maxi	PROFIL EN TRAVERS	
		Mini	Maxi	Instr.	A vue			Abords pente	Partie dégagée
CAT C	C1	1320	1620	300	150	150	1,75 à 2%	3%	≤ + 5%
	C2	1620	2220	300	150	150	1,5 à 2%	2,50%	≤ + 5%
CAT D	D1	560	1060	-	100	50	2%	4%	≤ + 5%
	D2	1120	1820	-	150	150 à 100	1,75 à 2%	3%	≤ + 5%
	D3	1060	1260	150	-	150	2%	2%	≤ + 5%

### ITAC CARACTERISTIQUES DES PISTES (EXTRAIT)

CLASSE		LONGUEUR (en m)		LARGEUR (en m)		PROFIL EN LONG		PROFIL EN TRAVERS		
		Mini	Maxi	Revêtue	Non revêtue	Pente moyenne maxi	Pente maxi en 1 point	Pente normale revêtue	Pente minim. revêtue	Pente non revêtue
CAT C	C1	1200	1500	30	-	1%	1,5 à 2%	2%	1%	-
	C2	1500	2100	45/30	-	1%	1,5 à 2%	1,50%	1%	-
CAT D	D1	500	1000	18	50/80	2%	2%	2%	1%	2,50%
	D2	1000	1700	30/20	-	1%	1,5 à 2%	2%	1%	-
	D3	800	1200	30	-	2%	2%	2%	1%	-

Tableau n° 1



...et d'autres qui semblent s'enfoncer dans les montagnes.

Tableau n° 2

Catégories	Trouée d'atterrissage					Trouée de décollage			Surface latérale Pente des génératrices	Surface horizontale intérieure		Surface conique		
	Longueur totale (en m)	1ère section		2ème section	3ème section	Long. (en m)	Pente	Divergence		Rayon (en m)	Distance (en m)	H (en m)	Pente	
		Longueur (en m)	Pente	Pente	Pente				Divergence					
<b>C</b>	3000	3000	3,00%	une seule section		15%	3000	1,6 à 3%	15%	14,30%	1500	1500	45	3%
<b>D1</b>	2000	2000	4,00%	une seule section		15%	2000	4%	15%	20%	1200	800	pas de surface conique	
<b>D2</b>	3000	3000	3,00%	une seule section		15%	3000	1,6 à 3%	15%	14,30%	1500	1500	45	3%
<b>D4</b>	2500	2500	4,00%	une seule section		10%	2500	4%	10%	20%	1500	1500	45	5%
<b>D5</b>	1600	1600	5,00%	une seule section		10%	1600	5%	10%	20%	1200	1200	45	5%



Aériennes (SBA), du Service Technique des Bases Aériennes (STBA), de la Direction de la Navigation Aérienne (DNA) et du Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (SFACT) se sont déplacés en Polynésie en mai 1996. Ils ont notamment visité les aérodromes de Hiva Oa, Nuku a Taha et Ua Pou aux Marquises, Huahine et Maupiti aux Iles Sous Le Vent, ainsi que, dans les Tuamotu, ceux d'Anaa, Arutua, Makemo, Napuka, Takume et Tikehau.

Les modalités juridiques permettant de satisfaire les propositions présentées par les représentants des services précités ont été présentées à l'occasion d'une mission complémentaire de l'IGACEM, en juillet 1996

*Vue aérienne de la piste privée de l'atoll de Tetiaroa.*



(1) - La compétence statutaire en matière d'agrément des aérodromes privés relève en particulier de l'article 27, alinéa 9 de la loi organique 96-312 du 12 avril 1996 portant statut d'autonomie de la Polynésie française qui stipule : " article 27 - le Conseil des Ministres fixe les règles applicables en matière d'agrément des aérodromes privés ".



*Atterrissage sur la piste privée de Nengo Nengo.*

### **LA REGLEMENTATION APPLICABLE AUX AERODROMES PRIVES, AUX HELISURFACES ET AUX HELISTATIONS DE LA POLYNESIE FRANCAISE**

Conformément aux dispositions de l'article 27 de la loi statutaire (1) le Conseil des Ministres par deux arrêtés du 26 juin 1997, a défini les conditions d'agrément des aérodromes privés, des hélisurfaces et des hélistations de la Polynésie française, en terme de création, d'exploitation et de contrôle technique.

**Les aérodromes privés sont agréés soit à un usage strictement privé, soit à un usage restreint.**

En Polynésie française, on recense 8 aérodromes privés dont l'utilisation relève principalement d'une activité pericole privée annexe et environ une dizaine d'hélisurfaces exploitées en transport aérien public.

Par définition, est aérodrome privé un aérodrome créé par une personne physique morale de droit privé ou public pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités. Les aérodromes privés sont agréés soit à un usage strictement privé, soit à un usage restreint.

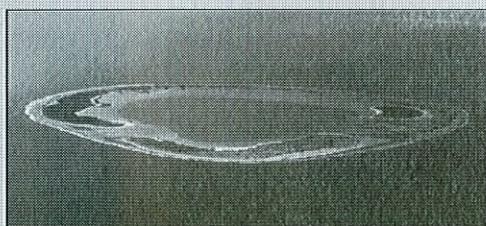
Le classement à usage restreint autorise l'utilisation de l'aérodrome privé à des opérations aériennes autres que strictement privées et notamment pour l'accomplissement de vols ponctuels affrétés en transport aérien public



La piste de Tetiaroa est exploitée par «l'hôtel Marlon Brando - Tetiaroa»

(vols administratifs) ou évacuation sanitaire urgente (EVA-SAN).

Une convention d'exploitation pose en conséquence les conditions d'utilisation de l'aérodrome privé à usage restreint entre la Polynésie française et l'exploitant.



Au vu d'un environnement maritime dominant, des insularités dispersées et éloignées, la création d'un aérodrome même s'il est destiné à un usage strictement privé peut avoir des répercussions importantes sur la vie économique et sociale des populations locales.

Pour ces raisons, la doctrine prônée par la Polynésie française est davantage un

classement à usage restreint des aérodromes privés.

Toutefois, sur un plan juridique, le propriétaire d'un aérodrome privé peut légitimement refuser à quiconque le droit d'utiliser sans son autorisation

préalable la plate-forme aménagée entièrement à ses frais et sous sa pleine responsabilité et solliciter le seul statut d'aérodrome privé à usage privé, sauf dans le

**La création d'un aérodrome peut avoir des répercussions importantes sur la vie économique et sociale des populations locales**

cas d'opération aériennes de sauvetage et d'assistance.

Des contrôles techniques sont par ailleurs réglementairement obligatoires lors de la réception de l'aérodrome privé et pour les aérodromes privés agréés à usage restreint.

La création d'un aérodrome privé est autorisée par le Conseil des Ministres après avis du Maire de la Commune concernée, et des services techniques compétents en matière d'Aviation Civile, sur l'opportunité économique et sociale qu'elle représente et sa faisabilité technique.

La demande de création et d'exploitation d'un aérodrome privé est adressée au Ministre des Transports et son instruction est faite selon une



L'exploitation et l'entretien d'une piste privée est du ressort de son propriétaire (piste de Nukutepipi).  
A gauche : l'atoll de Nukutepipi.



Aux îles Marquises, l'hélicoptère est devenu un moyen de transport très adéquat du fait d'un relief difficile.

- les types et les classes de performances minimales des hélicoptères ;
- les jours et heures d'exploitation.

La demande de création et d'exploitation des hélistations fait l'objet d'une procédure d'instruction similaire à celle des aérodromes privés.

procédure définie en termes de documents constitutifs et de visas techniques correspondants.

Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées, utilisées à titre occasionnel dont l'exploitation est limitée soit à 20 mouvements journaliers, soit à 200 mouvements annuels (un atterrissage et un décollage constituent un mouvement aérien). Au-delà de ces limites de trafic aérien, une hélisurface est classée en hélistation laquelle doit comporter des surfaces de dégagement protégées et des infrastructures d'atterrissage et de décollage.

**Une hélistation laquelle doit comporter des surfaces de dégagement protégées et des infrastructures d'atterrissage et de décollage.**

face est toutefois interdit dans un périmètre d'appui d'une distance minimale de 100 mètres par rapport à toute maison d'habitation en groupe ou isolée.

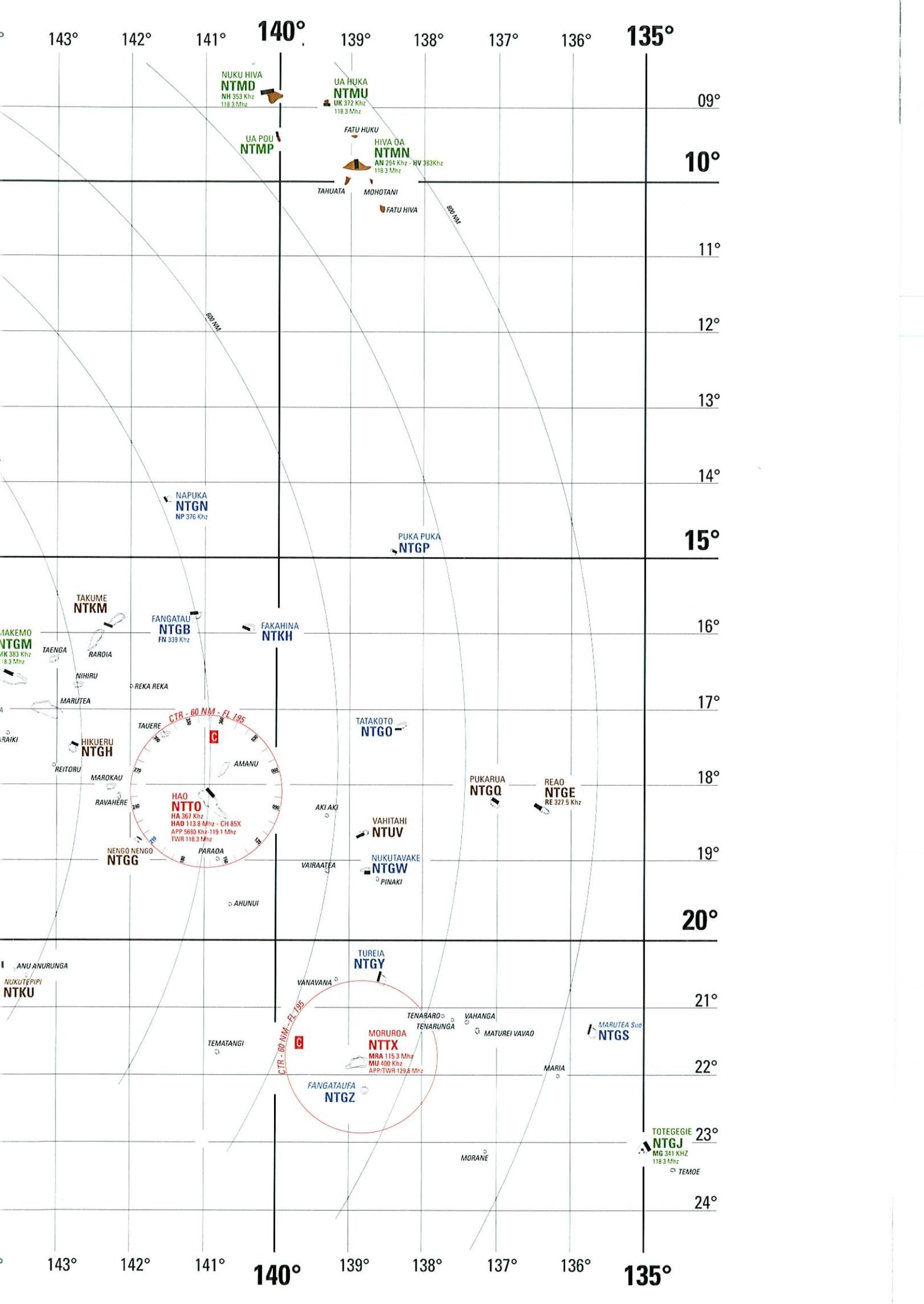
L'autorisation de création et d'exploitation fixe leurs restrictions d'usage et notamment :

- les activités aériennes autorisées ;



La route reliant l'aérodrome de Nuku Hiva au village passe à travers les montagnes de l'île. On apprécie alors la liaison aérodrome-village par hélicoptère.





143° 142° 141° 140° 139° 138° 137° 136° 135°

09°  
10°  
11°  
12°  
13°  
14°  
15°  
16°  
17°  
18°  
19°  
20°  
21°  
22°  
23°  
24°

**NUKU HIVA**  
**NTMD**  
NH 353 KHz  
118.3 Mhz

**UA HUKA**  
**NTMU**  
UK 372 KHz  
118.3 Mhz

**UA POU**  
**NTMP**

**FATU HUKU**

**HIVA OA**  
**NTMN**  
AN 294 KHz - HV 383KHz  
118.3 Mhz

**TAHUATA**

**MOHOTANI**

**FATU HIVA**

600 NM

**NAPUKA**  
**NTGN**  
NP 376 KHz

**PUKA PUKA**  
**NTGP**

**TAKUME**  
**NTKM**

**FANGATAU**  
**NTGB**  
FN 339 KHz

**FAKAHINA**  
**NTKH**

**MAKEMO**  
**NTGM**  
MK 383 KHz  
118.3 Mhz

**TAENGA**

**BAROIA**

**NIHIRU**

**REKA REKA**

**MARUTEA**

**TAUERE**

**CTR - 60 NM - FL 195**

**AMANU**

**TATAKOTO**  
**NTGO**

**RAIKI**

**HIKUERU**  
**NTGH**

**REITORU**

**MAROKAU**

**RAVAHERE**

**NENGO NENGO**  
**NTGG**

**PARAOA**

**AKI AKI**

**VAHITAI**  
**NTUV**

**PUKARUA**  
**NTGO**

**READO**  
**NTGE**  
RE 327.5 KHz

**AHUNUI**

**VAIRAATEA**

**NUKUTAVAKE**  
**NTGW**  
PINAKI

20°

**ANU ANURUNGA**

**NUKUTEPIPI**  
**NTKU**

**TUREIA**  
**NTGY**

**VANAVANA**

**TEMATANGI**

**CTR - 60 NM - FL 195**

**MORUROA**  
**NTTX**  
MRA 115.3 Mhz  
MU 400 KHz  
APP/TWR 129.8 Mhz

**TENARARO**

**TENARUNGA**

**VAHANGA**

**MATUREI VAVAO**

**MARUTEA Sud**  
**NTGS**

**MARIA**

**FANGATAUFA**  
**NTGZ**

**MORANE**

**TOTELEGIE**  
**NTGJ**  
MG 341 KHz  
118.3 Mhz

**TEMOE**

143° 142° 141° 140° 139° 138° 137° 136° 135°

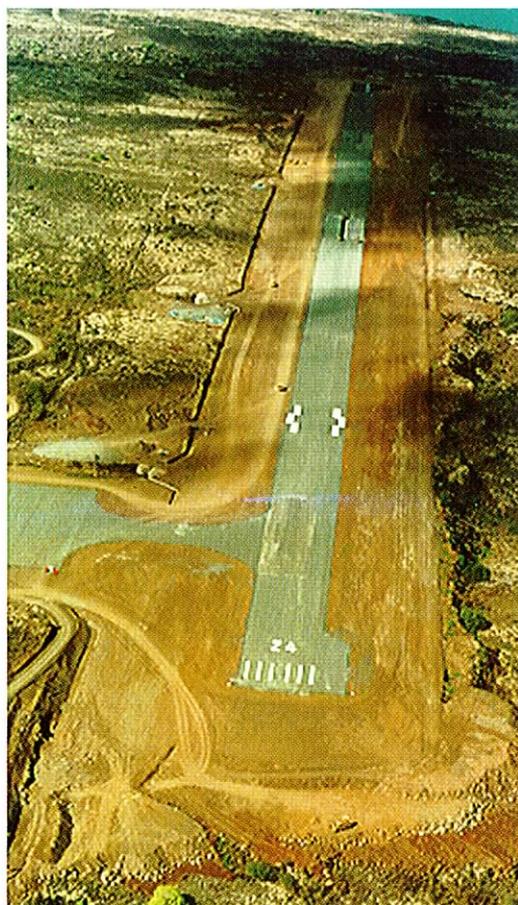
135°



**REALISATION  
D'AERODROMES**



**TRAVAUX  
PORTUAIRES**



*La piste de NUKU A TAHA à NUKU HIVA  
(Marquises).*



**TRAVAUX  
ROUTIERS**



**TERRASSEMENTS**

**ZONE INDUSTRIELLE DE LA PUNARUU - TAHITI**

**B.P. 380580 - Tamanu**

**98718 PUNAAUIA**

**Polynésie française**

**Tel. (689) 58.31.04 - Fax (689) 58.25.78**

avaient d'ailleurs fait le déplacement au mois d'avril pour voir notre système de plus près. La décision qui s'en est ensuivi d'installer l'ensemble SIGMA-VIVO à Antananarivo dans un premier temps illustre bien la portée réelle des études menées depuis Tahiti sur les communications par liaisons de données, tout ceci s'inscrivant dans un contexte plus global encore puisque le SEAC/PF est également sollicité par des constructeurs comme Boeing pour mener des essais avec la nouvelle avionique FANS du B777.

## SEARCH ANS RESCUE

Fort heureusement, il n'y a pas eu d'intervention réelle à déplorer ; un exercice SAR a été réalisé au cours du trimestre.



Le matériel utilisé...

- le 22 mai : exercice d'entraînement au largage ;
- le 17 juin : exercice de mise en œuvre du plan de secours en zone d'aérodrome est.



On largue d'abord la balise...



...est embarqué dans l'avion.



... puis le canot de sauvetage.

## EXERCICE D'ÉVALUATION DU PLAN DE SECOURS

Cet exercice qui s'est déroulé le 17 juin 1997, a constitué l'évènement majeur pour le Service de la Navigation Aérienne. Il a fait l'objet, effectivement, de nombreuses réunions préalables de préparation avec les services concernés afin de permettre à cet exercice d'être le plus réaliste possible et ainsi d'évaluer l'efficacité du plan de secours.

La protection civile, les services médicaux, les services de police et de gendarmerie, les services de secours incendie de certaines communes désignées et ceux de la BA 190 ont constitué les éléments d'intervention extérieurs qui ont rejoint sur le terrain les services directement impliqués de l'Aviation Civile, Direction et Exploitation aéroportuaire, SSIS, Division technique, Circulation Aérienne et la BGTA.

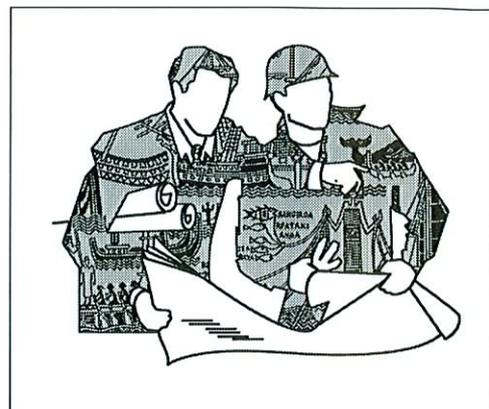
Des observateurs des services participant aux opérations ainsi que des représentants de l'Aviation civile des Iles Cook et de Nouvelle Calédonie ont été invités et associés à cet évènement.

# Activités

## RECAPITULATIF DU TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI-FAA'A (de janvier à juin 1997)

COMPAGNIES		VOLS	PAX	TRANS PAX+	S.O.	CMR%	FRET (KG)	POSTE (KG)	%	VARIATION 1996/1997
				TRANS						
<b>TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR (DOMESTIQUE)</b>										
AIR MOOREA (MOOREA)	A	4 552	34 943	34 943	58 972	59,3			PAXt	+0,2
	D	4 539	35 832	35 832	58 743	61,0			FRET	0
	T	9 091	70 775	70 775	117 715	60,1			S.O.	+5,4
AIR MOOREA	A	381	3 431	3 431	5 735	59,8			PAXt	-4,8
	D	379	3 311	3 311	5 693	58,2			FRET	0
	T	760	6 742	6 742	11 428	59			S.O.	+1,2
AIR TAHITI	A	2668	98 705	98 705	144 655	68,2	370 840	14 996	PAXt	+11,
	D	2669	90 805	90 805	144 072	63,0	595 133	33 415	FRET	+33,
	T	5 337	189 510	189 510	288 727	65,6	965 973	48 411	S.O.	+6,0
AIR OCEANIA	A	14	54	54	114	47,4	620		PAXt	-78,
	D	14	51	51	114	44,7	1 110		FRET	-70,
	T	28	105	105	228	46,1	1730		S.O.	-77,
WAN AIR	A	112	734	734	1 413	51,9	8 480		PAXt	+46,
	D	112	812	812	1 413	57,5	21 595		FRET	+7,0
	T	224	1 546	1 546	2 826	54,7	30 075		S.O.	+40,
AIR ARCHIPELS	A	128	380	380	1 146	33,2			PAXt	0
	D	128	230	230	1 146	20,1			FRET	0
	T	256	610	610	2 292	26,6			S.O.	0
TOTAL TRAFIC INTERIEUR	A	7 855	138 247	138 247	212 035	65,2	379 940	14 996	PAXt	+8,0
	D	7 841	131 041	131 041	211 181	62,1	617 838	33 415	FRET	+31
	T	15 696	269 288	269 288	423 216	63,6	997 778	48 411	S.O.	+5,8
<b>TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL</b>										
GROUPE AIR FRANCE	A	109	30 268	30 268	41 901	72,2	383 130	217 928	PAXt	+18,
	D	108	31 247	31 247	41 451	75,4	203 769	46 360	FRET	+27,
	T	217	61 515	61 515	83 352	73,8	586 899	264 288	S.O.	+1,0
QANTAS	A	51	7 314	7 314	11 626	62,9	480 439	6 299	PAXt	-55,
	D	51	7 389	7 314	11 628	63,5	43 846	1 674	FRET	+11,
	T	102	14 703	14 703	23 254	63,2	524 285	7 973	S.O.	-66,
AIR NEW ZEALAND	A	135	25 065	8 207	33 272	66,2	759 623	5 727	PAXt	+14,
	D	135	24 461	8 207	32 668	65,2	72 357	2 026	FRET	-0,9
	T	270	49 526	16 414	65 940	65,7	831 980	7 753	S.O.	+1,6
LAN CHILE	A	61	9 829	9 829	13 405	73,3	57 137	417	PAXt	+40,
	D	61	9 001	9 001	13 370	67,3	132 22	606	FRET	+35,
	T	122	18 830	18 830	26 775	70,3	189 359	1 023	S.O.	+14,
HAWAIIAN AIRLINES	A	26	4 772	4 772	8 016	59,5	19 310	1 628	PAXt	-3,4
	D	26	4 657	4 657	8 016	58,1	11 420	484	FRET	+95
	T	52	9 429	9 429	16 032	58,8	30 730	2 112	S.O.	-7,3
AIR CALEDONIE INTL	A	54	4 544	4 544	7 366	61,7	18 061	6 049	PAXt	+5,1
	D	54	4 407	4 407	7 372	58,8	23 136	11 841	FRET	-36,
	T	108	8 951	8 951	14 738	60,7	41 197	17 890	S.O.	-7,7
AOM	A	70	15 905	15 905	22 029	72,2	363 494	11 627	PAXt	-8,4
	D	70	15 750	15 750	22 060	71,4	154 929	14 612	FRET	+43
	T	140	31 655	31 655	44 089	71,8	518 423	26 239	S.O.	-7,2
CORSAIR	A	45	14 387	14 387	19 861	72,4	224 637	539	PAXt	+32
	D	45	13 774	13 774	19 870	69,3	31 134	309	FRET	-1,9
	T	90	28 161	28 161	39 731	70,9	255 771	848	S.O.	+23
TOTAL REGULIER	A	551	112 084	8 207	120 291	69,0	2 305 831	250 214	PAXt	+3,7
	D	550	110 686	8 207	118 893	68,4	672 813	77 912	FRET	+13
	T	1101	222 770	16 414	239 184	68,7	2 978 644	328 126	S.O.	-9,8
TOTAL NON REGULIER	A	8	1 647	409	2 056	74,5			PAXt	+7,7
	D	8	1 554	409	1 963	70,6			FRET	0
	T	16	3 201	818	4 019	72,5			S.O.	+38
TOTAL INTERNA.	A	559	113 731	8 616	122 347	69,0	2 305 831	250 214	PAXt	+3,1
	D	558	112 240	8 616	120 856	68,4	672 813	77 912	FRET	+13
	T	1 117	225 971	17 232	243 203	68,7	2 978 644	328 126	S.O.	-9,3
TOTAL TOUT TRAFIC	A	8 414	251 978	8 616	260 594	67,0	2 685 771	265 210	PAXt	+6
	D	8 399	243 281	8 616	251 897	64,9	1 290 651	111 327	FRET	+17
	T	16 813	495 259	17 232	512 491	66,0	3 976 422	376 537	S.O.	-1,7

# Le Service de l'Infrastructure Aéronautique



L'essentiel du plan de charge du SIA pour le deuxième trimestre 1997 concerne la sécurité et la sûreté, l'aménagement et l'extension de l'aérogare de Tahiti-Faa'aet enfin la gestion et la conservation du patrimoine de l'Etat à Tahiti-Faa'a, Bora-Bora, Raiatea et Rangiroa.

Les " chantiers " principaux sont les suivants :

- Route de contournement de l'aéroport de Tahiti-Faa'a
- Contrôles d'accès de l'aéroport de Tahiti-Faa'a
- Contrôle des bagages de soute à 100 %
- Evolution de la zone Sud de l'aéroport de Tahiti-Faa'a
- Transfert des bureaux du SIA
- Parkings Administrations

- Rénovation des halls de l'aérogare de Tahiti-Faa'a

Les autres dossiers (entretien de la cité de l'air, gestion du domaine aéroportuaire sur les 4 aérodromes d'Etat, lutte contre la squatterisation de la plate-forme, planification,...) sont des affaires récurrentes dont le suivi est permanent. Ainsi, le service continue de participer à la tutelle de la SETIL en

fournissant une assistance au concessionnaire sur un certain nombre d'affaires dans les domaines juridique (conventions, contentieux,...) et technique.

## ROUTE DE CONTOURNEMENT DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAA'A

L'appel d'offres d'une 1ère tranche de 15 M FF est susceptible d'être lancé, dès que la SETIL, concessionnaire, aura confirmé son rôle de maître d'ouvrage pour cette opération, conformément au souhait de la DGAC (SBA).

### TRAVAUX

	DESIGNATION	% AVANCEMENT	DATE ACHEVEMENT
TRAVAUX MAITRISE D'OEUVRE SIA	TAHITI-FAA'A : - Système de contrôle des accès (sûreté).	40	Septembre 97
	- Réfection du réseau téléphonique de la Cité de l'Air.	50	Octobre 97
TRAVAUX DU CONCESSIONNAIRE	TAHITI-FAA'A : - Réorganisation parking "Administration". - Réfection des halls d'embarquement.	70 15	Juillet 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'Équipement (DEQ). - Préparation des inspections mixtes avec la DEQ. - Contrôle de conformité des nouveaux aérodromes. - Contrôle des différents documents d'information aéronautique. Dernier contrôle : 30/06/97.	Mission permanente	

La procédure engagée pour avoir la maîtrise de l'emprise nécessaire à la réalisation de la route de contournement s'est poursuivie. L'avant-dernière phase consiste à rédiger un mémoire qui sera présenté au juge de l'expropriation pour fixation de l'indemnité, suite aux prétentions des expropriés.

## CONTROLES D'ACCES DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAA'A

Les travaux de mise en place des contrôles d'accès de l'aéroport qui ont débuté en février 1997 se poursuivent. Ils seront achevés octobre 1997, pour une mise en service en novembre. Actuellement, l'ensemble des travaux de génie civil est terminé, les

câbles énergie sont en totalité en place et les fibres optiques seront entièrement posées le 15 août 1997. Les plates-formes électriques BULL seront réceptionnés sur le territoire dans la 2ème quinzaine de juillet pour une mise en place dans la 2ème quinzaine d'août. Coût de l'opération : 64 MF CP.



parallèlement à celui de l'extension du hall d'enregistrement prévue pour 1998. Cette opération fait l'objet d'une large concertation avec le gestionnaire, les compagnies aériennes, l'escal international et les services de l'Etat intervenant sur la plateforme.

## CONTROLE DES BAGAGES DE SOUTE

C'est l'objectif fixé par le SBA d'ici l'an 2000 pour le trafic international. Le projet des installations correspondantes, qui suppose une refonte complète de la zone " bagages au départ " est étudié

## EVOLUTION DE LA ZONE SUD DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAA'A

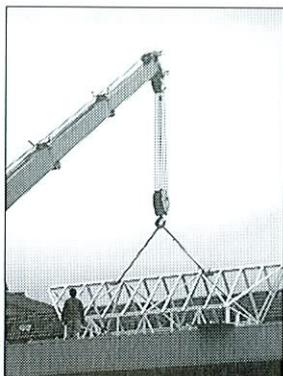
Cette étude menée en collaboration avec la SETIL, aura été marquée par la présentation, en juin 1997, d'un nouveau " projet du concessionnaire " devant

## AFFAIRES DOMANIALES

DESIGNATION	% AVANCEMENT	DATE ACHEVEMENT
- Gestion du domaine public et privé du SEAC/PF.	mission permanente	mission permanente
<b>TAHITI-FAA'A</b>		
- Domaine public maritime : prorogation du délai de remblaiement, dossier au service des domaines.	70	Août 97
- Domaine public Etat - Entrée BA190 : réalisation du transfert en cours, à la signature chez le notaire.	80	Août 97
- Domaine privé Etat : consultation d'un notaire pour constitution d'une association des propriétaires chargée de gérer les VRD de la Cité de l'Air.	50	indéterminée
- Revendication de propriété - Squatter : la Cour d'appel rejette les demandes de squat. Arrêt de la cour notifié. Demande d'intervention d'huissier pour liquidation astreinte.	50	-
- Procédure d'expropriation route de contournement : ordonnance d'expropriation prise le 07/05/97 notifiée. Notification des offres aux expropriés. Les prétentions des expropriés seront soumises au magistrat chargé de l'expropriation.	70	Septembre 97
<b>PROPRIETES DE L'ETAT EN POLYNESIE FRANCAISE</b>		
- Recensement des propriétés de l'Etat, mise à jour du TGPE.	90	Septembre 97
- Cession de terrains hors emprise :		
• domaine Pater	50	indéterminée
• emprise Cité de l'Air	60	-
• emprise et bureaux SIA : accord du TPG pour rechercher un acquéreur par des agences ou des cabinets spécialisés.	20	-
<b>RANGIROA</b>		
Prospection pour acquisition d'emprise côté océan.	mission permanente	mission permanente
<b>HAO</b>		
Changement éventuel d'affectataire : mission inventaire de la situation domaniale de l'emprise.	mission permanente	mission permanente

répondre aux objectifs de développement fixés par le gouvernement de Polynésie Française en matière de tourisme (300 000 touristes en 2005).

Traduits en termes de transport aérien, ces objectifs correspondent à la possibilité d'accueil simultané de 3 gros porteurs en 2000/2001 et de 4 gros porteurs en 2004/2007.



Le projet présenté par la SETIL est en cours d'adaptation pour satisfaire aux contraintes suivantes :

- satisfaction des objectifs fixés, pour toutes les fonctions essen-

tielles des aéroports internationales et domestiques

- programme d'extension et de maintien à niveau des infrastructures

- montée en charge progressive des investissements permettant de s'adapter à la croissance effective du trafic

- programme compatible avec les possibilités financières du concessionnaire et évaluation des subventions nécessaires.

Ce projet devrait être présenté au cours du 3ème trimestre 97 en COCOECO.

## TRANSFERTS DE BUREAUX ADMINISTRATIFS

Reconstruction des bureaux du SIA en zone Nord : le dossier de consultation des entreprises est en cours de constitution (opération prévue en 1997/1998). L'étude est assurée par le bureau technique du SIA. Le produit de la vente du local actuel (chefferie) et des terrains, viendra en compensation du financement assuré par le SBA pour les futurs bureaux. L'étude de Me CLEMENCET a été relancée pour la vente de l'immeuble et terrains sis à FAAA et à PIRAE, appartenant au domaine privé de l'Etat.

Transfert des bureaux du SEAC en zone Nord : le plan de masse a été établi par le bureau

## ETUDES

DESIGNATION	% AVANCEMENT	DATE ACHEVEMENT
<b>TAHITI-FAA'A</b>		
- Route de contournement - 2ème tranche : étude du projet.	50	Décembre 97
- Etude de développement de la zone Sud en cours.	-	-
- Reconstruction des bureaux du SIA : permis de construire. DCE	100	Août 97
- Regroupement des bureaux du SEAC en zone Nord : plan de masse programme	90	Août 97
	100	Juillet 97
	5	Novembre 97
- Mission de conduite d'opération pour le compte de la SETIL (travaux aéroport).	en cours	
- Suppression de l'obstacle HOUTAREUA dans la bande dégagée. Etude de faisabilité - Avis au SBA.	100	Juillet 97
- Relevé de dégradations sur la piste et l'aire de stationnement de Tahiti-Faaa. Indice de service demandé au STBA.	-	Juillet 97
- Etude de réaménagement du hangar CIP (Défense). Marchés.	40	Mars 97
- Dernières mises au point du PSA en liaison avec le Port Autonome et le STBA. Suivi de la procédure en liaison avec le STBA.	95	Mars 97
- Contrôle de bagages de soute (en liaison avec STERIA).	-	-
- Aires stationnement internationale et interiles (réfection partielle), DCE à préparer.	0	Octobre 97
<b>RAIATEA</b>		
Levé et déclaration d'obstacles.		
<b>IAO</b>		
Changement d'affectataire : inventaire des moyens nécessaires au transfert. Dossier transmis au BA le 18/6/97.	100	Juillet 97
Mise à jour de l'information aéronautique.	100	Juillet 97

technique du SIA ; le programme des locaux est en cours.

## PARKINGS ADMINISTRATIONS

Le S.I.A assure pour le compte de la SETIL/Aéroports, la maîtrise d'oeuvre des travaux de construction du parking destiné à la zone Administration de l'aéroport. Ces travaux qui se situent sur l'emplacement des anciens bureaux S.I.A/S.1 et P.A.F permettront de porter la capacité totale de cette

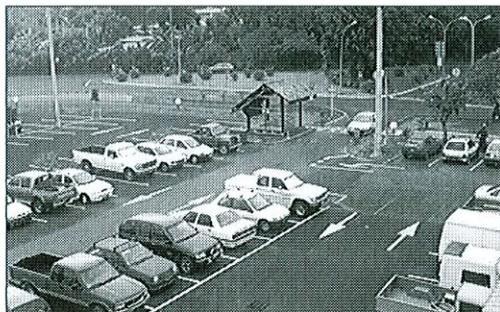


plate-forme à 180 places environ. Ils sont réalisés par la Société TAHITI GÉNIE CIVIL et seront réceptionnés le 17 juillet 1997 pour une mise en service immédiate. Coût de l'opération : 23 MF CP.

## CITE DE L'AIR

Dans le cadre du partage des logements METEO FRANCE / AVIATION CIVILE, un constat de l'existant est en cours entre les deux services. Il porte sur la séparation physique des deux domaines.

La réfection des réseaux téléphoniques de la Cité de l'Air de FAAA se poursuit. Les travaux de mise en place des réseaux, qui ont débuté en mars 1997, sont réalisés par l'équipe du parc et moyens généraux de la subdivision des aéroports d'Etat, l'O.P.T mettant en place les câbles et réalisant leurs raccords. Compte tenu des difficultés de mise en place de ces réseaux, ces travaux ne seront pas terminés avant septembre 1997.

L'O.P.T procédera à partir de cette date à la réception de ces travaux et à la mise en place des câbles. Cette installation entièrement rénovée devrait pouvoir être mise en service tout début 1998.

## PLANIFICATION

Le plan des servitudes aéronautiques et l'APPM de TAHITI-FAAA sont en cours d'étude par le bureau technique du SIA, en liaison avec le STBA.

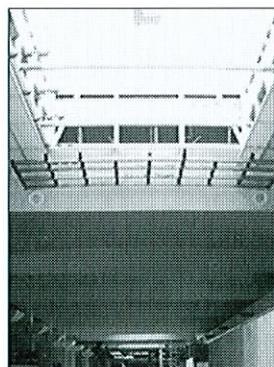
## RENOVATIONS DES HALLS DE L'AEROGARE DE TAHITI-FAA'A

Dans l'aérogare de Tahiti-Faa'a, le S.I.A assure pour le compte de la SETIL/Aéroports, la conduite des opérations suivantes :

- rénovation des faux plafonds des halls publics
- et réalisation des box loueurs et boutiques hors douane.

Les montants de ces travaux sont respectivement estimés à 100 MFCFP et 60 MFCFP. Ces travaux sont destinés, à la restauration des dommages causés lors des événements de septembre 1995 et à l'amélioration de l'accueil et du confort des usagers.

Les installations seront livrées progressivement au cours du 1er trimestre 1998.



## SQUATTERS

Gestion des différentes zones squattées et en particulier mise en route de la procédure de liquidation de l'astreinte fixée par le tribunal d'appel contre Franck TEHAHE, qui a effectué un bris de clôture et édifié trois constructions sur le domaine public de l'Etat.

## HAO

Intervention sur la plateforme aéroportuaire militaire de HAO pour chiffrer l'incidence d'un changement d'affectataire principal au bénéfice de l'Aviation Civile.

## RANGIROA

Prise de contact avec quelques propriétaires de RANGIROA, susceptibles de céder des droits indivis des parcelles mitoyennes à l'emprise de l'aérodrome situées côté océan. Le projet d'arrêt d'occupation temporaire de l'aérodrome de RANGIROA a été soumis pour avis à la SETIL, avant d'être transmis au responsable des Domaines de l'Etat, pour avis, puis au Secrétariat Général du Haut-Commissariat.

## RAIATEA

Rappel des accords existants à certains bénéficiaires d'une autorisation d'occupation temporaire sur l'emprise de l'aérodrome de RAIATEA.

# LE LOGICIEL SIGAL

Du 30 mars au 7 avril, deux missionnaires du Service des Ressources Humaines, Mme Nathalie NEUMANN et M. Frédéric PERREAU, sont venus installer "SIGAL" : application intégrée de gestion opérationnelle, organisée en modules correspondant à des fonctionnalités distinctes, liée notamment à la formation : gestion des stages, fiche individuelle de formation et bilans statistiques.

Leur mission comportait deux volets. Dans un premier temps, M. Frédéric PERREAU, technicien du Centre Informatique et Bureautique (CIB) du service des ressources humaines a procédé à l'installation d'une version de démonstration de SIGAL auprès des utilisateurs affectés au Service Administratif. Dans un deuxième temps, Mme Nathalie NEUMANN, adjointe au chef de la cellule contrôle de gestion et système d'information du Service des Ressources Humaines a, pendant 3 jours, présenté puis expliqué le fonctionnement de ce logiciel aux agents chargés de formation : MM. Harry COWAN (qui nous a quittés depuis le 1er août 1997) et Yannick PARANT.

La version "démo" de ce logiciel leur a permis de se familiariser avec ce nouvel outil qui, selon eux, sera très utile lorsque sa version définitive sera installée. En réalité, les informations livrées par SIGAL n'étaient pas vraiment une découverte pour les personnels du Service Administratif, car depuis la mise en place de la coordination de la formation il y a six ans, ceux-ci avaient cherché le moyen de faciliter leur travail et donc, développé puis amélioré au fil des années, la gestion de la formation sous base de données Excel. Mais cela représentait un travail considérable et fastidieux, surtout au moment de l'élaboration des statistiques. L'informatisation de la gestion de la formation va donc faciliter grandement leurs diverses



Mme Nathalie NEUMANN et M. Frédéric PERREAU

tâches. Désormais, tous les consultants qui proposent des formations sont répertoriés. Outre la gestion informatique des inscriptions, le logiciel permet également de connaître tous les stages suivis par un agent en établissant des fiches de formation pour chacun d'entre eux. L'automatisation de la gestion financière autorise enfin une vision précise et instantanée de la répartition des coûts et de la situation budgétaire.

## FORMATION JURIDIQUE

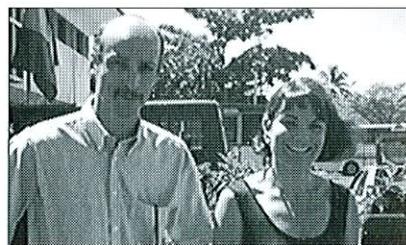
Les personnels de la Direction de l'Aviation Civile en Polynésie française ont eu la chance de bénéficier d'une formation juridique portant sur la responsabilité des agents publics. Cette formation, envisagée depuis 3 ans, a été dispensée du 14 au 18 avril 1997.

L'intervention a été assurée par des responsables du bureau des Affaires Juridiques et du Contentieux du Service des Ressources Humaines de la Direction Générale de l'Aviation Civile, en mission sur le territoire : M. Frédéric POMMIER, Chef de Bureau et Mme LACAZE Emanuela, son Adjoint.

Compte tenu du nombre

important des inscriptions, (39) la formation a été dispensée en deux phases. La première était ouverte essentiellement aux personnels d'encadrement et ceux ayant à traiter des dossiers juridiques. Ils ont donc eu à connaître de :

- la prévention du contentieux,
- l'information des personnels sur des questions juridiques intéressant leur domaine d'activité,



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

- la responsabilité des agents publics.

Dans une seconde phase, une réunion plus large d'informations avait été organisée au profit d'un ensemble plus large d'agents.

D'après les évaluations, c'est une expérience enrichissante pour les uns, une découverte pour les autres, en tout cas, de l'avis d'un grand nombre, une formation à renouveler et à approfondir.

## VISITE DE M. MICHEL BALME

Michel BALME est le chef du bureau des affaires sociales et de la santé au Service des Ressources Humaines (SRH). Du 7 au 19 avril, lors de son séjour à Tahiti-Faa'a, il a assisté et aidé à la mise en place du Comité Local d'Action Sociale en Polynésie française. Il s'est également penché sur le fonctionnement de la médecine de prévention au sein du SEAC.

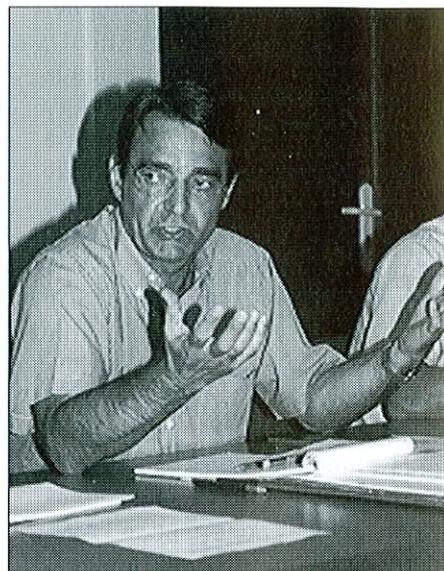
Le Comité Local d'Action Sociale de Polynésie française\* (CLAS/PF) n'a pas un rôle totalement identique à celui des CLAS métropolitains (pas de subvention pour les séjours d'enfants, pour les restaurants administratifs et les commissions de secours). Il n'empêche ; le CLAS/PF restera fidèle à l'esprit de cette institution mais orientera plutôt son action vers le secteur associatif. Michel BALME, en tant que "parrain" de ce nouveau comité a apporté toute sa compétence et son savoir-faire en la matière et a assisté les deux directeurs des services de l'Aviation Civile et de Météo-France lors de la première réunion du CLAS.

Il a rencontré, le mercredi 16 avril, les représentants des 11 sections de l'ATACEM. Il a pris connaissance des demandes de subventions des sections (du fonctionnement pour l'ATACEM et de l'investissement pour certaines sections) qui transiteront pour le CLAS pour avis avant d'être transmise au Comité Central d'Action Central (CCAS) à Paris. Il a également évoqué la possibilité d'une aide du bureau communication de la Direction centrale pour les opérations d'envergure où l'image de la DGAC est engagée : des dossiers

spécifiques pourront être ainsi constitués et transmis à Paris après copie et avis du CLAS.

Lors de la réunion constitutive du CLAS, le mardi 17 juin, Michel BALME a expliqué les compétences spécifiques des CLAS Outre-Mer : ceux-ci s'occupent uniquement de la répartition des subventions aux associations. A l'occasion de cette première réunion du CLAS, M. BALME est également intervenu pour porter témoignage de la volonté politique de la DGAC en matière d'action sociale depuis 1990 en métropole et en DRAC (Direction Régionale de l'Aviation Civile) Antilles-Guyane. L'esprit de cette politique est d'engager une véritable concertation de l'action sociale entre l'administration et ses personnels.

Enfin, M. BALME a rappelé que le rôle d'un CLAS diffère totalement de celui d'un Comité Technique Paritaire (CTP) ou d'une Commission Administrative Paritaire (CAP). Dans ces organismes, le système appliqué est celui de la parité entre représentants syndicaux et représentants de l'administration. Au sein d'un CLAS, les représentants des personnels (syndicats, associations) sont largement majoritaires ce qui



implique une étroite concertation entre ces derniers et l'administration.

Comme l'action sociale, la médecine de prévention est un dossier suivi en commun par la DIRPF de Météo-France et le SEAC/PF. Michel BALME s'est donc également intéressé aux installations et a pris note des besoins en équipements particuliers du médecin vacataire, le Dr. Bruno VORON.

\* Voir également dans la rubrique des "nouvelles" l'article concernant la création du CLAS/PF

# LE COMITE D'ACTION SOCIALE

Depuis le jeudi 17 avril 1997, les services en Polynésie française de l'Aviation Civile et de Météo-France sont désormais dotés, comme c'est le cas en métropole et dans les DOM, d'un Comité Local d'Action Sociale (CLAS/PF).

L'installation de cette instance a nécessité une restructuration préalable des tissus associatifs issus respectivement du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (SEAC/PF) et de la Direction Régionale en Polynésie Française (DIRPF) de Météo-France. Ces tissus associatifs se sont regroupés pour créer l'ATACEM (l'Association Tamarii Aviation Civile et Météo-France).

Depuis longtemps, la Direction Centrale de l'Aviation Civile à Paris avait envisagé la création dans les TOM de Comités locaux d'Action Sociale comme en métropole et dans les DOM. La création de ce CLAS permettra donc d'obtenir de la métropole un maximum d'aides en matière d'action sociale collective. Ainsi, les différents problèmes liés aux activités sociales et également à la santé des agents seront gérés plus efficacement.

Néanmoins, du fait de la spécificité statutaire de la Polynésie française, le champ d'action du CLAS/PF est plus restreint que celui des CLAS de métropole et des DOM. En effet, la difficulté première pour les TOM est que ceux-ci ne bénéficient que d'aides limitées par rapport à la métropole et aux DOM. Ainsi, les TOM ne peuvent bénéficier des prestations en

matière d'action sociale individuelle qui sont définies par le ministère de la fonction publique en coordination avec le ministère du budget. Certaines aides ne sont pas applicables dans les TOM car les statuts et les règles administratives ne le permettent pas.



*M. Alain RENAUT est le premier Président du Comité Local d'Action Sociale de l'Aviation Civile en Polynésie Française*

La première réunion du CLAS Polynésie a donc eu lieu le jeudi 17 avril. Lors de cette première séance de travail, deux grands points étaient à l'ordre du jour : l'élection du Président et la consti-

tution des commissions spécialisées.

Le CLAS définit la politique en matière d'action sociale collective et associative et la fait appliquer par l'association regroupée : l'ATACEM. C'est lui qui décide de subventionner ou non telle ou telle action. Les décisions importantes en matière d'action sociale locale sont donc préparées au sein du CLAS qui, s'il n'a encore qu'une vocation consultative, verra son rôle prendre beaucoup plus d'importance. La décision finale appartient bien sûr toujours au payeur des actions impulsées par le CLAS : le Directeur du SEAC, ordonnateur secondaire du Budget Annexe de l'Aviation Civile (BAAC). Le budget social national (environ 40MFF) est préparé au sein de la Direction Centrale à Paris par le bureau des affaires sociales et de la santé du Service des Ressources Humaines, en étroite concertation avec le bureau du Comité Central d'Action Sociale (CCAS).

Un règlement intérieur fixe les conditions de travail du CLAS qui se réunit au moins 2 fois par an. Actuellement, en métropole et dans les DOM existent 10 CLAS, un par Direction de l'Aviation Civile (DAC). Toute l'action sociale en métropole passe par le Directeur de DAC, ordonnateur secondaire unique du BAAC pour le budget social. Cela signifie que tous les services qui sont dans le champ de compétence géographique de la DAC (Météo, bases aériennes, etc.) verront leurs subventions versées par le Directeur de la DAC.

La création du CLAS de Polynésie, 11ème du nom, marque le troisième et dernier volet de la politique de renouvellement du dialogue social lancée par le Directeur du SEAC/PF. Cette politique s'est donc traduite dans un premier temps par la refonte, il y a deux ans, du Comité Technique Paritaire (CTP) Navigation Aérienne (dont la création était liée à la construction de la tour de contrôle en 1992) en un CTP purement SEAC.

Dans un deuxième temps, un Comité d'Hygiène et de Sécurité a été mis en place : il est actif depuis cette année. Enfin, dernière étape de la politique de concertation entre l'administration et son personnel : la création du CLAS/PF.



### Les dossiers à l'ordre du jour

- L'arbre de Noël organisé au profit de tous les enfants des personnels de Météo-France et du SEAC/PF (âge limite : 12 ans).
- Les dossiers subventions :
- Investissements pour les sections tennis, football et Rau Moana.
- Fonctionnement ATACEM.
- La politique sociale pour les trois années à venir après réception des dossiers des commissions vie associative et cadre de vie retraités .

# HYGIENE ET SECURITE

Le CHS a tenu une réunion préparatoire en 1996, au cours de laquelle il s'est doté de son règlement intérieur, et une première réunion régulière le 15 mai 1997, au cours de laquelle ont été définis les principaux axes de réflexion et d'action.



**N**e vous y trompez pas, le CHS récemment créé au sein du Service d'Etat de l'Aviation Civile, n'a rien à voir avec le Crazy Horse Saloon !



En fait, il s'agit du Comité d'Hygiène et de Sécurité, organe de concertation chargé d'analyser les risques professionnels auxquels sont exposés les agents, d'enquêter sur chaque accident de service ou maladie professionnelle, de proposer des mesures d'amélioration de l'hygiène et de la sécurité dans les lieux de travail. Ce faisant, il assiste le comité technique paritaire en matière d'hygiène et de sécurité.



tants de l'administration. Ces comités assurent la représentation de l'ensemble du personnel, y compris les non-titulaires, qui peuvent en être membres.

Le CHS du SEACPF compte 8 membres titulaires (3 représentants de l'administration et 5 représentants du personnel), et autant de membres suppléants, répartis dans les mêmes proportions. Jean-Louis DETANTE, chef du service de l'infrastructure aéronautique, en assure la présidence. Bruno VORON, médecin de prévention, et Laurent RIGOREAU, agent chargé de la mise en œuvre de la réglementation, en sont membres de droit. D'autres intervenants peuvent être invités à titre d'expert.

Si la composition des CHS est mixte, elle n'est pas paritaire, dans la mesure où les représentants du personnel sont majoritaires par rapport aux représen-

# UN BEECHCRAFT B200 POUR AIR ARCHIPELS



Le vendredi 25 avril, à 16 heures, la compagnie Air Archipels prenait livraison de son Beechcraft B200 immatriculé F-OHJK.

Le vol de convoyage sans passager a débuté du Bourget et a connu 9 étapes avant d'arriver à destination. En effet, les deux membres d'équipage se sont posés successivement à Iraklion, Luxor, Seeb, Colombo, Singapour, Darwin, Cairns, Nouvelle Calédonie et enfin, avant dernière étape, Pago Pago. Joli parcours !

Cet appareil est destiné tout particulièrement aux Evacuations Sanitaires (EVASAN) pour lesquelles Air Archipels est titulaire d'un marché spécifique conclu avec la CPS (Caisse de Prévoyance Sociale).

Cet appareil a reçu la modification Raisbeck qui comprend des

hélices quadripales silencieuses, des quilles à l'arrière du fuselage, un nouveau bord d'attaque et enfin, un système RAM AIR.

Cette modification apporte un gain très sensible (20 à 30%) au niveau des performances à l'atterrissage, rendant accessible sans pénalisation toutes les pistes de longueur supérieure à 800 mètres.



# COMME UN AVION SANS... TRAIN !



Le 13 juin, à 11 heure 53, un CESSNA SKYLANE R192 appartenant à l'aéroclub UTA, ratait son atterrissage sur le terrain de Tahiti-Faa'a.

Le vendredi 13 juin 1997, dans le cadre d'une série d'encadrements, un pilote effectuait au-dessus de Faa'a un vol d'entraînement. Au bout de son quatrième

atterrissage, l'appareil n'a pas sorti son train d'atterrissage et se posait finalement sur le ventre.

L'accident n'a heureusement entraîné aucune conséquence corporelle car aucun blessé n'est à déplorer. Les conséquences matérielles, en revanche, sont assez lourdes. Le moteur de l'avion est hors d'usage : l'hélice est tordue en forme de moustache, la

roulette de nez et les trappes de train avant sont endommagées.



# PLAN DE SECOURS EN ACTION

La soirée du 17 juin 1997 a été marquée par un exercice d'application du plan de secours qui s'est déroulé à grande échelle sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a. Ce plan a mobilisé 280 intervenants dont une cinquantaine de soldats du Régiment d'Infanterie de Marine en Polynésie (RIMAP) jouant le rôle des passagers. Le bilan de cette simulation a permis de tirer de nombreux enseignements et d'améliorer le plan d'alerte.

Le 17 juin, à 19 heures, un ATR avec 78 personnes à bord s'écrase au décollage, à côté du seuil 22. Un foyer incendie se déclare aussitôt, des passagers sont prisonniers de l'appareil. Pour réaliser cette fiction, les pompiers du Service Sécurité Incendie Sauvetage (SSIS) de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a ont enflammé une fosse de 1600 litres de kérosène simulant le point d'impact de l'appareil.

## La phase d'alerte

La tour de contrôle, dès visualisation de l'incendie, a été la première informée du crash de l'appareil. Elle a alors déclenché immédiatement une alerte rouge.



L'explosion simulée du crash de l'avion.

Le premier réflexe du contrôleur d'aérodrome fut d'appuyer sur les alarmes sonores.

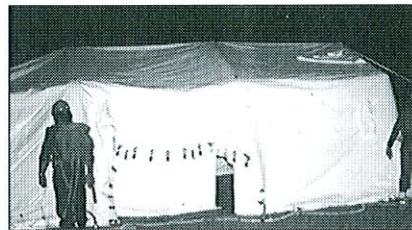
Celles-ci comprennent un klaxon situé dans le hangar du SSIS ainsi que des sirènes destinées à alerter également les personnels de l'Aviation Civile concernés directe-

ment par les problèmes de sécurité. Ceux-ci disposent en effet d'un véhicule de service équipé de la radio de façon

à pouvoir recevoir les premières informations ou directives utiles.

Le second réflexe du contrôleur a consisté à transmettre par radio aux pompiers et aux personnels de sécurité à l'écoute les premières informations : type de l'appareil et nom de la compagnie exploitante, nombre de passagers à bord, piste utilisée ou position de l'épave, vent au sol, nature de l'environnement si possible. Dans le même temps, le chef de quart de la tour de contrôle alerte le Bureau Central des Télécommunications (BCT), le Directeur de l'aérodrome et l'ingénieur de permanence, la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens puis le chef de la division Circulation Aérienne - Sauvetage et Recherche (CA/SAR).

Dès réception du message, l'agent du Bureau Central des Télécommunications (BCT) a, lui aussi, diffusé le message à tout un ensemble de personnes et de ser-



Les tentes du poste médical avancé sont montées.

vices dont :

- les casernes des sapeurs pompiers des communes avoisinantes (Punaauia, Faa'a, Papeete et Pirae).

- le Centre Opérationnel du

Taaone (COT), organisme militaire permanent qui, à son tour, a répercuté l'alerte vers l'hôpital militaire Jean Prince, le Directeur de la Santé Militaire (DSM), le RIMAP et la base aérienne 190.

- l'hôpital Mamao qui, dès réception du message, a envoyé plusieurs équipes médicales avec des ambulances et s'est mis en alerte pour accueillir des blessés.

- les services de la Protection Civile, prévenus à 19 heures 13, étaient sur les lieux pour prendre la relève du Commandement des Opérations de Secours (COS) à 19 heures 27.

## Les premiers intervenants et l'arrivée rapide des renforts

Le SSIS : En cas d'accident aérien sur aérodrome avec feu, le chef de l'équipe SSIS prend alors le nom de "Vulcain" pendant toutes les opérations de secours. Les

pompier du SSIS disposent d'environ 3 minutes pour refroidir la carlingue et permettre l'évacuation. Au-delà de ce délai, toute condition de survie est quasiment impossible. Toute la crédibilité du SSIS repose



Les pompiers évacuent les premiers «blessés».

sur sa faculté d'intervenir rapidement. C'est pourquoi les véhicules sont rapides et conçus pour projeter un grand volume d'agent extincteur dans un temps très court, sous forte pression et à grand débit grâce aux canons montés au-dessus des cabines de pilotages des camion de lutte contre le feu.

A 19 heures 04, les pompiers du SSIS éteignaient le feu. Arrivées très rapidement sur les lieux, les brigades des sapeurs pompiers des communes voisines ont été opérationnelles à partir de 19 heures 10. Non équipées pour lutter contre le kérosène en feu, ces brigades avaient pour mission de dégager les blessés (repérage et brancardage) et de lutter contre des feux de brousse éventuels.

Le Directeur d'aérodrome : (son adjoint et les ingénieurs de permanence, en son absence) en tant que directeur des secours, dispose d'un téléphone portable et d'un véhicule équipé de la radio. Dès réception de l'information, le Directeur d'aérodrome a aussitôt mis en place un poste de Commandement des Opérations de Secours (COS), point de ralliement d'où ont été données toutes les directives aux renforts lorsqu'ils sont arrivés sur les lieux de l'exercice.

La Brigade de Gendarmerie

des Transports Aériens (BGTA) assure une veille permanente sur l'aéroport. Le chef de la brigade ainsi qu'un certain nombre d'agents sont logés à proximité de l'aéroport.

Avisée par la tour de contrôle à 19 heures 05, la BGTA répercute l'information au Commandant du Groupement de Gendarmerie à Papeete et au Procureur de la République. Les gendarmes se sont ensuite rendus sur les lieux afin de prendre les premières mesures de protection du périmètre autour de l'avion accidenté. Ils ont également balisé les cheminements qui ont permis aux véhicules de secours (pompiers, médecins, ambulances) d'accéder aux lieux de l'accident.

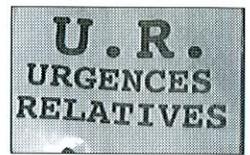


L'arrivée des équipes médicales sur les lieux du sinistre.

La circulation routière a été assurée sur le trajet entre les hôpitaux et l'aéroport grâce à la coordination entre la Direction de la Sécurité Publique (DSP) et la police municipale. La Direction du Contrôle de l'Immigration et de la Lutte contre l'Emploi Clandestin (DCILEC) a également massivement mobilisé ses agents pour organiser la circulation aux abords de l'aérogare.

### L'arrivée des secours médicaux et de la Direction de la Protection Civile

A 19 heures 25, sont arrivées les premières ambulances ainsi que les secouristes du Groupe Polynésien d'Intervention. A 19 heures 27, un officier de la Protection Civile rejoint le COS et prend la Direction des secours jusque-là dirigés par l'équipe du SEAC sous commandement du Directeur de l'aérodrome. A 19 heures 30, les renforts en secouristes commencent à monter les 3 tentes du Poste Médical Avancé (PMA).



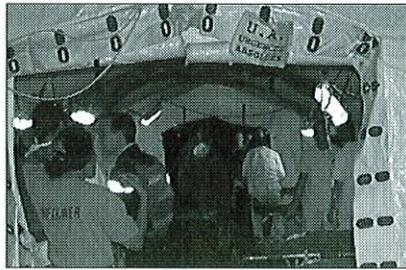
Prévenu par le BCT, le Service Médical d'URgence (SMUR) du Centre Hospitalier Territorial (l'hôpital Mamao) est arrivé à 19 heures 34. Par l'intermédiaire du COT, l'hôpital militaire Jean Prince a été alerté à son tour et a envoyé des équipes médicales. Une Direction des Secours Médicaux (DSM) s'est alors mise en place. En liaison radio avec le COS, la BGTA et Vulcain, elle coordonnait sur place, les actions du PMA, du GPI, du SMUR et des ambulances.

A 19 heures 35, plusieurs équipes médicales, militaires et civiles, comprenant médecins et infirmiers sont arrivées sur place et ont débuté l'organisation des



Les blessés sont examinés.

secours médicaux. Certaines de ces équipes disposant de matériels spécialisés pour travailler sur les lieux mêmes d'une catastrophe ont pu immédiatement

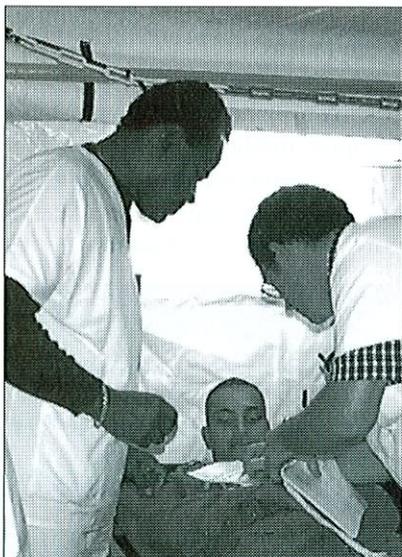


Les blessés «graves» sont transférés dans les tentes «urgence absolue».

procéder à un examen des blessés et faire un premier tri. Les secours médicaux ont mobilisé au total 12 médecins et 16 infirmiers. De 19 heures 45 à 19 heures 55, 12 victimes ont pu être évacuées de l'endroit du crash et dirigées vers le PMA en phase finale d'installation.



Le montage des 3 tentes s'est achevé à 19 heures 57. Entre temps, les premiers blessés sont passés par une première tente de tri où une équipe médicale dispensait les premiers soins. Une fois les 2 autres tentes montées, les blessés y ont été transférés selon leur type d'urgence : urgence relative ou urgence absolue. A la sortie de ces tentes, les blessés étaient montés en ambulances et évacués vers les hôpitaux. La première noria d'ambulances est partie à 20 heures 25



«Dites moi où vous avez mal...»

et a effectué un aller retour en 20 minutes. La dernière noria d'ambulance est partie à 21 heures 30.

L'exercice s'est terminé à 22 heures 05. Le bilan du crash de l'ATR est de 16 décédés, 10 urgences absolues, 20 urgences relatives et 20 blessés légers et éclopés.

#### La réunion de débriefing de l'exercice du plan de secours

L'exercice d'application du plan de secours a nécessité de la part des organisateurs un immense travail de préparation qui a duré quatre mois. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) préconise 120 jours pour préparer un tel exercice. La réunion de débriefing, particulièrement importante en raison de l'ampleur de l'exercice, a eu lieu le 20 juin. A cette occasion, Madame Annie COUTIN, Chef du Service de la Navigation Aérienne (SNA) et M. André XECH, Directeur de l'Aérodrome ont remercié toutes les personnes et organismes qui ont concouru au succès de cet exercice. Ils ont également noté le bon fonctionnement de tous les moyens de communication qui sont essentiels pour permettre l'information et la coordination des différents intervenants.



Le bilan de l'exercice s'avère très satisfaisant.

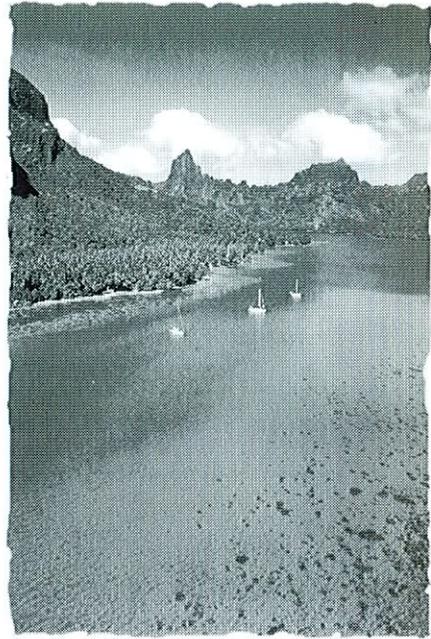
Les enseignements qui ont été tirés de cette réunion vont ser-

vir de base à un réajustement du rôle des différents intervenants. Par ailleurs, un groupe de travail associant en particulier les compagnies aériennes se penchera sur le problème de l'assistance aux familles et les attendants ainsi qu'au traitement de l'information en cas d'accident. Ces questions ont montré lors de récents accidents (TWA 800, par exemple) toute leur importance.

Cet exercice aura notamment contribué à assurer la formation continue de tous les responsables du SNA pouvant être amenés à assurer le rôle de directeur des secours.

# LE MARCHÉ TOURISTIQUE SE PORTE BIEN

La tendance à la hausse de l'affluence touristique se confirme à l'issue du mois de juin. Pendant le premier semestre 1997, le nombre total de touristes s'est élevé à 82 591 contre 75 520 en 1996 pour la même période. Cela correspond à 7 071 touristes de plus, soit une augmentation de 9,36% par rapport au premier semestre 1996.



## Un début d'année marquée par une très forte affluence

Le premier trimestre 1997 a vu le nombre de touristes s'élever à 39 157 contre 33 827 au premier trimestre 1996. Cela correspondait à un accroissement de 5 330 touristes, soit + 15,76% par rapport au premier trimestre 1996 !

Les mois de janvier et surtout de mars ont largement contribué à cette forte augmentation de l'affluence touristique du premier trimestre 1997. Avec 1 278 touristes de mieux qu'en 1996, le résultat touristique du mois de janvier 1997 aura connu une croissance de 12,57%. Cependant, c'est le mois de mars qui a fourni le meilleur résultat avec 3 368 touristes de plus qu'en 1996, soit une augmentation de 29,65%! Le mois de février 1997 a connu quant à lui une augmentation beaucoup moins importante : 414 touristes de plus par rapport à février 1996, soit une hausse de 3,65%.

## Un deuxième trimestre beau- coup plus calme

Si le deuxième trimestre de cette année est meilleur que celui de 1996, les mois d'avril et de mai restent quand même en dessous des résultats prometteurs du premier trimestre 1997.

Après la pointe de 15 945 touristes atteinte au mois de mars, le mois d'avril ne réalise que 14 205 visiteurs. C'est tout de même un résultat meilleur qu'au mois d'avril 96 qui totalisait 13 175 visiteurs. Cela correspond à une augmentation de 1 030 touristes, soit +7,82% de mieux par rapport au mois d'avril de l'année dernière.

Avec 13 021 touristes, mai est le plus mauvais mois du deuxième trimestre 1997. En terme de variation, le mois de mai 1997 est pratiquement identique à celui de 1996 (une augmentation de 1,76%).

Le mois de juin marque la reprise du tourisme en Polynésie française et est pour l'instant le meilleur mois du premier semestre 1997. Avec 15 979 touristes, juin 1997 réalise un résultat presque identique à celui de mars

1997 (15 945 touristes). Juin 1997 est également légèrement meilleur que juin 1996 : 482 visiteurs de mieux, soit +3,11%.

## Le marché touristique des Etats-Unis en perte de vitesse

Le premier semestre 1997 est meilleur que celui de 1996 sur l'ensemble des marchés touristiques (+9,36% par rapport à 1996), mis à part le marché de l'Amérique du Nord avec principalement les Etats-Unis qui marquent un recul de 5,16%.

On assiste par contre à une forte reprise sur le marché japonais qui, à lui seul, a fourni 6 560 touristes ce semestre, soit 3 791 touristes de mieux qu'en 1996 ce qui correspond à une augmentation de 136,91%.

# TAHITI NUI VA'A

TAHITI NUI VA'A 1997, organisée par l'entreprise privée 'Electricité De Tahiti', a eu lieu du jeudi 8 au samedi 10 mai. Cette compétition nautique consiste à réaliser, en pirogue polynésienne à balancier (VA'A TUA), le plus vite possible le tour de l'île de Tahiti (166 kms).



Remporter la deuxième édition de TAHITI NUI VA'A était un objectif prioritaire affiché depuis le début de la saison par REVA NUI. Par conséquent, cette course fut l'objet d'une préparation minutieuse. Lors de la première édition, en 1995, c'est la section corporative du club qui avait participé... Depuis, que de chemin parcouru ! Une équipe renforcée et des structures affinées drainent maintenant une centaine d'adhérents répartis en trois sections. La section compétition joue alors le rôle de locomotive sportive à laquelle s'accrochent les deux autres wagon-va'a.

L'épreuve est une course pour pirogues de haute mer à 6 rameurs (VA'A ONO). Elle se déroule sur trois journées-étapes durant lesquelles les changements

d'équipage sont autorisés sans restriction sur le nombre et la fréquence. La seule limite réside dans le nombre total de rameurs dont peut disposer chaque équipe : il a été fixé à quinze par équipe pour l'ensemble de la compétition et à douze participants par étape. Excepté l'heure succédant à chaque départ, les changements de compétiteurs ont lieu, en fonction des écuries, toutes les 12 à 20 minutes environ. En effet, pour des raisons de sécurité, le règlement de TAHITI NUI VA'A stipule que la première heure de course doit se faire avec un seul équipage. Le poids maximal de chaque coque a été fixé à 150 kilos quelque soit le matériau de fabrication. Celui-ci peut être de la rési-

ne EPOXY, du bois massif ou du bois latté encollé. Chaque club conserve jalousement les secrets de fabrication de son embarcation. REVA NUI utilisera une coque en EPOXY baptisée du nom du club.

Chaque club conserve jalousement les secrets de fabrication de son embarcation.

La course est divisée en trois étapes : la première étape et la plus longue, 'MAHINA-VAIRO' (70 km) ; le lendemain, 'VAI-

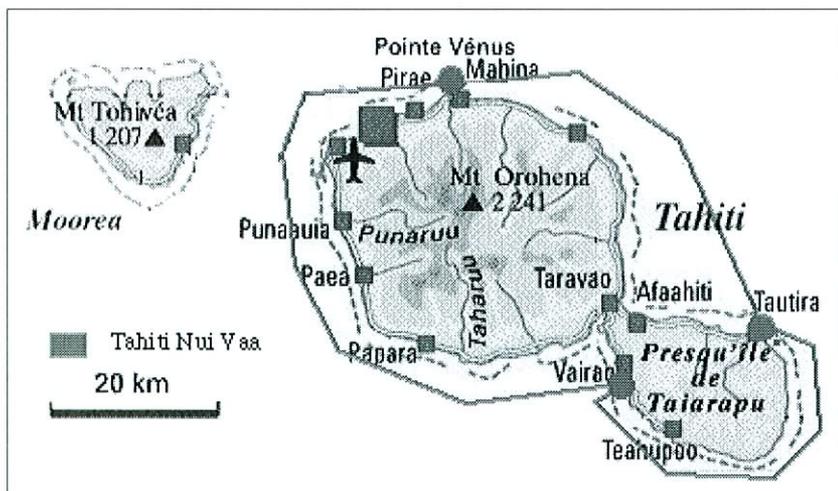
RAO-TAUTIRA' en passant par les hauts-fonds du 'PARI', au sud de la presqu'île (46 km) ; samedi, 'TAUTIRA-MAHINA' (50 km).

## Entraînement

En début d'année, la section compétition de REVA NUI comptait 11 rameurs dont l'unique barreur-entraîneur pour deux équipes. Des épreuves sélectives très sévères ont permis de dégager trois nouveaux sélectionnés - Eric DEVENDEVILLE, Tamarii LESTER et Edmond TEISSIER - pour atteindre l'effectif maximum autorisé par le règlement. D'autre part, le club a fait appel à un deuxième barreur, M. Rocky POROI du club 'IMUA' de MOOREA dont l'absence aurait constitué un handicap majeur.

Pour la préparation de cette course, les techniciens du club ont

La course commence dans le sens inverse des aiguilles d'une montre avec l'étape la plus longue (70km)



mis l'accent sur l'augmentation progressive de la puissance musculaire et le travail de la PAM (puissance aérobie maximale) donc du système cardiovasculaire. Les rameurs ont énormément travaillé en salle de musculation tout en conservant des mouvements très spécifiques au geste du VA'A. Pour la résistance, on a eu recours évidemment à la course à pied en montagne sur des pentes à forte déclivité. En bateau, l'entraîneur, Marius COWAN, a utilisé le système bien connu du travail en fractionné. Brièvement, il s'agit de diviser le temps de travail afin de conserver une intensité maximale de l'effort pendant la durée de l'exercice. La difficulté réside dans une bonne planification générale puis dans la détermination d'un bon rapport temps de travail/temps de récupération en fonction de l'objectif. Du côté de la technique, le coup de rame et les phases de changement de rameurs ont été particulièrement soignés. Ces derniers devaient être effectués en cinq ou six secondes au plus.

Passant de justesse sur une lame de récif, l'équipe réussit in extremis à éviter l'embarcation des "piroguiers de PIRAE"

Consciente du niveau sportif exceptionnel du VA'A en Polynésie, l'équipe de REVA NUI s'entraîne avec le plus grand sérieux. En semaine, les rameurs passent quotidiennement entre deux et trois heures ensemble ; le samedi c'est quatre heures de pirogue en moyenne et le dimanche il y a une heure de décrassage. Cela donne environ 15 heures réparties sur les sept jours de la semaine. Cet entraînement



intense pèse lourdement sur le moral des sportifs qui ressentent parfois certaines tensions psychologiques. Heureusement, les liens forts unissant les rameurs ainsi que la bonne mentalité générale maintiennent l'équipe soudée... C'est d'ailleurs peut-être le secret de REVA NUI.

#### La course

Le départ de la course a été donné à la Pointe Vénus le jeudi 8 mai au matin, 43 pirogues étaient présentes.

La première étape était la plus longue. Après avoir pris un bon départ, HINANO HOE a commencé à mener la course en tête et REVA NUI, en deuxième position, avait beaucoup de mal à trouver le bon tempo. Cependant, vers la pointe située avant la balise PW, la machine s'est mise en marche. Malheureusement pour l'équipe de HINANO HOE, un problème de coordination avec leur bateau suiveur, a empêché le changement de leur premier équipage après la première heure de course. En revanche, REVA NUI en pleine ascension a pu remplacer le sien comme prévu. MAITAI SHELL pointait alors en troisième position.

Devant la passe de TAAPUNA, REVA NUI s'est appliqué d'avantage sur un " HUTI " plus

tonique et puissant portant une première attaque tandis que l'équipage 1 de HINANO HOE accusant le coup se faisait dépasser. Lorsque enfin, HINANO HOE changeait d'équipage, il était trop tard.

A la pointe de MARAA à PAEA, le VA'A du SEAC PF a choisi de suivre un cap longeant la côte tandis que HINANO HOE prenait le large en pointant directement vers Vairao dans l'espoir de tirer partie des courants marins... Sans succès. Finalement, REVA NUI remportait l'étape en 5 heures 43 minutes.

Première étape :

- 1- REVA NUI : 5 heures 43 minutes (nouveau record);
- 2- HINANO HOE : 5 heures 46 minutes ;
- 3- MAITAI SHELL : 5 heures 54 minutes ;
- 4- TE UI VA'A : 5 heures 56 minutes ;
- 5- FAREARA (club de HUAHINE) : 5 heures 57 minutes.

Le départ de la deuxième journée a été très mauvais pour le club des piroguiers du SEAC/PF. Au moment de prendre le départ, deux des trois bateaux suiveurs de l'équipe étaient en panne dont celui des remplaçants. Cela généra une forte tension au sein des membres du staff technique.

Pendant ce temps, l'équipage n°1 à bord de la pirogue devait se débrouiller seul. Prendre le départ d'une course n'est pas très simple, chaque équipe désirant la meilleure place possible. A VAIRAO, ce vendredi 9 mai, un fort courant agitait le lagon ce qui n'a pas facilité le positionnement des concurrents. L'embarcation de l'Aviation Civile qui s'était retrouvée de tra-

vers à cause de ce courant, fut dans l'obligation de reculer pour se replacer. Malheureusement pour eux, la ligne était hermétiquement fermée par les autres pirogues alors que le coup de feu signalant le départ retentissait. Ils sont donc partis en deuxième ligne... Pas de bateaux suiveurs, mauvais départ... C'était bien mal parti et cela avait tout d'un scénario catastrophe des plus sombre. A la sortie de la passe, REVA NUI se débattait péniblement dans le gros du peloton évitant tant bien que mal les carambolages et contournant les retardataires. Passant de justesse sur une lame de récif, l'équipe réussit in extremis à éviter l'embarcation des "piroguiers de PIRAE" qui avaient dessalé. La série noire se poursuivait, la victoire finale était compromise mais alors, commença un épisode d'une rare intensité dramatique.

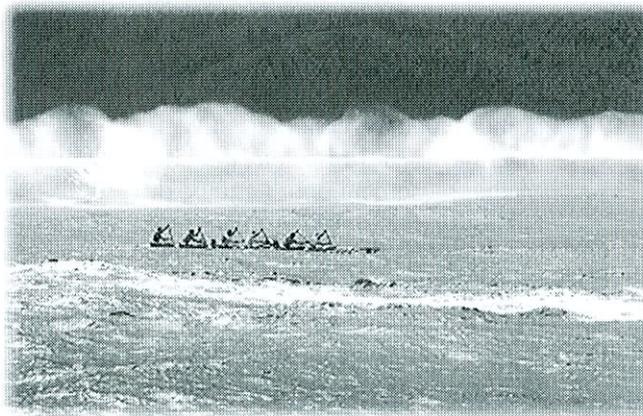
Peu avant les hauts fonds du Pari, endroit réputé très dangereux, REVA NUI réalisait un travail extraordinaire. Inexorablement, à la manière d'un oiseau de proie, l'équipe comblait son retard, fondant littéralement sur ces adversaires. VAIRAO résistait un peu mais rapidement, "les aviateurs" (les Nouvelles de Tahiti) se retrouvaient en troisième position derrière MAITAI SHELL et HINANO HOE. Le plus dur était fait pensait-on. C'était sans compter avec le déchaînement des éléments naturels et une succession de faits

incroyables.

Une bataille acharnée pour la première place de l'étape débuta alors entre les trois plus sérieux prétendants à la victoire. Suivant le cap donné par les premiers, REVA NUI prit le meilleur sur SHELL et s'élançait déjà à la poursuite du "leader".

Brusquement, une lame de fond s'éleva et se faisait de plus en plus menaçante. Des deux équipes de tête, HINANO HOE choisit la stratégie la plus audacieuse consistant dans un premier temps à surfer les énormes vagues générées par les hauts fonds puis dans un deuxième temps à longer les falaises de TAUTIRA. Cette manœuvre possible mais périlleuse fait gagner environ cinq cent mètres. Elle est bien connue par le club de VAIRAO qui s'est fait déclasser lors de la précédente édition en 1995 pour l'avoir tentée.

Quatre records sont tombés : ceux de la première étape, de la troisième et le record du général appartiennent à REVA NUI



REVA NUI, respectueux du règlement tenta de s'extirper de la zone dangereuse en faisant face à la vague pour s'écarter vers la haute mer. Cela failli même tourner



à l'incident, un des bateaux suiveurs s'élevant à la verticale et la pirogue de SHELL manquant de couler. Il fallait vite se remettre de ses émotions et tenter un retour dès lors fortement compromis sur la pirogue de tête. Le contexte de la course et la prise de risque maximum s'étaient tout de même révélé payant pour HINANO HOE qui remportait cette étape.

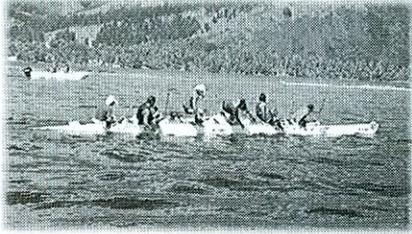
Inconsolables et la rage au cœur, les piroguiers de REVA NUI s'estimaient volé. Le résultat fut cependant homologué par le comité organisateur qui déplorait par ailleurs, un grave accident survenu le matin même. REVA NUI était cependant toujours premier au classement général grâce au temps cumulé.

Deuxième étape :

- 1- HINANO HOE : 3 heures 23 minutes (nouveau record);
- 2- REVA NUI : 3 heures 25 minutes ;
- 3- MAITAI SHELL : 3 heures 30 minutes 13 secondes ;
- 4- FAA'A : 3 heures 30 minutes 49 secondes ;
- 5- VAIRAO : 3 heures 31 minutes.

La course n'était pas terminée et les rameurs savaient maintenant que la troisième étape serait décisive. Tous les observateurs s'attendaient à une belle empoignade. Pour la première fois depuis le début de

l'épreuve, Eric DEVENDEVILLE et Edmond TESSIER allaient prendre le départ car leur fraîcheur physique pouvait se révéler déterminante.



Les conditions météorologiques semblaient idéales pour la coque et l'équipe REVA NUI : pas de vent et mer relativement calme. Malgré un départ canon de MAITAI SHELL, REVA NUI débutait une course presque parfaite. Sans excitation inutile, les rameurs se calèrent sur le bon rythme de TAHAKI STIMSON passé pour l'occasion métronome (FA'AHORO) du six majeur et produisaient, à l'unisson un effort de plus en plus intense. L'embarcation numéro 48 s'est très vite retrouvée en tête de la course et a imposé l'épreuve de force.

Refusant le combat, HINANO HOE changea alors brusquement de cap pour dévier vers l'intérieur des terres. SHELL s'accrochait au prix d'efforts qu'ils durent payer par la suite. FAA'A et TE UI VA'A restaient cependant dans le sillage de REVA NUI jusqu'aux environs de HITIA'A. A partir de là, il s'agissait pour REVA NUI de gérer le plus sérieusement possible son avance.

Toujours sous la menace des poursuivants, l'équipe dans son ensemble s'attela à fournir le meilleur d'elle-même. Creusant encore l'écart par rapport aux seconds, le club de l'Aviation Civile s'envolait vers la victoire finale en un temps record.

Troisième étape :  
- 1- REVA NUI : 3 heures 24 minutes (nouveau record);

- 2- HINANO HOE : 3 heures 27 minutes 33 secondes ;

- 3- TE UI VA'A : 3 heures 27 minutes 41 secondes ;

- 4- VAIRAO : 3 heures 29 minutes ;

- 5- FAREARA : 3 heures 30 minutes.

Classement général :

- 1- REVA NUI
- 2- HINANO HOE
- 3- TE UI VA'A
- 4- FAREARA
- 5- VAIRAO

Quatre records sont tombés : ceux de la première étape, de la troisième et le record du général appartiennent à REVA NUI. Le club a également remporté le prix de l'équipe la plus écologique de TAHITI NUI VA'A 1997 en ramenant systématiquement au comité organisateur tous ses débris à chaque fin d'étape. En plus de la victoire, la section compétition aura rapporté à l'association REVA NUI la coquette somme de 1 million de Francs CFP.

Le bureau de REVA NUI remercie chaleureusement :

- le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie Française (soutien principal) ;
- Familles Emile VERNAUDON et Jean-Hubert LAUGHLIN pour le logement à TOAHOTU ;
- CASH & CARRY pour la nourriture ;
- M. Philippe TUMAHAI (sponsor)
- DO IT CENTER (sponsor)
- Les rameurs avec une pensée particulière pour LESTER Tamarii qui

fut sélectionné mais qui n'a pas ramé.

- Le staff technique ainsi que tous les bénévoles qui ont oeuvré de près ou de loin pour la victoire de REVA NUI à TAHITI NUI VA'A 1997.

REVA NUI ainsi que le comité de rédaction du Manureva magazine ont une pensée pour M. Edwin TARUOURA , rameur de l'équipe de RAUTERE , victime du tragique accident survenu avec un bateau suiveur lors de la deuxième étape de TAHITI NUI VA'A.

Après leur brillante victoire à la course de l'EDT, les rameurs de REVA NUI ont les yeux fixés sur le rendez-vous des fêtes du HEIVA, avec en ligne de mire : MOLOKAI.

le temps est venu pour REVA NUI de défier les champions du monde en titre

### La DGAC à MOLOKAI 1997

La grande compétition de MOLOKAI est considérée par les milieux spécialisés comme le championnat du monde des courses de pirogues polynésiennes en haute mer. Chaque année, ce n'est pas moins de 70 à 80 équipages de neuf rameurs qui en prennent le départ avec le secret espoir d'être sacré champion.



Les Etats-Unis, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Hawaii, la Polynésie et d'autres îles du pacifique présentent un ou plu-

sieurs bateaux. Un trophée perpétuel est remis en jeu annuellement. Il est conservé définitivement par l'équipe qui gagne l'épreuve trois fois consécutivement. Pour les piroguiers tahitiens et donc aussi pour ceux de REVA NUI, MOLOKAI 1997 a une signification particulière. La rivalité sportive légendaire entre hawaïens et tahitiens est exacerbée par le fait que LANIKAI, club de OAHU Honolulu et vainqueur des deux dernières éditions, risque de faire la passe de trois cette année. Rappelons que c'est justement LANIKAI qui empêche FAAA, club phare du début des années 90 à Tahiti, de remporter le trophée perpétuel en 1995.

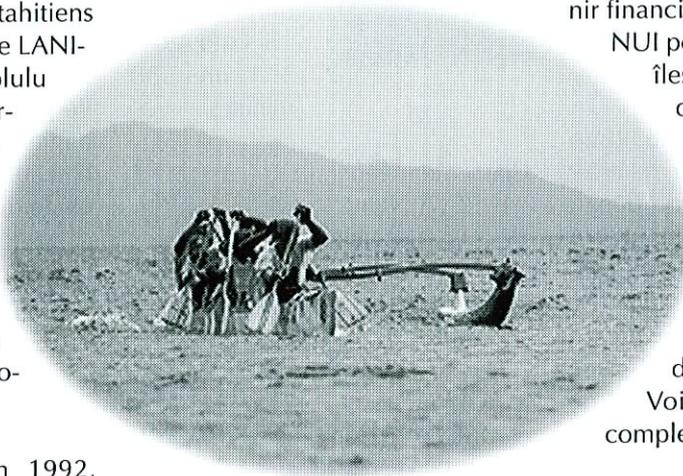
DGAC a permis la naissance de REVA NUI, permettra t-elle sa consécration suprême ?

1997 pourrait être la dernière année d'existence du club sous la forme juridique actuelle. En effet, depuis peu a été créé un Comité L o c a l

Aujourd'hui, il est sollicité le montage d'une opération de communication pour aider REVA NUI à relever le challenge de MOLOKAI.

### Dernière minute !

La DGAC a décidé de soutenir financièrement le club de REVA NUI pour son déplacement aux îles Hawaii, dans le cadre d'une opération spéciale de communication. Grâce à elle, REVA NUI sera présent à la prestigieuse : Bankoh Molokai Hoe 1997. Depuis Tahiti Nui Va'a, l'équipe a remporté deux nouvelles courses. Voici donc le palmarès complet mis à jour :



Dès sa création en 1992, REVA NUI avait formé le rêve de participer un jour à la grande course de MOLOKAI. Grâce à un apport d'éléments nouveaux de qualité, les moyens humains sont désormais là et les structures sportives complètement modifiées sont maintenant au niveau de la très haute compétition.

**La DGAC a décidé de soutenir financièrement le club de REVA NUI pour son déplacement aux îles Hawaii**

Sur un plan plus général, l'équipe a pris beaucoup d'ampleur et se retrouve parmi l'élite puisqu'elle est devenue en ce début d'année la meilleure de Polynésie.

Traditionnellement, le neuf majeur de Tahiti se doit de défendre les couleurs du pays à MOLOKAI. Il apparaît donc que le temps est venu pour REVA NUI de défier les champions du monde en titre. Il reste à trouver l'ensemble des financements nécessaires à la réalisation du rêve devenu en quelque sorte responsabilité. La

d'Action

Sociale au sein du Service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie française. En outre, il reviendra à la toute nouvelle et unique association ATACEM de fédérer toutes les activités associatives du SEAC et de Météo-France en Polynésie. La DGAC, dont le Directeur général, parraina deux des premières embarcations de REVA NUI en 1992, a toujours su apporter un soutien sans faille à l'équipe et donc à la pirogue polynésienne au sein de l'Aviation Civile.

- 1er au Port Autonome Va'a (mars)
- 2ème à la Course de RFO (avril)
- 1er au Fare Ihi Va'a (mai)
- 1er à Tahiti Nui Va'a (mai)
- 1er au Tautira Nui Grand Prix (juin)
- Heiva Lagon (juillet) : 6ème et 8ème en V3 senior homme, 7ème en V3 senior dame, 6ème et 7ème en V6 senior homme, 1er en V16 senior homme.
- 1er au Fa'ati Moorea.



## MOUVEMENTS DU PERSONNEL



**Maeva**



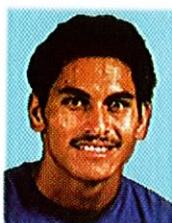
**Pierre PINSON**

Ingénieur Electronicien des Systèmes de la Sécurité Aérienne est revenu au fenua après 5 ans de vie parisienne.



**Gilles TARTU**

Technicien des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile a pris les fonctions de Chef du SSIS de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a depuis le 07 juin.



**Gérard ARAPA**

a été recruté en qualité de pompier sur l'aérodrome de Bora Bora depuis le 16 juin.



**Faaitoito**



**André ROUSIC**

Ingénieur Principal du Contrôle de la Navigation Aérienne a quitté le territoire le 30 juin pour une affectation à Rennes.



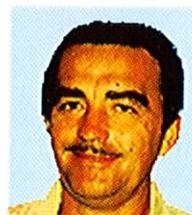
**Martine ROUSIC**

Technicienne d'Etudes et d'Exploitation de l'Aviation Civile de classe Exceptionnelle a quitté le territoire le 30 juin pour une affectation à Rennes.



**Alain MAREC**

Ingénieur Divisionnaire du Contrôle de la Navigation Aérienne a quitté le territoire le 30 juin pour une affectation à Aix en Provence.



**Claude JUVENTIN**

Ingénieur Principal des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile est parti à la retraite le 06 avril après une carrière bien remplie.



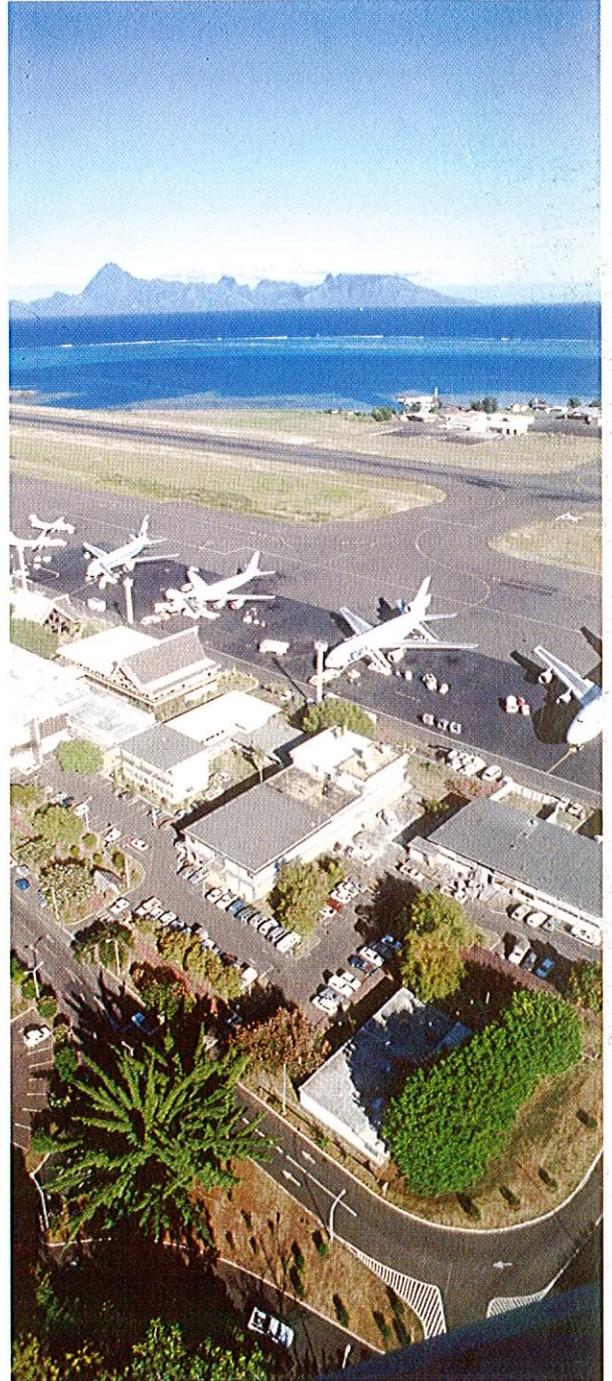
**Timi HEI**

Pompier sur l'aérodrome de Bora Bora est parti à la retraite le 01 juin.



**AÉROPORTS**  
CONCESSIONNAIRE

# SETIL AÉROPORTS



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

